



PLANO DIRETOR DE TURISMO DA BAIXADA SANTISTA

PARTE A - DIAGNÓSTICO JUNHO/2002

Região Metropolitana da Baixada Santista

PLANO DIRETOR DE TURISMO

Apresentação

O desenvolvimento de um Plano Diretor exige algumas competências, para que realmente possa ser diretriz para a promoção de mudanças.

Quando se trata da proposição de um Plano Diretor de Turismo para uma Região Metropolitana, a responsabilidade se apresenta potencializada, pela necessidade de se conhecer cada partícipe e o processo, respeitar suas tendências e interesses e ao mesmo tempo, propor ações que visem a melhoria da qualidade de vida de todos os envolvidos.

O PDTUR da Baixada Santista assim se desenvolveu. Tratou de articular, de maneira científica as várias competências essenciais ao sucesso deste Plano.

1. Competência Política – Pelo envolvimento de todos os municípios no fornecimento de dados e nas propostas especiais de cada um com destaque para sua autonomia e interesses.
2. Competência Empreendedora – Pela necessidade de criar caminhos novos para a solução de velhos problemas.
3. Competência Gerencial – Para análise de todos os elementos, pela pesquisa e elaboração dos dados, pela contribuição valiosa de especialistas do mais alto gabarito na organização das propostas de desenvolvimento.
4. Competência Social – Pela proposição de ações que visam envolver todos os segmentos da sociedade, buscando alternativas viáveis para produzir, através do turismo, condições de melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.
5. Competência Econômico-financeira – Pelo elenco de variáveis detectadas, capazes de apontar caminhos para a obtenção dos recursos necessários ao desenvolvimento e incremento de equipamentos, ações e de preparação de mão-de-obra, capazes de promover o alcance dos objetivos propostos.
6. Competência Institucional – Pelo deslocamento das ações para o comando de entidade totalmente desvinculada de qualquer injunção temporal, quer por influências culturais e sociais quer por políticas.

Desta forma, o PDTUR da Baixada Santista se apresenta à comunidade.

Não pretende ser apenas um Plano, ou mais um Plano, como os inúmeros formulados ao longo de mais de três décadas.

Propõe ações, caminhos, soluções. Apresenta regras claras de desenvolvimento para toda a Baixada Santista, através do turismo. Desvincula-se de qualquer forma de pressão. Passa a ser uma instituição.

A AGEM deslocou essa ação e entregou a empreendedores a missão de concretizá-la.

A missão da UNIMONTE se desenvolveu até aqui com a finalidade de que o PDTUR seja realidade e essa realidade começa agora: Junho de 2002.

Profª Dra. Maria Otília Pires Lanza
Reitora do Centro Universitário Monte Serrat
Supervisora Geral do Contrato AGEM / UNIMONTE

Profº Ms. Alexandre Nunes Affonso
Coordenador de Projetos de Desenvolvimento
Coordenador do Contrato AGEM / UNIMONTE

Introdução

O Turismo é considerado o mais importante segmento de negócios neste início de século XXI. Com a globalização dos negócios e a evolução nas comunicações e nos transportes, a movimentação mais freqüente das pessoas para todas as partes do mundo, foi incentivada.

A movimentação de turistas cresce ano após ano, conforme as suas diversas necessidades, lazer, negócios, eventos, contato com a natureza, conhecer novas pessoas e culturas, resgatar as raízes familiares, enfim, os turistas buscam satisfazer suas necessidades através das viagens que realizam.

Para satisfação das necessidades dos viajantes é necessário que a região ou a localidade visitada reúna condições para prestar um bom atendimento aos turistas, independente, de sua motivação de viagem.

A estruturação da localidade visitada deve ser precedida por processo de planejamento, capaz de identificar os problemas e apontar as soluções para o bom andamento das atividades turísticas.

A Região Metropolitana da Baixada Santista apresenta um potencial excepcional para o desenvolvimento, ainda maior, do Turismo, cuja atividade sempre foi considerada um dos alicerces da economia regional, juntamente com o Porto de Santos e o Pólo Industrial de Cubatão.

Os municípios de Bertioga, Guarujá, Cubatão, Santos, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe reúnem atrações e equipamentos capazes de atrair turistas interessados nos mais diferentes aspectos, história, cultura, gastronomia, lazer e entretenimento, negócios e convenções, além do contato permanente com a natureza.

A proximidade das cidades da Região Metropolitana da Baixada Santista faz com que a conurbação urbana seja contínua e o deslocamento entre as mesmas não apresente grandes dificuldades. Neste sentido a integração no desenvolvimento das atividades turística deve ser acentuada, de maneira que o produto turístico resultante desta integração seja capaz de atrair um número maior de visitantes, graças à diversificação dos atrativos turísticos num espaço geográfico concentrado.

A atividade turística, quando planejada e desenvolvida, pode trazer diversos benefícios às cidades ou regiões turísticas, tais como geração de empregos e renda, melhoria da infra-estrutura urbana (abastecimento de água e saneamento básico, energia elétrica, telecomunicação, acessos, sistema viário), atração de novos investidores, melhoria da qualidade de vida da população autóctone¹.

Com esta perspectiva, se torna oportuna a realização do Plano Diretor de Turismo da Baixada Santista – PDTUR-BS, de modo a ordenar as ações do Turismo em toda a Região Metropolitana da Baixada Santista e possibilitar a integração dos nove municípios.

Região Metropolitana da Baixada Santista

A Baixada Santista há muito tempo vem buscando debater os problemas comuns a todos os municípios. Foram diversas ações envolvendo os Municípios participantes da Região, entidades representativas, como sindicatos, associações, escolas, que juntos incentivaram o processo de criação da Região Metropolitana da Baixada Santista.

Este movimento de integração regional vem sendo desenvolvido desde a década de 70, quando a Prefeitura Municipal de Santos, com a colaboração Rotary Club de Santos promoveram o 1º ciclo de palestras sobre a Metropolização da Baixada Santista.

Em 1992, os prefeitos eleitos das nove cidades que compõem a Região Metropolitana da Baixada Santista, se reuniram com o intuito de buscar soluções para os problemas comuns que afligem a Região e elegeram nove temas prioritários: Transporte Coletivo, Saúde, Educação, Destinação final do Lixo, Turismo, Balneabilidade das Praias e Saneamento Básico, Habitação, Meninos e Meninas de Rua e População Carente, e Desenvolvimento Econômico.

Em 1993 com a posse dos prefeitos eleitos, foi criada no Município de Santos, a Secretaria de Assuntos Metropolitanos – SAM que passou a coordenar o processo de integração com os demais municípios da Região.

Os esforços de todos os movimentos em prol da criação da Região Metropolitana da Baixada Santista foram recompensados quando em 30 de julho de 1996, foi promulgada, pelo então, Governador do Estado de São Paulo – Mario Covas, a Lei Complementar nº 815 que:

“Cria a Região Metropolitana da Baixada Santista e autoriza o Poder executivo a instituir o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista, a criar entidade autárquica a constituir o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista, e dá providencias correlatas”.

Em seu artigo 1º encontramos a composição da Região: *“Fica criada a Região Metropolitana da Baixada Santista como unidade regional do Estado de São Paulo, compreendida pelo agrupamento dos Municípios de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente”.*

Já o artigo 3º autoriza o Poder Executivo a criar na Região Metropolitana da Baixada Santista, um Conselho de Desenvolvimento, de caráter normativo e deliberativo, composto por representantes dos nove Municípios e do Governo do Estado nos campos funcionais de interesse comum.

A criação da Região Metropolitana da Baixada Santista pela Lei Complementar nº 815, autorizou a criação do CONDESB e do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano, com a finalidade de dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas envolvendo o Estado e os Municípios da Região Metropolitana, bem como a criação de uma Autarquia para integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas em comum.

Em 23 de dezembro de 1998, foi promulgada a Lei Complementar nº 853, que cria a Agência Metropolitana da Baixada Santista – AGEM, apresentando as seguintes atribuições: arrecadar as receitas próprias ou as que lhe sejam delegadas ou transferidas; fiscalizar a execução das leis que dispõem sobre as regiões metropolitanas; estabelecer metas, planos, programas e projetos de interesse comum, bem como fiscalizar e avaliar sua execução; promover a desapropriação de bens declarados de utilidade pública; manter as informações estatísticas necessárias para o planejamento metropolitano, especialmente de natureza físico-territorial, demográfica, financeira, urbanística, social, cultural, ambiental, que sejam de relevante interesse público.

O Turismo Metropolitano encontra Fórum para discussão junto à Câmara Temática de Turismo, que é parte integrante das ações do CONDESB, conforme prevê o artigo 8º da Lei Complementar nº 815/96.

¹ Denominação dada ao morador nativo da localidade visitada.

A Câmara Temática de Turismo é composta por representantes dos nove municípios da Região Metropolitana, e dos representantes legais do Governo do Estado de São Paulo. Trata-se de um órgão colegiado consultivo, onde são apresentadas as propostas para o desenvolvimento e solução dos problemas do Turismo Metropolitano, que após discussão são submetidas à apreciação do CONDESB para a devida apreciação e deliberação sobre o assunto.

Dentre os vários temas discutidos pela Câmara Temática de Turismo destacam-se a necessidade da formatação de um Plano Diretor de Turismo Metropolitano (ação efetivamente realizada pela apresentação deste documento), a participação conjunta dos nove municípios em eventos do turismo, a formação de um banco de dados com informações sobre a infra-estrutura turística da Região Metropolitana da Baixada Santista, dentre outros.

Em atendimento a essas discussões a AGEM contratou o Centro Universitário Monte Serrat – UNIMONTE, para o desenvolvimento do PDTUR-BS, de forma a atingir os seguintes objetivos:

- ♦ Identificar os problemas e produtos da Região;
- ♦ Conscientizar a sociedade local para a importância do setor turístico como instrumento de crescimento econômico e geração de empregos, refletindo na qualidade de vida da população e preservação de seu patrimônio natural e cultural;
- ♦ Dotar os municípios da Baixada Santista de condições técnicas e operacionais para melhor aproveitamento de seu potencial turístico e desenvolvimento da atividade;
- ♦ Promover a descentralização das ações segundo diretrizes comuns de desenvolvimento, estabelecendo elementos de planejamento integrado e diretrizes regionais de capacitação;
- ♦ Promover o fortalecimento das relações entre os órgãos e entidades, estatais e privadas da região, com outros da esfera regional, estadual, federal e internacional;
- ♦ Acelerar a expansão de melhorias, ações e infra-estrutura para potencialização do patrimônio turístico regional e ampliação dos negócios, bem como contribuir para a melhoria da receptividade ao turista pelos moradores locais;
- ♦ Contribuir para a formação e capacitação de profissionais que prestam serviços na área de turismo, visando melhoria da qualidade e produtividade; e,
- ♦ Elaborar um Plano Geral Turístico de Divulgação da Região Metropolitana da Baixada Santista.

O PDTUR-BS

O desenvolvimento do PDTUR-BS teve início em 10 dezembro de 2001, com a previsão de término para junho de 2002, conforme contrato assinado entre as partes. Para o seu desenvolvimento a UNIMONTE montou toda a estrutura necessária para o desenvolvimento dos trabalhos, equipamentos, materiais técnicos, instalações, além de uma equipe de profissionais especializados.

Durante 180 dias de desenvolvimento do PDTUR-BS, foram consumidas cerca de 8800 horas de trabalho, contando com a participação direta de 38 profissionais, sendo 8 professores especialistas em turismo (Doutor, Mestre e Especialista), 6

assistentes técnicos (Bel. em Turismo e Bel. em História (1)), 22 pesquisadores em campo (Bel. em Turismo), 2 consultores especialistas, fotógrafo e motorista.

Porém, outros profissionais, também contribuíram de maneira decisiva para o desenvolvimento do trabalho: os Secretários e Técnicos em Turismo das Prefeituras Municipais da Região Metropolitana da Baixada Santista, Empresários, Dirigentes de Associações e Sindicatos, a Comunidade e Técnicos da AGEM, com os quais se pôde contar na realização dos Seminários de Discussão do PDTUR-BS realizados entre os meses de fevereiro e março, em todos os 9 municípios da Região Metropolitana (Bertioga – 28/02, Itanhaém – 11/03, Peruíbe – 12/03, Guarujá – 13/03, São Vicente – 14/03, Cubatão – 15/03, Mongaguá – 18/03, Praia Grande – 19/03 e Santos – 20/03) e em diversas reuniões de trabalho realizadas para a elaboração do Plano Diretor de Turismo da Baixada Santista.

Para o efetivo acompanhamento dos trabalhos foram entregues cinco relatórios preliminares, com o desenvolvimento de todas as ações e dados coletados, a saber:

- ♦ Relatório 1 – Plano de Trabalho, Metodologia a ser utilizada para o desenvolvimento do PDTUR-BS, Equipe de Trabalho, Prazos e Cronogramas.
- ♦ Relatório 2 – Levantamento dos Projetos Turísticos existentes na Região Metropolitana, Descrição da Situação Atual, Levantamento Fotográfico dos principais Atrativos Turísticos Regionais.
- ♦ Relatório 3 – Continuidade no levantamento e análise dos dados turísticos regionais, Análise da Legislação aplicada ao Turismo, Levantamento sobre o Transporte e a Sinalização Turística, entrevistas com autoridades metropolitanas.
- ♦ Relatório 4 – Diagnóstico preliminar sobre a situação do Turismo na Região Metropolitana da Baixada Santista, Evolução dos dados sobre meios de hospedagem, agências de viagens e turismo, transportadoras turísticas, saúde, comunicação, espaço para eventos, conjunto de diretrizes para condução do Turismo Metropolitano.
- ♦ Relatório 5 – Identificação das propostas para Modelo de Gestão do Turismo Metropolitano, Diretrizes para Elaboração de um Plano de Marketing, Análise da Demanda, Análise da Atividade de Mercado, Diretrizes para posicionamento Mercadológico Regional, Diretrizes para Formatação de Produtos, Diretrizes para ações de divulgação, Diretrizes para o desenvolvimento do Turismo Náutico e do Ecoturismo.

Cabe salientar que as informações contidas nos relatórios preliminares (de 2 a 5) podem ter sofrido algumas variações, em função da consolidação dos dados levantados pela pesquisa em campo, e que foram referendados pelas informações colhidas junto às prefeituras, associações representativas e de classe, bem como pelas importantes informações colhidas junto à comunidade, durante os seminários realizados nos municípios que compõem a Região Metropolitana da Baixada Santista.

Para a efetiva realização desse trabalho foram determinados os alicerces do PDTUR-BS, a saber:

- **Turismo Receptivo** – é imprescindível a criação de produtos (roteiros e pacotes) e de divulgação (campanhas indutoras através da mídia) para atrair novos turistas, e não ficarmos à mercê dos veranistas (aqueles que possuem segunda residência na região) ou da espontaneidade de outros moradores de regiões próximas da Baixada Santista,

ou então promovermos apenas o Turismo Emissivo através da grande maioria das agências de viagens existentes em toda região;

- **Qualidade no Atendimento aos Turistas** – é necessário trabalhar junto à comunidade e aos empresários para a conscientização da qualidade do recebimento dos turistas e visitantes, buscando proporcionar uma boa estadia e o desejo de retornar, pois assim estarão utilizando, de novo, os serviços turísticos (hospedagem, alimentação, passeios, informações turísticas,...) oferecidos pela região, bem como as autoridades competentes para a manutenção dos serviços básicos de segurança, saneamento básico, energia elétrica, comunicações, acessos e sinalização;
- **Desenvolvimento do Turismo Sustentável** – é fundamental que tenhamos o desenvolvimento de atividades que permitam a utilização dos recursos, sejam eles: naturais, culturais e históricos, pelos atuais visitantes, sem prejuízo para as gerações futuras, estabelecendo uma relação harmoniosa e duradoura entre os turistas e os autóctones (moradores locais) da Região Metropolitana da Baixada Santista;
- **Competitividade via Integração Regional** – a integração entre os municípios se faz necessária para melhorar as condições de atratividade da Região Metropolitana da Baixada Santista, pois os atrativos turísticos de um município poderão ser complementados pelos existentes em outros, aumentando o tempo de permanência do turista na região e, por conseguinte, a receita deste segmento para a economia regional. Outro aspecto a ser destacado é a configuração, dadas as características da Região Metropolitana da Baixada Santista, de um “Cluster”² Turístico, de modo a que a Região reafirme sua posição como região turística.

Desta forma a UNIMONTE espera estar contribuindo para o desenvolvimento do Turismo Metropolitano, e que as proposições apresentadas possam servir de base para o efetivo trabalho em conjunto dos municípios, bem como, seja a base para o desenvolvimento dos Planos Diretores de cada município, cujo instrumento se torna imprescindível para o desenvolvimento do Turismo.

² “Cluster” Turístico é um agrupamento de atrativos turísticos, infra-estruturas, equipamentos, serviços e organização turística concentrados num espaço geográfico bem definido.” (Gutiérrez e Bordas, 1993)

PARTE A – DIAGNÓSTICO

1 – Caracterização Geral da Região Metropolitana da Baixada Santista

1.1 – Aspectos Territoriais

Caracterização, Histórica da Baixada Santista

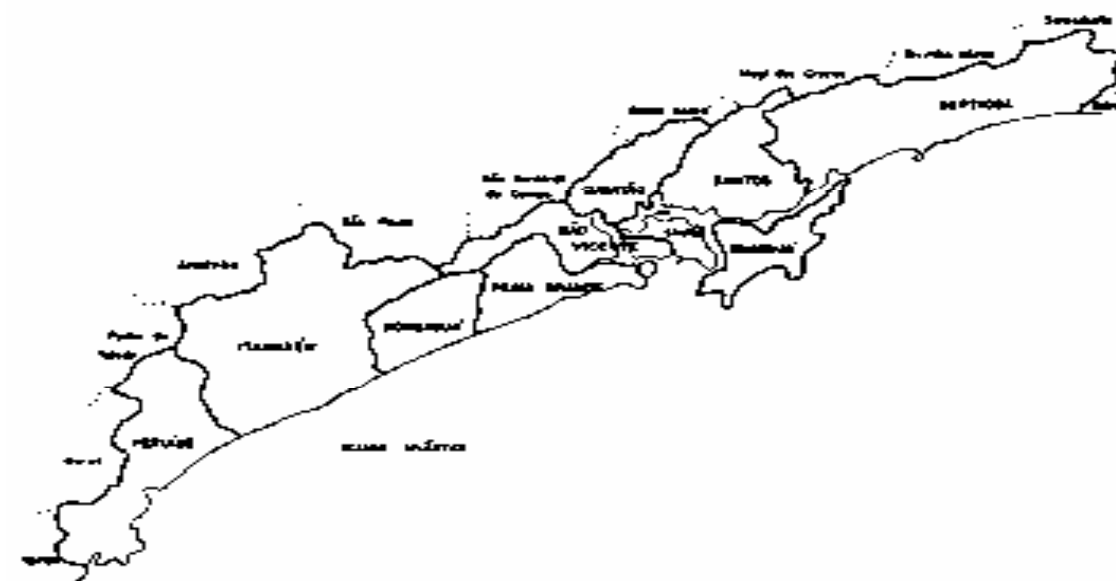
A Baixada Santista está localizada no Litoral Central do Estado de São Paulo; recebendo este nome devido a sua geografia, pois se encontra margeada por toda a Serra do Mar, distinguindo o planalto da região litorânea, serra esta que apresenta mais de 700 metros de altura.

Figura 01: Mapa do Estado de São Paulo – Localização da Baixada Santista



Fonte: AGEM/UNIMONTE – Abril 2002

Figura 02: Mapa da Região Metropolitana da Baixada Santista



Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março de 2002

Trata-se de uma região composta por nove municípios: Bertioga, Cubatão, Guarujá, Santos, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe, ocupando uma área de 2.373 km², apresentando mais de 161 Km de praias³. Um aspecto curioso a ser abordado é que, até o início da década de 30, a Região possuía 3 municípios: São Vicente, Itanhaém e Santos; os demais municípios como conhecemos na divisão política atual passaram a existir, oficialmente, após os desmembramentos ocorridos nos últimos 70 anos. Podemos acompanhar a evolução dos municípios, segundo sua fundação, pelo quadro abaixo:

Tabela 01: Baixada Santista - Ano de Criação dos Municípios

Municípios	Ano de Criação	Dispositivo Legal	Município que pertencia
Bertioga	1991	Lei Estadual n.º 7.664, 30/12/1991	Santos
Cubatão	1948	Lei n.º 233, 24/12/1948	Santos
Guarujá	1934	Decreto n.º 6.501, de 19/06/34	Santos
Santos	1545	Foral de 19 de janeiro	
São Vicente	1532	Em 22 de janeiro	
Praia Grande	1963	Lei Estadual n.º 8.050, de 31/12/63	São Vicente
Mongaguá	1958	Lei Estadual n.º 5.121, de 31/12/58	Itanhaém
Itanhaém	1561**	Em abril	
Peruíbe	1958	Lei Estadual n.º 5.121, de 31/12/58	Itanhaém

Fonte: Coleção de Leis e Decretos do Estado de São Paulo, 1964 -Tomo LXXIV, 1º e 2º volume, e Quadro Territorial Administrativo e Judiciário do Estado de São Paulo - várias edições - Departamento de Estatístico do Estado de São Paulo, Diário Oficial do Estado de São Paulo, de 31/12/1991 - Machado Jr., Armando Marcondes - Criação dos Municípios do Estado de São Paulo, 1989, apud, EMLASA - Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A

** segundo a Prefeitura Municipal de Itanhaém, 1532 seria o ano de fundação de Itanhaém.

³ Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico.

A Baixada Santista possui grande importância para o País, não somente pelo que possui hoje: o Maior Porto da América Latina – o Porto de Santos; ou por concentrar grandes empresas no Pólo Industrial de Cubatão; ou ainda, por estar a pouco mais de 50 quilômetros da maior cidade Sul Americana e maior pólo de negócios de toda a América Latina, a cidade de São Paulo.

Sua contribuição ao Brasil confunde-se com o seu próprio descobrimento, pois já em 1501 o navegador João da Nova, navegou até São Vicente, para então seguir para a África no período marcado pelas grandes navegações.

Em 1532, Martim Afonso de Souza funda a Vila de São Vicente, a 22 de Janeiro, constituindo-se a primeira vila do Brasil e em 1965, o então Presidente da República, marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, assina a Lei Nº 4.603/65 elevando São Vicente à Cidade Monumento da História Pátria, sendo considerada a "Cellula Matter da Nacionalidade".

Além da primeira Vila, a Baixada Santista também deu grande impulso ao nascimento da Nação Brasileira. Em Santos, nasceu José Bonifácio de Andrada e Silva – Patriarca da Independência, cujo papel fora muito importante para a Declaração da Independência do Brasil, em 1822.

Pela região também passaram colônias inteiras de imigrantes que chegavam ao Brasil pelo Porto de Santos – portugueses, espanhóis, italianos, japoneses, dentre outros, que ao desembarcar, ficavam aguardando a liberação para seguir viagem ao interior na Hospedaria de Imigrantes – edificação construída no início do século XX, tendo iniciado sua atividade por volta de 1910, abrigando um importante valor arquitetônico. A edificação pertence ao Governo do Estado de São Paulo e, desde 1998, através do regime de concessão, está possibilitando ao Sindicato do Comércio Varejista da Baixada Santista o desenvolvimento de um projeto para abrigar mais um Centro de Convenções em Santos.

Hospedaria dos Imigrantes



Foto: 01.AFFONSO, Alexandre Nunes – Novembro 2001

Está na Baixada Santista, mais precisamente em Peruíbe, os restos da construção do que pode ser uma das primeiras igrejas do Brasil – as Ruínas do Abarebebê.

O potencial turístico da Baixada Santista não se resume apenas na sua história, a região possui diversos atrativos de ordem natural – rios, cachoeiras, morros, a mata atlântica, destaque dado a Reserva Ecológica Juréia – Itatins, localizada entre os municípios de Peruíbe (Baixada Santista) e Iguape (região do Vale do Ribeira) e ao próprio Parque Estadual da Serra do Mar, além das belas praias.

Serra do Mar



Foto:02.AFFONSO, Alexandre Nunes – Novembro 2001

As manifestações culturais como o artesanato caiçara e indígena, cujas aldeias são: Aldeia do Rio Silveira, em Boracéia – Bertioga; Aldeia de Itaóca e Vera Cruz, em Mongaguá; Aldeia do Rio Branco, em Itanhaém; e Aldeia do Bananal, em Peruíbe, também podem ser observados, mesmo que de maneira pouco participativa, pelos municípios da região.

As festas religiosas, como festa de Iemanjá, em Praia Grande e a Festa em homenagem a Nossa Senhora do Monte Serrat, padroeira da Cidade de Santos, reúnem milhares de pessoas todos os anos.

A gastronomia também marca presença na Baixada Santista. Eventos como a Festa da Tainha e do Camarão na Moranga, em Bertioga e a FEBANITA – Feira da Banana de Itanhaém, procuram manter vivas as tradições da culinária regional.

Todavia, se deve fazer uma ressalva à culinária da região. Considerado o prato típico regional, o Peixe AZUL MARINHO não é encontrado facilmente. Na verdade, os restaurantes da região não apresentam este prato em seus cardápios. Para degustá-lo, há de se pedir para que algum caiçara o faça, segundo as tradições que são passadas de geração para geração.

Os eventos, feiras e congressos também fazem parte do cotidiano da Baixada Santista. Destaque ao Fitness Brasil – congresso de ginástica e aeróbica, realizado no Sesc-Santos, atraindo, anualmente, 4500 jovens praticantes e professores de educação física e atividades esportivas; shows e apresentações musicais, campeonatos nacionais como a Etapa do Campeonato Brasileiro de Jet Ski; o Troféu Brasil de Triatlon em Santos, também trazem movimentação a toda Região.

O mercado de feiras, congressos e eventos ganhou um novo impulso com a inauguração, em 2001, do Mendes Convention Center, o mais novo empreendimento turístico da Baixada Santista. Pertencente ao Grupo Mendes, que detém a mais importante cadeia hoteleira da região, o Mendes Convention Center é dotado de um pavilhão para exposições com 10.000 m²,

auditório reversível para 4.200 pessoas sentadas, mais salas de apoio e secretaria, praça de alimentação, dentre outros equipamentos que estarão sendo melhor explorados mais adiante.

Segundo o IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Censo 2000 – Contagem da População), a Baixada Santista possui uma população de 1.474.665 habitantes, onde 99,6% (1.468.767 habitantes) formam a população urbana e apenas 0,4% (5.898 habitantes) encontram-se nas áreas rurais.

A distribuição de sua população pode ser acompanhada pela Tabela abaixo:

Tabela 02: Baixada Santista – Distribuição da População

Município	População (habitantes)
Bertioga	30.903
Cubatão	107.904
Guarujá	265.155
Santos	417.777
São Vicente	302.678
Praia Grande	191.811
Mongaguá	35.106
Itanhaém	71.947
Peruíbe	51.384
Total	1.474.665

Fonte: IBGE – Censo 2000

Com referência a seu potencial econômico, a Baixada Santista possui um PIB – Produto Interno Bruto – estimado de US\$ 9,3 bilhões, caracterizados pelas atividades comerciais assim distribuídas: 58,5% dos estabelecimentos instalados na Baixada Santista são prestadores de serviços; 31,4% são comerciais; 8,7% formado por indústrias; a Administração Pública responde por 0,2% dos estabelecimentos e a agropecuária e outros 1,1% dos estabelecimentos existentes na Baixada Santista.

Devido a sua importância econômica e turística, a Baixada Santista vem recebendo a cada ano um fluxo maior de veículos que utilizam os principais acessos à Região: Sistema Anchieta/Imigrantes – Duas rodovias estaduais a SP-150 – Rodovia Anchieta e a SP-160 – Rodovia dos Imigrantes, que partem da Capital São Paulo em direção à Região da Baixada Santista, se constituem num dos principais corredores do país, devido a sua movimentação de cargas ao Porto de Santos e ao Pólo Industrial de Cubatão, bem como ao tráfego constante de veículos particulares que transitam, diariamente, por força de trabalho ou do turismo; A SP-98 – Rodovia Mogi-Bertioga e a BR-101 – Rodovia Rio-Santos, oferecem acesso à região pela sua parte norte. A BR-116 permite o acesso pela parte sul da Região Metropolitana da Baixada Santista completando o conjunto de vias de acesso à região.

Sistema Anchieta/Imigrantes



Foto: 03. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Os dados da Dersa – Desenvolvimento Rodoviário S/A – confirmam que, entre os anos de 1995 e 1999, houve um acréscimo de 73,6% na movimentação de veículos que trafegaram no Sistema Anchieta/Imigrantes.

Os dados dessa movimentação poderão ser melhor visualizados na tabela a seguir:

Tabela 03: Baixada Santista – Evolução Anual do Fluxo de Veículos no Sistema Anchieta/Imigrantes

ANO	VEÍCULOS DE PASSEIO	VEÍCULOS COMERCIAIS	TOTAL
1995	10.466.413	2.156.174	12.622.587
1996	11.304.075	2.218.914	13.522.989
1997	12.201.305	2.293.092	14.494.397
1998 ⁴	18.238.602	3.372.701	21.611.303
1999	18.470.690	3.449.426	21.920.116

Fonte: Dersa - Desenvolvimento Rodoviário S/A

Tabela 04: Evolução Anual do Fluxo de Veículos no Sistema Anchieta/Imigrantes, por Postos de Pedágio

ANO	VEÍCULOS DE PASSEIO	VEÍCULOS COMERCIAIS	TOTAL
1995	10.466.413	2.156.174	12.622.587
1996	11.304.075	2.218.914	13.522.989
1997	12.201.305	2.304.410	14.505.715
1998	12.118.348	2.131.548	14.249.896
1999	12.281.997	2.386.538	14.668.535
2000	11.449.840	2.326.243	13.776.083
2001	11.899.457	2.421.463	14.320.920

Fonte: De 1995 a 1999 – EMPLASA, 2000

2000 e 2001 – Ecovias – AGEM – Junho 2002

⁴ Em 1998 o Sistema Anchieta/Imigrantes foi privatizado. A ECOVIAS passou a administrar o sistema.

Em 1998, ocorreu a privatização do Sistema Anchieta/Imigrantes. A empresa concessionária vencedora da licitação foi o consórcio Ecovias dos Imigrantes, cujo desafio principal, além de manter um dos complexos viários de maior movimentação no país, é o de entregar a Segunda Pista da Imigrantes, prevista para ser inaugurada em novembro de 2002. As obras já estão em fase adiantada e deverão terminar no prazo previsto.

Rodovia dos Imigrantes – Obras da Construção da Segunda Pista



Foto: 04. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Com a inauguração da segunda pista, o fluxo entre o planalto e o litoral deverá aumentar significativamente, pois a capacidade do sistema aumentará em 40%, facilitando as atividades comerciais e, principalmente, o Turismo.

1.2 – Aspectos Viários

Ao percorrermos a região metropolitana percebemos que a sinalização utilizada nas rodovias de acesso aos municípios atende, comunica e facilita a recepção de turistas patricios e estrangeiros. A inadequação, por falta de padronização regional, ocorre ao percorrermos as vias urbanas.

A característica longitudinal da ocupação urbana da planície litorânea, na direção geral norte-sul, cria uma especial identidade territorial identificando os vetores do transporte aquático, do rodoviário e do ferroviário, podendo-se incluir o aéreo para passeios panorâmicos.

O transporte aquático foi o primeiro do ponto de vista histórico, quando da ocupação colonial. As águas eram navegáveis desde os atuais municípios de Bertioga até Peruíbe. Abandonado nos tempos seguintes foi substituído no caminhar das trilhas da praia pelo bacharel de Cananéia. Neste breve relato da história confirma-se o sentimento da segurança presente nas atitudes de nossos antepassados. O ambiente seguro das embarcações foi trocado quando se tornou conhecido o lado amistoso dos índios nativos e... pôde-se então percorrer as praias com o mesmo sentimento.

Essa mudança vem da observação de que fazendo frente ao mar aberto as embarcações só possuem refúgio junto ao costado do Itaipu ou, em Itanhaém na foz do rio de mesmo nome e Peruíbe junto ao rio Branco quando a condição da maré assim o permite e, portanto, era no passado e é no presente, muito mais seguro percorrer-se a pé o referido trecho.

O vetor rodoviário segue na direção sul, com a consolidação da rodovia que se inicia em 1910, após a construção da Ponte Pênsil. Constata-se encontrar em obras até a presente data com a duplicação da rodovia Padre Manoel da Nóbrega no trecho Itanhaém a Peruíbe.

Ainda, não se considerando o lapso de tempo passado a interiorização do espaço da planície litorânea se consolidaria na seqüência. Primeiro com a linha férrea Santos-Juquiá da São Paulo Southern Railway, construída na década de 1920, quase 400 anos depois dos colonizadores terem caminhado nas praias. A seguir, construindo-se a linha que sobe a Serra do Mar na direção da capital, com tecnologia de simples aderência e com plataforma para duplicação do sentido de circulação garantindo alta capacidade de transporte. Isto, na década de 1930.

No sentido norte, o acesso à colônia de férias do SESC, incorporada ao patrimônio social nos anos de 1930/40 vai substituir, a partir dessa data, os caminhos que eram percorridos pelas embarcações no canal norte da Ilha de Santo Amaro ou canal de Bertioga.

Percebe-se que da cidade histórica de São Vicente – 1ª vila, e da cidade desenvolvimentista de Santos – por seu porto, irradiaram os sistemas de transportes na direção regional do sul e do norte. No início da segunda metade do século XX com a construção da rodovia Anchieta que “moderniza” o acesso ao mar, fazendo envelhecer o anterior caminho, passando a chamá-lo de “estrada velha”, já não são suficientes para atender altos níveis de congestionamento, exigindo o planejamento e construção de uma nova rodovia. Agora, a rodovia Anchieta e a rodovia dos Imigrantes consolidam a transposição da Serra do Mar, em ligação do planalto a todas as demandas que utilizam a região como porto importador e exportador, lazer e turismo, comércio da venda de suprimentos e compra de produtos das indústrias de base instaladas em Cubatão, por volta de 1950.

Os fundamentos do transporte aéreo garantem a evolução do conhecimento da segurança e colocam no binômio - formação e defesa - da extrema vinculação com a região portadora de relevantes instantes históricos de homens como Bartolomeu de Gusmão, Leonardo Nunes – o Abarebebê, e Santos Dumont em seus últimos instantes. Devemos perceber que a defesa militar aeronáutica se consolida estrategicamente posicionada, estando orientada e, vocacionada, para a formação de pilotos, profissionais que aliados aos aeroclubes dos municípios de Itanhaém e Praia Grande representam a estrutura da renovação profissional.

Referencia-se o aeroclube localizado em Praia Grande que, sem dúvida, representa um marco histórico da aviação civil brasileira.

Como nos transportes aéreos sabemos que foi nos navios de linhas regulares que aportaram e, nos navios de cruzeiros marítimos que aqui aportam e aportarão, estarão depositados os sentidos da sustentabilidade do turismo internacional que se espera alcançar nos períodos de “baixa estação” ou de férias escolares, pois, o rol de atrativos turísticos e das identidades encontradas é forte apelo à visitação contínua de nossa região.

As instalações de transportes são construídas em todo o mundo mas apresentam desenvolvimento desigual. Muitas áreas não podem dispor dos serviços de transportes que necessitam, porém este não é o caso da privilegiada Região

Metropolitana da Baixada Santista, que possui vários quilômetros de vias férreas com serviço de carga e podemos dizer subutilizadas para o serviço de passageiros. Vias fluviais interiores pouco exploradas, vias marítimas com serviços regulares de pequena distância e inexistentes para as longas e dois aeroportos nas fases finais de adaptação para seu aproveitamento comercial completam o rol existente.

As notícias são positivas para o aproveitamento do potencial ferroviário com o VLT – Veículo Leve sobre Trilhos – na parte de maior demanda e um comboio rápido nos locais de baixa densidade. Além disso, por suas características, devemos associá-lo às proximidades dos aeroportos que servem a Região Metropolitana da Baixada Santista – Guarujá e Itanhaém, em ambos os casos ao observarmos as características técnicas e operacionais das pistas, um deverá ser alternativa imediata para o outro, não se descartando a proximidade de Congonhas, Cumbica e São José dos Campos.

Nestes casos, a movimentação de passageiros entre um e outro aeroporto poderá ser realizada por serviço ferroviário e, também por rodovia.

No futuro, quando os movimentos de transportes e passagem deverão estar restringidos por altas tarifas e limitado pelo espaço da planície e pela ocupação urbana, as novas ligações do extremo sul ao extremo norte da Região Metropolitana da Baixada Santista terão a tendência a ser superado pelo transporte hidroviário.

Muitos países regulam os próprios serviços de transportes de forma que os vários modos sejam complementares em lugar de competitivos.

No Brasil, nos Estados Federados e nas áreas metropolitanas, porém, os regulamentos governamentais variam amplamente de modal a modal de transportes e, entre essas modalidades, os limites legais estabelecidos ficam desarticulados operacionalmente e institucionalmente, tornando-os claramente competitivos entre si.

Um passo principal para desenvolver uma política regional de transportes, de utilização regular ou em fretamento turístico, pede um modelo de gestão diferencialmente unificada com uma possível criação de um departamento ou diretoria, com funções simplesmente normativas e que indique a estruturação das atividades de transportes de forma a complementar no aspecto operacional e, competitivo no aspecto tarifário, quanto à frequência, à regularidade, ao conforto e à segurança.

Ainda, decorrente da estrutura pública de governo – federal, estadual e municipal - instituída em três níveis, os mesmos conceitos divergem na nomenclatura para a mesma finalidade. O quadro a seguir demonstra claramente a diferença nos transportes coletivos de passageiros por ônibus.

Tabela 05: Transportes Coletivos de Passageiros por Ônibus

MUNICIPAL	ESTADUAL		FEDERAL
Órgão local	DER/SP *	STM	DNER **
Municipal	Urbano	Municipal	-
Interurbano ou metropolitano	Rodoviário de características urbanas	Serviço Intermunicipal Regular de Transporte Coletivo de Passageiros	Interestadual
Intermunicipal	Rodoviário	-	Internacional

Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março 2002 - Manual do DER;

* DER/SP – Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo.

** DERN – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Endereço eletrônico: <http://www.emtusp.com.br>

Para clareza dos conceitos, mesmo com os levantamentos tendo sido efetuados sob a nomenclatura local, optamos na análise dos dados pela utilização da nomenclatura da STM – Secretaria de Transportes Metropolitanos; primeiro, para não criarmos mais uma nomenclatura e, depois, por recomendação do contratante.

A consulta nos sites <<http://www.emtusp.com.br>>, <<http://www.cptm.com.br>>, <<http://www.emplasa.sp.gov.br>> nos revela vários indicativos que se agregam aos transportes turísticos regionais, tais como:

Demografia

É a terceira maior região do Estado em termos populacionais, com uma população de cerca de 1,4 milhão de moradores fixos. Nos períodos de férias, acolhe igual número de pessoas, que se instalam na quase totalidade em seus municípios.

Aspectos Econômicos

A Região caracteriza-se pela grande diversidade de funções presentes nos municípios que a compõem. Além de contar com o parque industrial de Cubatão e o complexo portuário de Santos, ela desempenha outras funções de destaque em nível estadual, como as atividades industriais e de turismo, e outras de abrangência regional, como as relativas aos comércios atacadista e varejista, ao atendimento à saúde, educação, transporte e sistema financeiro. Têm presença marcante ainda na Região as atividades de suporte ao comércio de exportação, originadas pela proximidade do complexo portuário. Para o Estado de São Paulo, a presença do Porto representa enorme avanço econômico, permitindo o direcionamento de grande parcela de suas atividades industriais e agrícolas para o suprimento de mercados internacionais.

Aspectos Urbanos

O crescimento exacerbado em Santos, Cubatão e Guarujá, aliado a outras atividades geradoras de emprego nos setores de comércio e serviços, provocou um movimento altamente pendular em direção a outros municípios, com melhores condições de habitabilidade e espaço disponível. Os municípios de São Vicente e Praia Grande e o distrito de Vicente de Carvalho, no Guarujá, adquiriram características de cidades-dormitório, apresentando intensa

conurbação entre si, só prejudicada pela presença de restrições de ordem física, que os impedem, aqui e ali, de apresentar uma mancha urbana contínua.

Apesar da sua função portuária, importante para um crescente intercâmbio em face do processo de globalização, e de constituir sede do expressivo pólo siderúrgico e da indústria de turismo, a RMBS apresenta problemas comuns aos grandes aglomerados urbanos relacionados com a questão ambiental, carência de infra-estrutura, saneamento ambiental, transporte e habitação.

Malha Viária Rodoviária

Sistema Anchieta (SP - 150) - Imigrantes (SP-160): liga o Planalto ao Litoral;

Rodovia Caiçara (SP-55): liga a Cônego Domênico Rangoni (antiga Piaçagüera-Guarujá) ao Guarujá, Vicente de Carvalho e Bertiooga;

Rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-55): já duplicada em seu trecho inicial, estabelece o elo entre Cubatão, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe;

Rodovia Arioaldo de Almeida Viana (SP-61): estende-se desde a zona urbana do Guarujá até a balsa, que dá acesso ao município de Bertiooga, que é ligado ao Planalto (Mogi das Cruzes), através da Rodovia Dom Paulo Rolim Loreiro (SP-98).

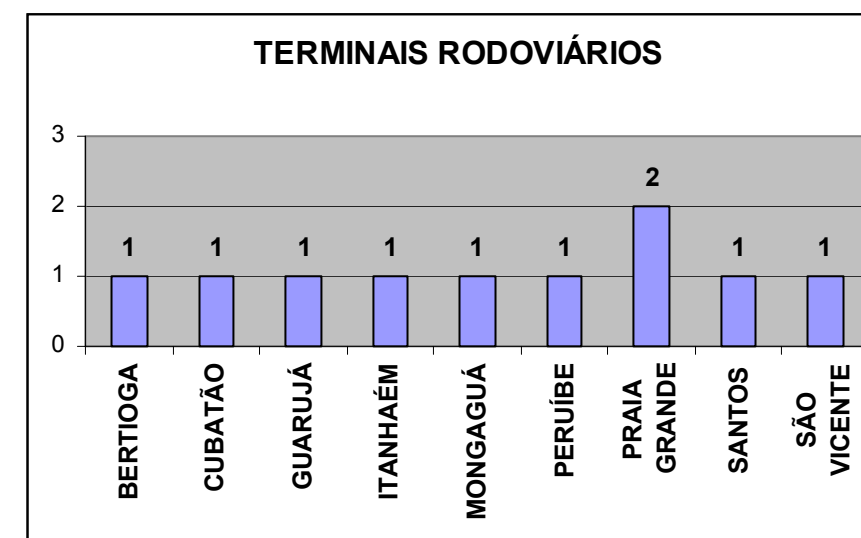
Tabela 06: Terminais Rodoviários da Região

CIDADE	TERMINAIS RODOVIÁRIOS	TERMINAIS URBANOS
BERTIOGA	1	1
CUBATÃO	1	-
GUARUJÁ	1	2
ITANHAÉM	1	-
MONGAGUÁ	1	-
PERUÍBE	1	-
PRAIA GRANDE	2	2
SANTOS	1	5
SÃO VICENTE	1	1
TOTAL	10	11

Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

Reforçamos que os pontos terminais urbanos são aqueles que usando de espaços públicos – largos ou praças – permitem a integração das viagens por todo território regional, utilizando-se de ônibus urbano de características rodoviárias. Vale lembrar que há linhas que partem dos terminais rodoviários que utilizam ônibus de características rodoviárias.

Gráfico 01: Terminais Rodoviários na Região



Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

A essa lista da malha rodoviária só devemos acrescentar o acesso rodoviário SP-291 que liga a rodovia dos Imigrantes, e avenida Tupiniquins, à própria SP-55, na chamada curva do “S”, e que corta o perímetro urbano de Praia Grande em toda a extensão. Também, nestas vias o transporte rodoviário metropolitano é prestado por empresas particulares em veículos rodoviários de característica urbana, isto é, com duas portas para acesso e saída de passageiros, equipamento registrador de passageiros (“catraca”) e bancos fixos. Saindo dessas vias os veículos utilizam as vias urbanas dos municípios.

O serviço metropolitano de ônibus rodoviários de característica urbana atende a população residente nos seus deslocamentos domicílio/trabalho/estudo/saúde e comércio mas, também aos deslocamentos dos veranistas, excursionistas e, por que não incluir os turistas, quando liga as zonas centrais de todos os municípios durante os horários de trabalho.

Para isso basta acessar os terminais rodoviários de cada cidade e os pontos terminais urbanos que já operam há vários anos na região e, agora vêm sendo construídos no conceito de transporte com área paga. Observamos que do ponto de vista de transportes regionais este assunto mereceria uma pesquisa em separado da efetuada neste trabalho que teve como finalidade as atividades eminentemente turísticas.

A tabela seguinte demonstra que no serviço rodoviário de longa distância, há 90 destinos que são alcançados a partir da origem de algum terminal rodoviário municipal. Isto é, podemos afirmar que há 90 origens que alcançam a região como destino. No caso, o transporte existe regularmente e, essas localidades devem em conjunto com as localidades por onde passam essas linhas objeto de nossa propaganda direta.

Observamos que as áreas de influência das linhas de transportes poderão ser estudadas de forma isolada, para responder por “isocustos”, indicando se o diferencial maior é o custo da tarifa ou os custos de hospedagem na região.

Tabela 07: N° de Linhas de Transporte Rodoviário por Ônibus

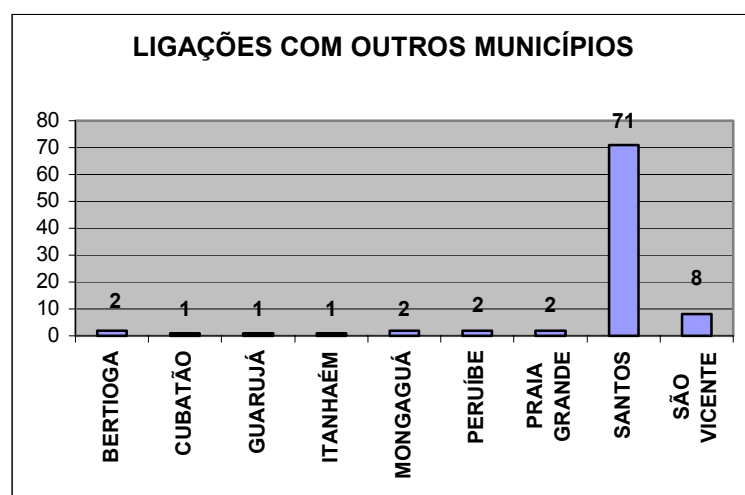
INTERMUNICIPAL	LIGAÇÕES COM OUTROS MUNICÍPIOS
BERTIOGA	2
CUBATÃO	1
GUARUJÁ	1
ITANHAÉM	1
MONGAGUÁ	2
PERUÍBE	2
PRAIA GRANDE	2
SANTOS	71
SÃO VICENTE	8
TOTAL	90

Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

Do ponto de vista do gráfico, a distribuição das chegadas das linhas podem melhorar os destinos turísticos segundo o perfil de interesse da demanda sobre as identidades relacionadas para cada município. A vantagem adicional pode ser a adequação dos tamanhos dos terminais rodoviários de cada município. Aqueles que se encontram sobrecarregados podem se tornar de passagem, num serviço mais rápido do que o início de uma linha.

Outro aspecto que pode ser levado em conta para a distribuição de linhas é o fato da construção de um serviço de transporte de alcance regional por trilhos ferroviários, que facilite e complete a distribuição dos turistas.

Gráfico 02: N° de Linhas de Transporte Intermunicipal



Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

Ao chegar, o turista recebe atenção especial de serviço de transporte turístico que na maioria das vezes percorre os atrativos que permitem a visitação. Com serviço de som gravado ou de viva voz, pensa-se que é possível iniciar-se um serviço subsidiado pelo governo, mas operado pela iniciativa privada para que se crie a demanda. Esse foi o caminho dos grandes centros como São Paulo, quando a Companhia do Metropolitano tomou a iniciativa de fazer circular, nos finais de semana, veículos contratados e tarifa baixa. Parece que este é o caminho que vem sendo seguido por várias municipalidades.

A recomendação que se faz é a adoção de espaços para o estacionamento dos ônibus, ou micro-ônibus, nas vias públicas e junto aos locais de atrativos turísticos. Numa fase seguinte, a circulação destes veículos pela região pode e deve ser incentivada pelas autoridades regionais e municipais, assegurando-se uma permanência maior do turista pela ampliação dos locais a serem visitados.

Tabela 08: Ligações Origem/Destino com a RMBS

Origem	Destino	Itinerário	Empresa
Bertioga	Mogi das Cruzes-SP	***	Eroles
Bertioga	Suzano-SP	***	Eroles
Cubatão	São Paulo	***	Breda
Guarujá	São Paulo	***	Ultra
Itanhaém	Piracicaba-SP	Mongaguá, Praia Grande, São Vicente, Santos, Nova Odessa, Santa Bárbara D' Oeste	Piracicabana
Mongaguá	Sorocaba-SP	Praia Grande, São Vicente, Santos	Breda
Mongaguá	São Paulo	Praia Grande	Breda
Peruíbe	Osasco-SP	Itanhaém, Mongaguá, Praia Grande	Breda
Peruíbe	São Paulo	Itanhaém	Breda
Praia Grande	Rio de Janeiro	São Vicente, Santos, Resende	Normandy
Praia Grande	Foz do Iguaçu-PR	***	Princesa Dos Campos
Santos	Campo Grande-MS		Andorinha
Santos	Presidente Prudente-SP		Andorinha
Santos	Peruíbe-SP	São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém	Breda
Santos	Peruíbe-SP	São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém	Intersul
Santos	Curitiba-PR		Catarinense
Santos	Florianópolis-SC	Joinville, Barra Velha, Piçarras, Itajaí, Itapema, Tijucas, Balneário Camboriú	Catarinense
Santos	Rio Claro-SP	***	Cidade Azul
Santos	Limeira-SP	***	Cidade Azul
Santos	Belo Horizonte-MG	***	Cometa
Santos	Juiz de Fora-MG	***	Cometa
Santos	Ribeirão Preto-SP	***	Cometa
Santos	Seabra-BA		Emtram
Santos	Marília-SP	***	Expresso De Prata
Santos	Osasco-SP	***	Expresso Brasileiro
Santos	ABC-SP	São Bernardo, Santo André, São Caetano	Expresso Brasileiro
Santos	Guarulhos-SP	***	Expresso Brasileiro
Santos	São Paulo	***	Expresso Brasileiro

(Continuação)

Origem	Destino	Itinerário	Empresa
Santos	São Paulo	***	Ultra
Santos	Londrina-PR	***	Garcia
Santos	Maringá-PR	***	Garcia
Santos	Jerimoabo-BA		Gontijo
Santos	Cananéia-SP		Intersul
Santos	Eldorado-SP	Jacupiranga	Intersul
Santos	Iguape-SP	Itimirim	Intersul
Santos	Registro-SP	Mongaguá, Itanhaém, Peruíbe, Itariri, Pedro De Toledo, Miracatu, Juquiá	Intersul
Santos	Arco Verde-PE		Itapemirim
Santos	Campina Grande-PB		Itapemirim
Santos	Campina Grande-PB	Cubatão	Penha
Santos	Canindé-CE		Itapemirim
Santos	Fortaleza-CE		Itapemirim
Santos	Guarabira-PB		Itapemirim
Santos	Ipatinga-MG		Itapemirim
Santos	Juazeiro do Norte-CE		Itapemirim
Santos	Nanuque-MG		Itapemirim
Santos	Parnaíba-PI		Itapemirim
Santos	Recife-PE		Itapemirim
Santos	São Luiz-MA		Itapemirim
Santos	Serra Talhada-PE		Itapemirim
Santos	Sobral-CE		Itapemirim
Santos	Sobral-CE	Cubatão	Penha
Santos	Teófilo Otoni-MG		Itapemirim
Santos	Teresina-PI		Itapemirim
Santos	Timbaúba-PE		Itapemirim
Santos	Vitória-ES		Itapemirim
Santos	Caraguatatuba-SP	***	Litorânea
Santos	Goiânia-GO	Cubatão, São Paulo, Araraquara, Barretos, Frutal, Itumbiara, Goiatuba, P Planalto	Nacional Expresso
Santos	Uberlândia-MG	Campinas	Nacional Expresso
Santos	Paranaguá-PR	Cubatão, Praia Grande, Peruíbe	Penha
Santos	Pelotas-RS	Cubatão, Praia Grande, Peruíbe	Penha
Santos	Sto. Ant. da Platina-PR	São Paulo, Jacarezinho, Ourinhos	Princesa Do Norte
Santos	Foz Do Iguaçu-PR	São Paulo, Sorocaba, Itapetininga, Capão Bonito, Chapadão, Itapeva, Itararé, Guarapuava, Laranjeiras, Guaraniacu, Cascavel, Medianeira	Pluma
Santos	Águas de Lindóia-SP	Jundiá, Itatiba, Morungaba, Amparo, Serra Negra, Lindóia	Rápido Serrano
Santos	Brasília-DF	Araguari, Catalão	Real Expresso
Santos	Uberaba-MG	***	Real Expresso
Santos	Araçatuba-SP	***	Reunidas

(Continuação)

Origem	Destino	Itinerário	Empresa
Santos	Pará de Minas-MG		São Cristóvão
Santos	Aracajú-SE	Estância Esplanada	São Geraldo
Santos	Camaçari-BA		São Geraldo
Santos	Garanhuns-PE		São Geraldo
Santos	Ilhéus-BA		São Geraldo
Santos	Itabaiana-SE	Cipó, Serrinha, Ribeira Do Pombal, Paripiranga, Lagarto	São Geraldo
Santos	Maceió-AL	Aracajú	São Geraldo
Santos	Mossoró-RN		São Geraldo
Santos	Natal-RN		São Geraldo
Santos	Salvador-BA	Vitória Da Conquista, Teófilo Otoni, Jequié, Feira De Santana, Milagre	São Geraldo
Santos	Santana Ipanema-AL		São Geraldo
Santos	Ponta Grossa-PR		Transfada
Santos	Bertioga-SP		Translitoral
Santos	Itajubá-MG		Transul
Santos	Três Corações-MG		Transul
Santos	C. Lafayette-MG	Cubatão, São João Del Rei, Barbacena, Ouro Branco, Itutinga, Barroso, Lavras	Vale Do Ouro
São Vicente	Campinas-SP	Santos	Cometa
São Vicente	S. J. do Rio Preto-SP	Santos, Catanduva	Cometa
São Vicente	Xique-Xique-BA		Emtram
São Vicente	Aparecida do Norte-SP	Santos, Taubaté	Samavisa
São Vicente	S. J. dos Campos-SP	Santos	Samavisa
São Vicente	Mogi das Cruzes-SP	Santos, Suzano	Samavisa
São Vicente	Ribeirão Pires-SP	Santos	Samavisa
São Vicente	Jundiá-SP	Santos	Sajotur

Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

*** Ligação direta, sem paradas.

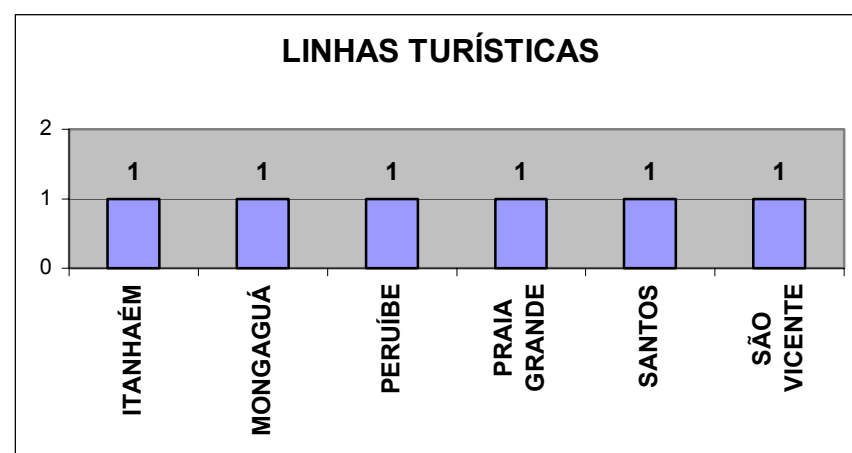
Tabela 09: Linhas Turísticas Municipais

CIDADE	Nº DE LINHAS
BERTIOGA	-
CUBATÃO	-
GUARUJÁ	-
ITANHAÉM	1
MONGAGUÁ	1
PERUÍBE	1
PRAIA GRANDE	1
SANTOS	1
SÃO VICENTE	1
TOTAL	6

Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

Também deve ser incentivado maior número de roteiros locais e uma integração horária entre eles, para se ampliar a informação da existência de outros atrativos.

Gráfico 03: Linhas Turísticas nos Municípios



Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

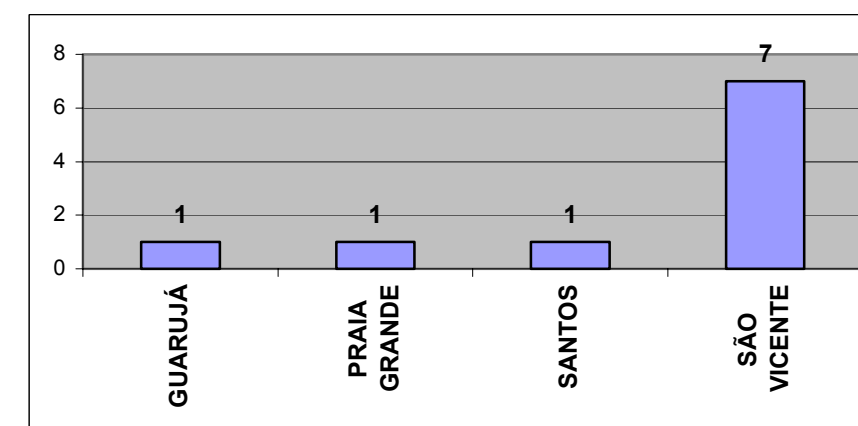
O serviço de transporte rodoviário por ônibus de circulação regional, prestado por empresas locais, deve ser incentivado para o mercado turístico, sendo necessário um trabalho de treinamento específico para os profissionais que atuam nessa área.

Tabela 10: Transportadoras Turísticas

CIDADE	TRANSP. TURÍSTICAS
BERTIOGA	-
CUBATÃO	-
GUARUJÁ	1
ITANHAÉM	-
MONGAGUÁ	-
PERUÍBE	-
PRAIA GRANDE	1
SANTOS	1
SÃO VICENTE	7
TOTAL	10

Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

Gráfico 04: Transportadoras por Ônibus com Sede na Região



Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

Os aeroportos, campos de pouso, aeroclubes e, até mesmo, rampas de salto de vôo desportivo são atrativos da modalidade que tem forte apelo com a juventude e, atenção especial deve ser dada a eles. Para os aeroportos a atenção deverá ser dada aos vôos nacionais e internacionais, por charter (vide glossário) ou por linhas regulares.

Tabela 11: Aeroportos / Campos de Pouso da Região

CIDADE	AEROPORTO/CAMPOS DE POUSO/RAMPAS
BERTIOGA	-
CUBATÃO	1
GUARUJÁ	1
ITANHAÉM	1
MONGAGUÁ	-
PERUÍBE	1
PRAIA GRANDE	1
SANTOS	-
SÃO VICENTE	1
TOTAL	6

Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

Campeonatos e eventos do calendário regional se incumbirão de promover a região nos períodos de baixa estação especialmente quando os ventos forem mais propícios à prática dos esportes aéreos.

Comentários que possam prever a inclusão de uma modalidade que agrega os esportes náuticos e aéreos direcionam ao “para-sail” que pode ter sua prática realizada em vários locais do nosso litoral. Modalidade recente como o “kitesurf” virá na medida em que se apresentarem novos iniciantes. (vide glossário)

1.2.1 – Distâncias Internas da Região Metropolitana da Baixada Santista

A primeira observação revelou a necessidade de elaboração do quadro de distâncias rodoviárias regional que possa fornecer ao turista uma informação precisa, e que de imediato possibilite usufruir as belezas naturais, construídas e sociais de toda a região.

Os documentos técnicos e publicações de alcance da população apresentam indicativos diferentes entre si, provavelmente pela adoção de referenciais diferentes. Como metodologia para a construção dessa nova tabela, levamos em conta a experiência e vivência na região que identifica como a melhor referência metropolitana de distâncias rodoviárias a distância relativa do marco zero de cada município até o trevo do quilômetro 55 da via Anchieta.

Ele, por sua vez, está referenciado ao marco zero da Capital, situado na praça de Sé. Foi escolhido este ponto por constatar-se de melhor referência a distância a partir da Capital do Estado. A seguir, foi procedida a distância do marco zero de cada município relacionados no quadro seguinte:

Tabela 12: Marco Zero Municipal

ORDEM	CIDADE	LOCALIZAÇÃO DO MARCO ZERO MUNICIPAL
1	Bertioga	Obelisco instalado na rosa dos ventos atrás do forte de São João
2	Cubatão	Estrada Velha do Caminho do Mar, a 150 metros do cruzeiro quinhentista
3	Guarujá	Morro da Campina (Morro do Maluf)
4	Itanhaém	Convento N. S. da Conceição
5	Mongaguá	Rio Mongaguá, junto à avenida da praia
6	Peruíbe	Praça Monsenhor Lino dos Passos – Centro
7	Praia Grande	Avenida Kenedy, defronte a Prefeitura Municipal.
8	Santos	Coluna piramidal instalada no lado sul da Praça Mauá
9	São Vicente	Relógio de sol instalado no lado sul da Praça 22 de janeiro

Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

Em função das informações obtidas, ao final deste texto, apresentamos as tabelas que constata essas discrepâncias. A tabela 1, apresenta a distância de cada município à capital do estado. A tabela 2, apresenta as distâncias rodoviárias tomadas entre os perímetros urbanos como técnica de informação jornalística. A tabela 3, apresenta as distâncias rodoviárias tomadas a partir de Cubatão. A tabela 4 é resultado de medições de campo conforme metodologia como a média de três medidas para aferição do odômetro, recomendando-se a sua adoção e divulgação.

Por recomendação do contratante anexamos a tabela 5 que é resultado da cópia direta dos mapas fornecidos pelo DER, apresentando distâncias de 13 pontos do interior do Estado até a capital de São Paulo. A partir daí se poderá chegar aos municípios da região metropolitana por via rodoviária, simplesmente se somando as distâncias da capital. Posteriormente, a elaboração gráfica representativa destas distâncias poderá apresentar um quadro único que facilite a leitura para o turista de fora da região.

A partir da tabela regional sabemos que além das informações aos turistas, outra clientela beneficiada será a dos investidores no turismo receptivo local, para dimensionar, quantificar e valorar a programação de roteiros rodoviários e seus tempos de percurso.

1ª TABELA DE DISTÂNCIAS RODOVIÁRIAS (km)

Tabela 13: Distâncias Rodoviárias - 1

Distâncias	São Paulo	Bertioga	Cubatão	Guarujá	Itanhaém	Mongaguá	Peruíbe	Praia Grande	Santos	São Vicente
São Paulo		108	57	73	117	91	128	72	68	78
Bertioga	108								50	
Cubatão	57								17	
Guarujá	73								13	
Itanhaém	117								60	
Mongaguá	91								43	
Peruíbe	128								90	
Praia Grande	72								10	
Santos	68	50	17	13	60	43	90	10		8
São Vicente	78								8	

Fonte: EMPLASA. Sumário de Dados, ano 2001 (CD-ROM)

2ª TABELA DE DISTÂNCIAS RODOVIÁRIAS (km)

Tabela 14: Distâncias Rodoviárias - 2

<u>Distâncias</u>	São Paulo	Bertioga	Cubatão	Guarujá	Itanhaém	Mongaguá	Peruibe	Praia Grande	Santos	São Vicente
São Paulo		106	-	89	108	88	138	76	72	73
Bertioga	106		-	37*	-	-	-	65	67	-
Cubatão	-	-		-	-	-	-	-	-	-
Guarujá	89	37*	-		-	-	-	-	49**	-
Itanhaém	108	-	-	-		24	28	48	56	-
Mongaguá	88	-	-	-	24		-	-	41	28
Peruibe	138	-	-	-	28	-		-	87	-
Praia Grande	76	65	-	-	48	-	-		-	8
Santos	72	67	-	49**	56	41	87	-		5
São Vicente	73	-	-	-	-	28	-	8	5	

Fonte: Guia Quatro Rodas Brasil, 2002. Ed. Abril

Guia Rodoviário, 1999. Ed. Abril

* alternativa: 28 km + 5' de balsa

**alternativa: 13 km + 5' de balsa

3ª TABELA DE DISTÂNCIAS RODOVIÁRIAS (km.)

Tabela 15: Distâncias Rodoviárias - 3

<u>Distâncias</u>	São Paulo	Bertioga	Cubatão	Guarujá	Itanhaém	Mongaguá	Peruibe	Praia Grande	Santos	São Vicente
São Paulo		92	47	76	98	77	130	67	55	61
Bertioga	92		45	31	83	79	132	78	57	63
Cubatão	47	45		29	55	34	87	22	12	16
Guarujá	76	31	29		84	63	116	51	41	44
Itanhaém	98	83	55	84		21	32	44	57	51
Mongaguá	77	79	34	63	21		53	23	36	30
Peruibe	130	132	87	116	32	53		76	89	73
Praia Grande	67	78	22	51	44	23	76		13	7
Santos	55	57	12	41	57	36	89	13		6
São Vicente	61	63	16	44	51	30	73	7	6	

Fonte: DER – DR.5, Cubatão - setembro/97

4ª TABELA DE DISTÂNCIAS RODOVIÁRIAS (km.)

Tabela 16: Distâncias Rodoviárias - 4

<u>Distâncias</u>	São Paulo	Bertioga	Cubatão	Guarujá	Itanhaém	Mongaguá	Peruibe	Praia Grande	Santos	São Vicente
São Paulo		106	57	89	108	91	138	82	72	73
Bertioga	106		39	37 *	99	75	129	66	56	62
Cubatão	57	39		23	53	36	83	27	17	23
Guarujá	80	37 *	23		76	59	106	50	49 **	46
Itanhaém	108	99	53	76		24	30	43	70	52
Mongaguá	91	75	36	59	24		54	18	45	28
Peruibe	138	129	83	106	30	54		83	100	92
Praia Grande	82	66	27	50	43	18	83		17	9
Santos	72	56	17	49 **	70	45	100	17		8
São Vicente	73	62	23	46	52	28	92	9	8	

Fonte: PDTUR – AGEM/UNIMONTE – Março /2002.

Metodologia: referência no trevo do km.55 da Via Anchieta e marco zero de cada município

* alternativa: 28 km + 5' de travessia de balsa

** alternativa de viagem: 13 km + 5' de travessia de balsa

5ª TABELA DE DISTÂNCIAS RODOVIÁRIAS (km.)

Tabela 17: Distâncias Rodoviárias - 5

<u>Distâncias</u>	São Paulo	Araçatuba	Araraquara	Assis	Barretos	Bauru	Campinas	Itapetininga	Presidente Prudente	Ribeirão Preto	Rio Claro	São Caetano do Sul	São José do Rio Preto	Taubaté
São Paulo		528	273	455	424	343	95	173	579	313	175	17	441	127
Araçatuba	528													
Araraquara	273													
Assis	455													
Barretos	424													
Bauru	343													
Campinas	95													
Itapetininga	173													
Presidente Prudente	579													
Ribeirão Preto	313													
Rio Claro	175													
São Caetano do Sul	17													
São José do Rio Preto	441													
Taubaté	127													

Fonte: Mapa rodoviário do DER/SP, edição de 2001

1.2.2 – Sinalização de Trânsito e Turística

O sistema de sinalização de trânsito na região tem como marco o ano de 1974, quando foi realizado o estudo intitulado PAIT – Plano de Ação Imediata de Tráfego, elaborado pelo GREGAN – Grupo Executivo da Grande São Paulo, a pedido dos municípios do litoral, para atender ao volumoso tráfego da rodovia dos Imigrantes, que seria inaugurada mais tarde (01/05/1976).

Até esta data a sinalização que deveria obedecer ao Código de Trânsito de 1966 não se verificava, acredita-se por falta de conhecimento técnico das cores e das dimensões que fugiam aos padrões normatizados pela Lei. Foi o PAIT que estabeleceu esse padrão técnico e aliado à incorporação de capacitados profissionais obteve, a partir de 1974, os resultados que se apresentam positivos quanto aos aspectos da sinalização de trânsito.

Por outro lado, os investimentos viários executados diretamente pelo governo ou pelas concessionárias nos últimos anos mostram uma sinalização adequada que atende as normas de segurança e informação. Portanto, com exceção feita aos atos de vandalismo, como pichações e depredações, o que a região necessita é a conservação da sinalização das estradas.

A mesma consideração não pode ser feita dentro do perímetro urbano, especialmente no tocante à sinalização, exceção feita aos municípios de Praia Grande e São Vicente. A primeira completando um processo de urbanização identificou os perímetros dos bairros com um padrão personalizado. Já São Vicente optou pela definição de perímetros coloridos, associando o local turístico à cor escolhida, além de que personalizou a fixação das placas, adotando as formas de uma vela vazada com a cruz de malta.

A adoção de uma sinalização recentemente recomendada pela EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo – virá identificar os pontos turísticos da região de modo uniforme e associada à sinalização definida pelo Código de Trânsito Brasileiro, ganhará relevância, pois destaca as atrações e potencialidades locais e regionais, torna fáceis os caminhos para cada uma dessas atrações, independentemente da origem e idioma, nacional ou estrangeiro, do turista.

A sinalização é o melhor esforço que os órgãos responsáveis dão à atividade turística.

A sinalização é a certeza que é preciso promover o patrimônio turístico e explorar as possibilidades de seu uso social.

A sinalização é a materialização da transformação na forma de conduzir as políticas públicas da atividade turística.

1.2.3 – O Guia de Sinalização Turística

As ações por meio das quais os povos expressam suas maneiras específicas de ser, constituem a sua cultura, que ao longo do tempo adquire formas e expressões diferentes, num processo dinâmico de socialização, onde cada indivíduo constrói sua identidade. Todas as sociedades produzem cultura quando, de forma diferenciada, criam, constroem ou interferem no desenvolvimento natural da vida sobre a terra.

O patrimônio cultural brasileiro não se resume aos bens históricos, artísticos, naturais e arqueológicos, representativos da memória nacional, ou aos centros históricos já consagrados e protegidos pelas instituições governamentais, ou aqueles denominados patrimônio imaterial, tais como gastronomia, folclore, artesanato, festas religiosas e populares, saberes e fazeres,

reconhecidos pelas comunidades como seus valores mais expressivos. Todos juntos, esses elementos constituem a nossa cultura, que é um importante atrativo turístico.

A cultura pode ser considerada como um diferencial que potencializa a competitividade de produtos e roteiros turísticos, além de reafirmar os valores e a identidade de um povo. Verifica-se hoje crescente interesse das pessoas em conhecer lugares diferenciados e vivenciar experiências de povos que possuem caráter singular. Assim, o crescimento do turismo responsável configura-se na forma mais bem sucedida de inserção do patrimônio cultural no desenvolvimento das cidades e regiões, contribuindo de forma decisiva para sua sustentabilidade.

O Turista e a Sinalização

De um modo geral, a partir do momento em que o turista se afasta dos arredores de seu domicílio, começa a se deparar com situações que não lhe são habituais e que requerem atendimento específico. Isso ocorre, principalmente, devido à perda de referências, tais como paisagens, ruas, praças, edificações, equipamentos urbanos e elementos de sinalização aos quais está familiarizado em seus deslocamentos cotidianos.

Tais referenciais, se não supridos por outros dispostos ao longo do percurso e nas áreas visitadas, tendem a gerar inúmeros problemas que podem comprometer a qualidade da viagem e, em casos extremos, influenciar na decisão de não mais retornar àquelas localidades. Porém, para que essa experiência possa tornar-se positiva e corresponder às expectativas do turista, deve ocorrer em um clima e ambiência que propiciem descontração e liberdade, possibilitando ao visitante direcionar sua atenção para os eventos que motivaram a viagem, com menor nível de interferência possível.

Vários são os fatores que podem consumir desnecessariamente o tempo, a atenção e a energia do turista, suprimindo-lhe preciosos momentos de contato com o ambiente visitado, minimizando a intensidade de sua relação com o meio ou impondo-lhe inúmeros transtornos. Dentre eles destaca-se o da insegurança por encontrar-se em um ambiente desconhecido. É nesse contexto global que a sinalização turística se apresenta como um veículo de primordial importância.

Por meio da sinalização são oferecidas as informações que substanciam o senso de posicionamento e o reconhecimento espacial, além de serem supridas as necessidades básicas de orientação para os deslocamentos em territórios desconhecidos. Cumpre ainda significativo papel quando oferece dados suplementares a respeito do universo e da natureza dos atrativos dispostos ao longo da malha viária urbana, ou nos percursos rodoviários existentes entre eles.

Essa comunicação, que ocorre por meio de placas, deve se dar da forma mais abrangente possível e estar em total conformidade com os demais sistemas de circulação e sinalização viária locais. Deve ainda ser integrada aos espaços urbano e rural de forma harmônica, com o mínimo de interferência sobre o meio, compondo com o ambiente de modo a não causar impactos indesejáveis, nem se tornar obstáculo de qualquer natureza, especialmente os visuais e os relacionados à livre circulação de pedestre e veículos.

O guia brasileiro de sinalização turística busca orientar os estados e municípios quanto à forma de sinalização adequada para identificar destinos, locais e atrativos de interesse turísticos, resguardando-se a diversidade cultural do país. Objetiva

alcançar uma linguagem comum, que retrate o turismo nacional, valorizando a identidade e as peculiaridades das regiões brasileiras, garantindo a unidade da sinalização.

1.2.4 – Aspectos Legais da Sinalização

Os critérios e normas são estabelecidos pelo DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito, EMBRATUR e IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que têm atribuições legais e específicas de regulamentar, respectivamente, nas suas áreas de competências as intervenções nos sistemas viários urbanos e rurais, turísticos e em bens culturais protegidos.

As orientações e os procedimentos apresentados cumprem as determinações expressas na regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro, no Decreto Lei nº 25, de 1937, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, na portaria do IPHAN que regulamenta a matéria, e na Lei nº 3924, de 1961, que dispõe sobre os sítios arqueológicos brasileiros.

É responsabilidade do IPHAN regulamentar intervenção nas áreas protegidas em nível federal. Quando do tombamento e proteção estadual é matéria de competência do CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo. E, nos municípios onde houver conselho de defesa do patrimônio histórico há necessidade da sua oitiva. Portanto, qualquer projeto de sinalização para monumentos e núcleos urbanos tombados, bem como para sítios arqueológicos, deve ser elaborado segundo as normas estabelecidas no Guia Brasileiro de Sinalização Turística e, posteriormente, submetido a cada instituto de proteção para a competente aprovação.

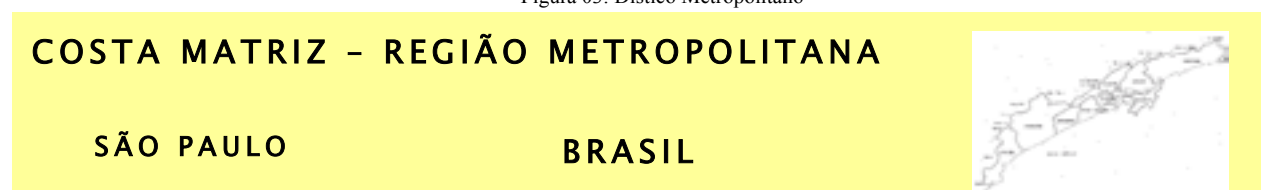
Quando for o caso, deverá ser incluída a marca do Patrimônio Mundial da UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

Porém, será necessário adotar um dístico que reconheça a região metropolitana onde nos encontramos para nos adequarmos, pela diversidade da identidade de ofertas, ao turismo sustentado no tempo de permanência, oferecendo ao turista um mesmo padrão de informação.

Apresentamos a seguir um modelo de dístico a ser incorporado nos painéis de informação turística que se situarem dentro, ou fora dos locais visitados. Em todos os murais informativos do ambiente e do acervo, se recomenda a utilização do mesmo manual, recomendando-se uso de metal inoxidável e vidro pois, são os que mais resistem ao ambiente litorâneo.

Portanto, para reforço da unidade regional e normatização de uma mesma identidade apresentamos um dístico que pode ser incorporada aos painéis em sua parte inferior. É representada por uma faixa na cor dourada e o mapa regional, conforme o exemplo a seguir.

Figura 03: Dístico Metropolitano



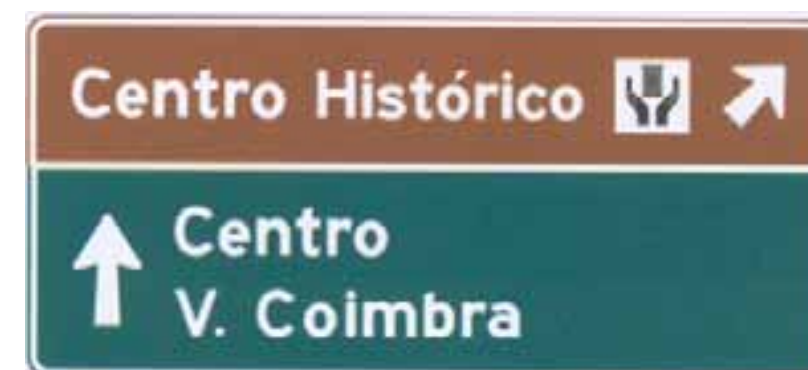
Fonte: AGEM/UNIMONTE – Maio 2002

A normatização estabelecida no guia de sinalização turística atende à crescente solicitação da sociedade por uma orientação que facilite o acesso aos atrativos culturais e naturais, contribuindo para o conhecimento do potencial turístico regional. Além disso, implanta no Brasil, por meio de regulamentação do DENATRAN, a sinalização de cor marrom, reconhecida e consagrada na maioria dos países como indicativa de bens turísticos e patrimoniais. Por fim, padroniza e estabelece pictogramas desenvolvidos de acordo com padrões e recomendações internacionais.

Explícita recomendação ratifica que as placas de sinalização de orientação turística apresentada pelo guia não podem receber marcas, logotipos, mensagens ou publicidade de qualquer espécie, conforme determinação do artigo 82 do Código de Trânsito Brasileiro.

Para demonstrar o novo modelo de sinalização, incorporamos a imagem de uma das placas propostas pelo guia de sinalização turística apresentado pelo governo federal.

Figura 04: Placa de Sinalização Turística e Viária



Fonte: Guia Brasileiro de Sinalização Turística – EMBRATUR 2002

1.3 – Aspectos Político-Administrativos

A Baixada Santista, que é composta por nove municípios – Bertioga, Guarujá, Cubatão, Santos, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe - há muito tempo vem buscando debater os problemas comuns a todos os municípios.

Foram diversas ações envolvendo os Municípios participantes da Região, entidades representativas como sindicatos, associações, escolas, que juntas incentivaram o processo de criação da Região Metropolitana da Baixada Santista.

Este movimento de integração regional vem sendo desenvolvido desde a década de 70, quando a Prefeitura Municipal de Santos, com a colaboração Rotary Club de Santos, promoveu o 1º ciclo de palestras sobre a Metropolização da Baixada Santista.

Durante a década de 80, foram desenvolvidos diversos seminários e ciclo de palestras sobre tema Metropolização da Baixada Santista, com a participação das Universidades, Associações de Classe e Sindicatos.

Em 1992, os prefeitos eleitos das nove cidades que compõem a Região Metropolitana da Baixada Santista se reuniram com o intuito de buscar soluções para os problemas comuns que afligem a Região e elegeram nove temas prioritários:

Transporte Coletivo, Saúde, Educação, Destinação final do Lixo, Turismo, Balneabilidade das Praias e Saneamento Básico, Habitação, Meninos e Meninas de Rua e População Carente e Desenvolvimento Econômico.

Em 1993, com a posse dos prefeitos eleitos, foi criada no Município de Santos, a Secretaria de Assuntos Metropolitanos – SAM, que passou a coordenar o processo de integração com os demais municípios da Região. O desenvolvimento deste trabalho coordenado pela Secretaria de Assuntos Metropolitanos era incentivado pela campanha: “Metropolização: Levante essa Bandeira”.

Os objetivos básicos da campanha eram de sensibilizar a sociedade da Baixada Santista para a importância da criação da Região Metropolitana, a criação de um Fórum Permanente de Discussão sobre os assuntos de interesse regional, além de promover a sensibilização junto à classe política para a aprovação da Lei Complementar para criação da Região Metropolitana da Baixada Santista.

Os esforços de todos os movimentos em prol da criação da Região Metropolitana da Baixada Santista foram recompensados quando em 30 de julho de 1996 foi promulgada, pelo então, Governador do Estado de São Paulo – Mario Covas, a Lei Complementar nº 815 que:

“Cria a Região Metropolitana da Baixada Santista e autoriza o Poder executivo a instituir o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista, a criar entidade autárquica a constituir o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista, e dá providências correlatas”.

Em seu artigo 1º encontra-se a composição da Região: *“Fica criada a Região Metropolitana da Baixada Santista como unidade regional do Estado de São Paulo, compreendida pelo agrupamento dos Municípios de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente”.*

O artigo 3º autoriza o Poder Executivo a criar, na Região Metropolitana da Baixada Santista, um Conselho de Desenvolvimento, de caráter normativo e deliberativo, composto por representantes dos nove Municípios e do Governo do Estado nos campos funcionais de interesse comum.

A criação da Região Metropolitana da Baixada Santista pela Lei Complementar nº 815, autorizou a criação do CONDESB e do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano, com a finalidade de dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas envolvendo o Estado e os Municípios da Região Metropolitana; e a criação de uma Autarquia para integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas em comum.

O CONDESB – Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista apresenta as seguintes atribuições:

- ✚ Especificar os serviços públicos de interesse comum do Estado e dos Municípios na Baixada Santista;
- ✚ Aprovar objetivos, metas e prioridades da Baixada Santista, compatibilizando-os com os objetivos do Estado e dos Municípios que a integram;
- ✚ Aprovar os termos de referência e o subsequente plano territorial elaborado para a Baixada Santista;
- ✚ Apreçar planos, programas e projetos, públicos ou privados, relativos à realização de obras, empreendimentos e atividades que tenham impacto regional;

- ✚ Aprovar e encaminhar, em tempo útil, propostas regionais relativas ao plano plurianual, à lei de diretrizes orçamentárias e à lei orçamentária anual;
- ✚ Propor ao Estado e aos Municípios dele integrantes, alterações tributárias com finalidades extrafiscais necessárias ao desenvolvimento regional;
- ✚ Comunicar aos órgãos ou entidades federais que atuam na Baixada Santista, as deliberações acerca de planos relacionados com os serviços por eles realizados;
- ✚ Deliberar sobre quaisquer matérias de impacto à Região Metropolitana da Baixada Santista.

Por se tratar de um órgão de representação pública, sua composição reúne representantes dos nove municípios e do Governo do Estado de São Paulo, apresentando a seguinte composição:

- ✚ Um representante da Secretaria de Estados dos Transportes Metropolitanos;
- ✚ Um representante da Secretaria de Estado da Segurança;
- ✚ Um representante da Secretaria de Estado dos Transportes;
- ✚ Um representante da Secretaria de Estado de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras;
- ✚ Um representante da Secretaria de Estado da Saúde;
- ✚ Um representante da Secretaria de Estado do Meio Ambiente;
- ✚ Um representante da Secretaria de Estado da Justiça e Defesa da Cidadania;
- ✚ Um representante da Secretaria de Estado da Habitação;
- ✚ Um representante da Secretaria de Estado de Esportes e Turismo;
- ✚ Um representante da Secretaria de Estado da Educação;
- ✚ Um representante da Secretaria de Estado de Economia e Planejamento;
- ✚ Um representante da Secretaria de Estado da Administração Penitenciária;
- ✚ Prefeito Municipal de Bertioga;
- ✚ Prefeito Municipal de Cubatão;
- ✚ Prefeito Municipal de Guarujá;
- ✚ Prefeito Municipal de Santos;
- ✚ Prefeito Municipal de São Vicente;
- ✚ Prefeito Municipal de Praia Grande;

- ✦ Prefeito Municipal de Mongaguá;
- ✦ Prefeito Municipal de Itanhaém;
- ✦ Prefeito Municipal de Peruíbe.

O Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Baixada Santista – FUNDO – destina-se a dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, no que se refere às funções públicas de interesse comum entre o Estado e os Municípios integrantes da Região Metropolitana da Baixada Santista, estando vinculado a Secretaria de Estados dos Transportes Metropolitanos. O FUNDO tem como agente financeiro e mandatário do Governo do Estado de São Paulo, o banco estadual Nossa Caixa.

A sua área de atuação compreende os Municípios da Região Metropolitana da Baixada Santista, possuindo os seguintes objetivos:

- ✦ Financiar e investir em programas e projetos de interesse da Região Metropolitana da Baixada Santista;
- ✦ Contribuir com recursos financeiros para a melhoria da qualidade de vida e para o desenvolvimento sócio-econômico da região;
- ✦ Contribuir com recursos financeiros para a redução das desigualdades sociais na Região.

Resolvido o aspecto institucional da formação da Região Metropolitana da Baixada Santista, necessitava-se determinar de que maneira seria gerida a Região. O modelo adotado foi o de uma Agência de Desenvolvimento Pública, que passaria a agir como órgão executivo do Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista – CONDESB.

Em 23 de dezembro de 1998, foi promulgada a Lei Complementar nº 853, que cria a Agência Metropolitana da Baixada Santista – AGEM, apresentando as seguintes atribuições:

- ✦ Arrecadar as receitas próprias ou as que lhe sejam delegadas ou transferidas;
- ✦ Fiscalizar a execução das leis que dispõem sobre as regiões metropolitanas;
- ✦ Estabelecer metas, planos, programas e projetos de interesse comum, bem como fiscalizar e avaliar sua execução;
- ✦ Promover a desapropriação de bens declarados de utilidade pública;
- ✦ Manter as informações estatísticas necessárias para o planejamento metropolitano, especialmente de natureza físico-territorial, demográfica, financeira, urbanística, social, cultural, ambiental, que sejam de relevante interesse público.

A atual Diretoria Executiva da AGEM, vem buscando consolidar as ações de cunho metropolitano, através da execução de planos, programas, projetos e ações conjuntas, na tentativa de ultrapassar o paradigma maior da região da Baixada Santista, a falta de integração e ações conjuntas.

O Turismo Metropolitano encontra Fórum para discussão junto a Câmara Temática de Turismo, que é parte integrante das ações do CONDESB, conforme prevê o artigo 8º da Lei Complementar nº815/96.

A Câmara Temática de Turismo é composta por representantes dos nove municípios da Região Metropolitana, acrescido dos representantes legais do Governo do Estado de São Paulo.

Trata-se de um órgão colegiado consultivo, onde são apresentadas as propostas para o desenvolvimento e solução dos problemas do Turismo Metropolitano, que após discussão são submetidas à apreciação do CONDESB para a devida apreciação e deliberação sobre o assunto.

Dentre os vários temas discutidos pela Câmara Temática de Turismo destacam-se:

- ✦ A necessidade da formação de um Plano Diretor de Turismo Metropolitano;
- ✦ A participação conjunta dos nove municípios em eventos do turismo;
- ✦ A formação de um banco de dados com informações sobre a infra-estrutura turística da Região Metropolitana da Baixada Santista.

Os trabalhos da Câmara Temática de Turismo sofrem alterações constantes de sua representação, que são normais, devido a alternância resultante dos processos eleitorais de representação municipal e estadual.

A formação da Região Metropolitana da Baixada Santista veio atender a necessidade de integrar, cada vez mais, os municípios que a compõem. As atividades diárias como trabalho, transporte, lazer, atendimento médico, dentre outras já funcionam de “forma metropolitana”, pois devido a pouca distância entre os municípios, faz com que haja uma movimentação constante intra-regional tanto de pessoas, quanto de negócios.

Não é difícil compreender esta situação quando se observa o fluxo constante de estudantes de Peruíbe, Itanhaém e Mongaguá se deslocando para estudar em Santos. O transporte diário de trabalhadores de Santos, São Vicente e Guarujá à Cubatão para trabalhar no Pólo Industrial. O lazer realizado por muitos santistas acontece em Peruíbe, Bertioga, Guarujá e em outros municípios da Região.

O porto de Santos que embarca e desembarca boa parte das mercadorias de empresas da região e que são transportadas, igualmente, por empresas lotadas em toda a Baixada Santista.

De fato não é somente a movimentação de pessoas e dos negócios que podem caracterizar a justificativa para a institucionalização da Região Metropolitana da Baixada Santista, mas também a necessidade de um eficaz sistema de transporte urbano, uma boa malha no sistema viário dos municípios fundamentais para a qualidade de vida da comunidade, principalmente, quando está programada para entrar em operação, em dezembro de 2002, a segunda pista da Rodovia dos Imigrantes, que estará facilitando, e muito, o acesso da Capital São Paulo e de sua Região Metropolitana à Baixada Santista.

Muitos outros problemas, também, são comuns aos nove municípios.

A captação e distribuição de água são algo de interesse regional e devem ser planejadas de maneira conjunta para se evitar a falta de abastecimento, muito comum nos períodos de férias e de feriados prolongados, quando a região recebe um

contingente extra de usuários – os turistas. O destino final do lixo doméstico – um dos problemas mais contundentes da região, deve ser tratado sob a ótica metropolitana.

A balneabilidade das praias, tão importante para o Turismo, deve ser observada de forma global, pois de nada adianta um município combater a poluição das praias, através de ações de combate a ligações clandestinas de esgoto, fechamento de comportas dos canais, como é o caso de Santos, se tanto o próprio município, quanto o vizinho São Vicente apresenta os mesmos problemas de favelização de sua periferia e a ausência de saneamento básico. Em última instância, a água servida passará por esses locais desprovidos de infra-estrutura e alcançará as praias, devido à condição geográfica que apresentam – estarem na Ilha de São Vicente, cercados de água por todos os lados.

A saúde também deve ser tratada de maneira integrada, pois se as condições para atendimento médico-hospitalar forem insuficientes em um determinado município, acarretará a sobrecarga em outro.

O fato é que existem diversos assuntos que são de interesse comum entre os nove municípios, porém a resolução dos mesmos não acontece na mesma velocidade em que aparecem.

Muito embora esta situação aconteça, para o Diretor Executivo da AGEM, o Dr. Koyu Iha, em entrevista a equipe de trabalho do PDTUR-BS, destaca: “*A partir do momento em que se passa a discutir os problemas comuns, já é um avanço*”. E complementa: “*serão necessários no mínimo mais cinco anos para que todos percebam e entendam a necessidade de trabalhar em conjunto*”.

1.4 – Aspectos Sócio-Culturais

O Caiçara na Região Metropolitana da Baixada Santista

É impossível que se fale sobre a região, sem que em alguns momentos, gestos, palavras e, até mesmo atitudes, surjam indicando que nossa região não é apenas mais uma, mas sim, uma região culturalmente rica, que deve receber o devido reconhecimento e valor.

Caiçara é a denominação dada aos habitantes nativos de comunidades litorâneas, oriundas da miscigenação do português, que pela nossa região iniciou a colonização do país, com os indígenas do litoral, que aqui residiam quando da chegada dos já citados colonizadores.

O termo caiçara tem origem no vocábulo tupi-guarani *caá-içara*, o homem do litoral.

Essas comunidades possuíam características próprias dentre as quais podemos destacar uma grande religiosidade, coletivização dos meios de produção, entre outras.

De acordo com Cristina Adams⁵, enquanto aos homens cabia a pesca, as mulheres tinham a importante função de manter o grupo doméstico, seu papel “... era o *de mãe de família, dona de casa, trabalhadora do lar e da roça*”.

⁵ Adams, Cristina. Caiçaras na Mata Atlântica – Pesquisa Científica versus Planejamento e Gestão Ambiental. São Paulo, Annablume: FAPESP, 2000. p. 106-107.

Sua base alimentar era constituída de arroz, mandioca, peixe, sempre lembrando que a produção desses alimentos não objetivava a sua comercialização, e sim o consumo da própria comunidade.

Além, disso é importante dizer que tudo, absolutamente tudo, era realizado de forma artesanal. O homem caiçara tinha uma profunda relação com a natureza, sabendo a época exata de armar o cercado, plantar, fazendo desses momentos, motivo de alegria e integração, realizando diversas festas, tanto para agradecer como para pedir novas bênçãos para o próximo período.

“Um aproveitamento intensivo, quase exclusivo e mesmo abusivo dos recursos do meio criando-se, por assim dizer, uma intimidade muito pronunciada entre o homem e seu habitat. Conhece o homem muito bem as propriedades das plantas ao seu redor – bem como os fenômenos naturais presos à terra e ao mar e que o norteiam no sistema de vida anfíbia que leva, dividindo suas atividades entre a pesca e a agricultura de pequeno vulto, com poucos excedentes para a troca ou para a venda: os ventos, os “movimentos” das águas, os hábitos dos peixes, seu periodismo, a época e a lua adequadas para por abaixo uma árvore ou lançar à terra uma semente u’ a muda ou colher o que plantou”⁶

Todos esses fatos acima descritos remetem a seguinte pergunta:

A cultura caiçara ainda existe? Pode ser identificada nos dias de hoje?

A conclusão que se pode chegar é de que sim, ainda existem traços culturais que a identificam, embora já não existam na RMBS **comunidades caiçaras organizadas** voltadas para a produção de subsistência. É fato que, ao percorrermos os nove municípios da região, iremos encontrar traços dessa cultura que permanecem, ainda que com muitas dificuldades.

Pode-se reconhecer claramente nossa raiz cultural quando encontramos dentro da nossa região locais onde, apesar de toda influência da civilização atual, se pratica a pesca artesanal, não para a comercialização do pescado, mas sim, como meio de manter vivo um “elo” com seus antepassados e suas tradições, além é claro de ser uma forma de subsistência.

O artesanato é outra forma de percepção da tradição cultural de uma região. Trabalhos artesanais feitos em Taboa (espécie de palha), como cestos, tapetes, etc, peças artesanais produzidas a partir de conchas de nossas praias ou barcos de pesca em miniatura feitos em madeira e confeccionados por antigos pescadores, deixam claro que existiu e ainda existe na Baixada Santista, forte manifestação da cultura caiçara.

Outro traço importante é encontrado na culinária quando comemos o “Azul Marinho” (peixe com banana), prato que representa bem nossa região, por utilizar em seu modo de preparo ingredientes característicos da RMBS, o peixe e a banana. Além de outros pratos a base de peixe e frutos do mar, citando também como exemplo o tradicional marisco a vinagrete.

É fato que em vista de um desenvolvimento não sustentável, essas comunidades praticamente se desintegraram. Os pescadores artesanais acabaram por ir trabalhar como empregados nos grandes pesqueiros. Conseqüentemente com o assalariamento dos trabalhadores, o escambo dos excedentes que antes eram produzidos, agora deixa de ser praticado. A esses fatores, agrega-se ainda a especulação imobiliária que acabou por expulsar os caiçaras para longe das praias, mais especificamente no nosso caso, para as extremidades da RMBS.

Contudo, podem ser identificados em nossa região elementos ainda vivos dessa cultura, e o que é mais importante, no contato com os mais velhos pode-se perceber a preocupação existente para que seu conhecimento seja transmitido e divulgado antes que se perca por completo.

⁶ Adams, Cristina apud Mussolini, G. – 1980, p. 226.

Tabela 18: Traços da Cultura Caiçara na Região

CIDADE	TRAÇOS DA CULTURA CAIÇARA
BERTIOGA	1
CUBATÃO	-
GUARUJÁ	1
ITANHAÉM	1
MONGAGUÁ	-
PERUÍBE	1
PRAIA GRANDE	-
SANTOS	1
SÃO VICENTE	-
TOTAL	5

Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

Os principais exemplos de locais onde esses traços da cultura caiçara podem ser observados hoje na região estão:

Em Bertiooga no Jardim São Lourenço;

No Guarujá na Prainha Branca, Perequê e no Góes;

Em Santos na ilha Diana;

Em Itanhaém na Praia dos Pescadores;

Em Peruíbe no “Portinho”.

Acredita-se na necessidade de se promover o resgate dessa cultura, na medida em que se entende ser a mesma, parte integrante do folclore nacional, e, um “produto” turístico característico da nossa região sendo um atrativo não somente de importância regional, mas inclusive de relevância nacional.

1.5 – Aspectos Econômicos

A economia da Região Metropolitana da Baixada Santista está alicerçada em três importantes setores – o Porto de Santos, o Pólo Industrial de Cubatão e o Turismo, desenvolvido durante as férias de verão, a alta temporada.

Durante os últimos anos, o cenário da economia regional vem passando por profundas transformações, graças ao novo perfil dado a economia do país, depois da abertura da economia, bem como das privatizações promovidas pelo Governo Federal, que alteraram significativamente todo o cenário econômico.

O Porto de Santos, bem como o Pólo Industrial de Cubatão viram a necessidade de transformarem seus métodos produtivos, para não perderem sua competitividade no mercado. Como resultado desse processo se pode observar uma crescente evolução na produtividade desses dois segmentos, com o aumento da produção no Pólo Industrial de Cubatão e o aumento da movimentação de mercadorias pelo Porto de Santos, considerado o maior Porto da América Latina. Por outro lado,

o ganho em competitividade e produtividade conseguido através da modernização do parque fabril e da privatização dos terminais portuários, gerou a dispensa de trabalhadores desses dois segmentos.

A geração de emprego e renda, é um dos principais elementos da atividade turística, pois no Turismo “é gente atendendo gente”. Assim, quanto mais desenvolvido for o Turismo, maior a possibilidade de contratação de pessoal e geração de novos empregos.

Dados da Embratur e do Ministério do Trabalho⁷ informam que mais de 6 milhões de pessoas estão empregadas em atividades ligadas direta ou indiretamente ao Turismo, sendo 1.241.708 trabalhadores lotados em empresas que fazem parte do mercado do turismo – empresas de transporte, meios de hospedagem e demais serviços turísticos.

Para o desenvolvimento do Turismo é necessário todo um processo de Planejamento Turístico, que vise potencializar os atrativos e a infra-estrutura da Região Metropolitana, integrando todos os municípios.

Neste sentido, o desenvolvimento do Plano Diretor de Turismo da Baixada Santista foi concebido sob o alicerce de quatro fundamentos: Turismo Receptivo, Qualidade no Atendimento aos Turistas, Desenvolvimento do Turismo Sustentável, Competitividade via Integração Regional.

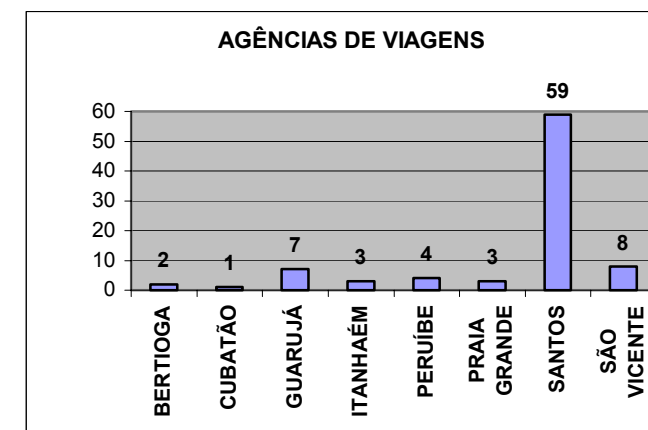
- ✚ **Turismo Receptivo** – é imprescindível a criação de produtos (roteiros e pacotes) e de divulgação (campanhas indutoras através da mídia) para atrair novos turistas, e não ficarmos a mercê dos veranistas⁸ (aqueles que possuem segunda residência na região) ou da espontaneidade de outros moradores de regiões próximas da Baixada Santista, ou então promovermos apenas o Turismo Emissivo através da grande maioria das agências de viagens existentes em toda região;
- ✚ **Qualidade no Atendimento aos Turistas** – é necessário trabalhar junto à comunidade e aos empresários para a conscientização da qualidade do recebimento dos turistas e visitantes, buscando proporcionar uma boa estadia e o desejo de retornar, pois assim estarão utilizando, de novo, os serviços turísticos (hospedagem, alimentação, passeios, informações turísticas,...) oferecidos pela região, bem como das autoridades competentes para a manutenção dos serviços básicos de segurança, saneamento básico, energia elétrica, comunicações, acessos e sinalização;
- ✚ **Desenvolvimento do Turismo Sustentável** – é fundamental que tenhamos o desenvolvimento de atividades que permitam a utilização dos recursos, sejam eles: naturais, culturais e históricos, pelos atuais visitantes, sem prejuízo para as gerações futuras. Estabelecendo uma relação harmoniosa e duradoura entre os turistas e os autóctones (moradores locais) da Região Metropolitana da Baixada Santista;
- ✚ **Competitividade via Integração Regional** – a integração entre os municípios se faz necessária para melhorar as condições de atratividade da Região Metropolitana da Baixada Santista, pois os atrativos turísticos de um município poderão ser complementados pelos existentes em outros, aumentando o tempo de permanência do turista na região e, por conseguinte, a receita deste segmento para a economia regional. Outro aspecto a ser destacado é a

⁷ Dados extraídos da RAIS – Relação Anual de Informações Sociais 2000.

⁸ Veranista = Pessoa que costuma passar o verão fora de sua residência fixa.

configuração, dadas as características da Região Metropolitana da Baixada Santista, de um “Cluster”⁹ Turístico, de modo que a Região reafirmar sua posição como região turística.

Gráfico 05: Agências de Viagens da Região



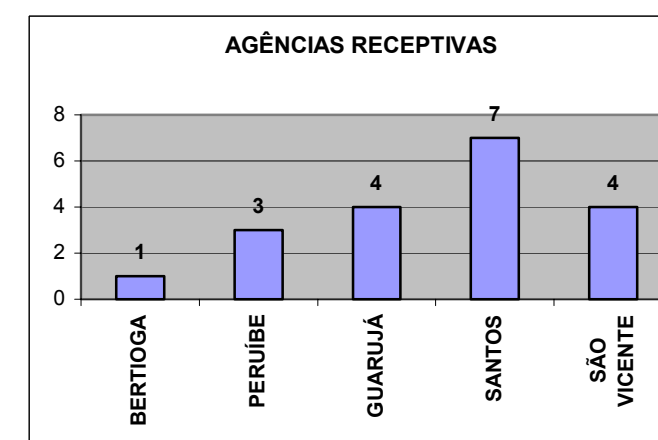
Fonte: AGEM / UNIMONTE – Março/2002

Tabela 20: Agências de Viagens Receptivas da Região

CIDADE	AGÊNCIAS RECEPTIVAS
BERTIOGA	1
CUBATÃO	-
GUARUJÁ	4
ITANHAÉM	-
MONGAGUÁ	-
PERUÍBE	3
PRAIA GRANDE	-
SANTOS	7
SÃO VICENTE	4
TOTAL	19

Fonte: AGEM / UNIMONTE – Março/2002

Gráfico 06: Agências de Viagens Receptivas da Região



Fonte: AGEM / UNIMONTE – Março/2002

Turismo Receptivo

O Turismo é reconhecido pelas inúmeras vantagens que proporciona, como a geração de emprego e renda, a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, a recuperação de áreas degradadas, a valorização da cultura e do modo de vida local, a atração de novos investidores, o aumento do fluxo de visitantes aos equipamentos turísticos, dentre outras.

O fato é que a Região Metropolitana da Baixada Santista sempre foi considerada uma Região Turística, porém sua estrutura de venda de produtos turísticos está calcada na emissão de turistas para diversas partes do Brasil e do Mundo. Prova disso é a quantidade de Agências de Turismo receptiva existentes em toda a Região.

Tabela 19: Agências de Viagens da Região

CIDADE	AGÊNCIAS DE VIAGENS
BERTIOGA	2
CUBATÃO	1
GUARUJÁ	7
ITANHAÉM	3
MONGAGUÁ	-
PERUÍBE	4
PRAIA GRANDE	3
SANTOS	59
SÃO VICENTE	8
TOTAL	87

Fonte: AGEM / UNIMONTE – Março/2002

O número de agências é significativo, porém, na análise dos gráficos, fica caracterizado que a maioria pratica o turismo emissor, enquanto que uma minoria dedica-se ao turismo receptivo. Vale ressaltar que a pesquisa na cidade de Santos foi realizada apenas na área turística, designada por nossa equipe, e que compreende o trecho da orla da praia até Av. Francisco Glicério além também, do Centro Histórico da cidade.

⁹ “Cluster” Turístico é um agrupamento de atrativos turísticos, infra-estruturas, equipamentos, serviços e organização turística concentrados num espaço geográfico bem definido.” (Gutiérrez e Bordas, 1993)

Todos os benefícios atribuídos ao Turismo, de fato, existem quando se pratica o Turismo Receptivo, quando a localidade atrai visitantes para conhecer e desfrutar de seus atrativos, e estes, recebem um bom atendimento e se sentem motivados a retornar numa nova oportunidade.

O aumento do fluxo de visitante (turistas), será considerado o principal fator na captação de novos investidores e, por conseguinte, na geração de empregos, na melhoria da qualidade de vida, através dos investimentos em infra-estrutura básica (água, energia elétrica, telecomunicações, etc...).

Receber bem os turistas e oferecer-lhes as melhores condições para a sua permanência, se torna fundamental para a Região Metropolitana da Baixada Santista, face a todo o conjunto de atrativos que possui. A Região sempre viveu a expectativa das temporadas de verão, graças a sua privilegiada localização com 161 quilômetros de praia, para onde turistas da Capital, São Paulo e seu entorno, sempre procuraram suas praias durante as férias. Na verdade o fluxo turístico para região se movimentava espontaneamente, em virtude da proximidade dos grandes centros emissores de turistas (São Paulo, Grande São Paulo e Interior), das facilidades para locação de casas de temporada, ou mesmo em função da existência da segunda residência (casa de praia) de muitos veranistas. Este público, também, deve ser estimulado a conhecer os demais atrativos da localidade onde possui sua residência e os atrativos regionais, através de ações específicas para visitação dos atrativos e, não ficar usufruindo apenas das praias.

Porém, devemos estabelecer uma nova conduta para a Região e potencializarmos, ainda mais, seus atrativos e vendê-los como produtos turísticos a um público mais diversificado e que está presente em outras praças de interesse para a Região, tais como o interior do Estado de São Paulo, o interior do Estado do Paraná, o Estado de Minas Gerais, o Estado de Goiás, o Distrito Federal, dentre outras localidades no Brasil e no Mundo.

Atrair novos turistas e oferecer-lhes novas opções para sua permanência na Região é fundamental para o crescimento econômico, pois com o advento do Turismo Receptivo utilizam-se meios de hospedagem (hotéis, pousadas, pensões,...), consome-se nos restaurantes e bares, incrementando a gastronomia local, busca-se aproveitar os passeios e as compras, de tal forma que a injeção de recursos na economia torna-se muito mais acentuada, ao invés de reter, apenas, a comissão recebida por uma Agência de Turismo Emissiva¹⁰, quando da venda de pacotes turísticos para outros destinos.

Desse modo, a integração dos municípios da Região Metropolitana da Baixada Santista se faz necessária para a complementação da oferta dos produtos turísticos regionais, diversificando as atrações e aumentando o tempo de permanência dos turistas, além de incentivar a melhoria da qualidade no receptivo, com abertura de novos empreendimentos e a contratação de pessoal qualificado.

1.6 – Segurança

A segurança é um dos principais elementos para o desenvolvimento do Turismo em qualquer localidade ou região turística, pois a tranquilidade e o bem estar dos moradores e dos turistas são imprescindíveis. Para tanto, é apresentada abaixo a estrutura existente na Região Metropolitana da Baixada Santista no tocante a segurança proporcionada pelos Poderes Públicos Estadual e Municipal, representada pela Polícia Militar, Polícia Civil, Corpo de Bombeiros e as Guardas Municipais

Tabela 21: Serviços de Segurança Pública

CIDADE	EFETIVO PM	EFETIVO DA GUARDA MUNICIPAL	Nº DE DELEGACIAS
BERTIOGA	170	58	1
CUBATÃO	120	160	3
GUARUJÁ	1500	300	3
ITANHAÉM	170	87	6
MONGAGUÁ	170	52	3
PERUÍBE	60	70	2
PRAIA GRANDE	450	256	4
SANTOS	3000	N.I.**	10
SÃO VICENTE	1000	220	4
TOTAL	6640	1203	36

Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março 2002

** Não Informado

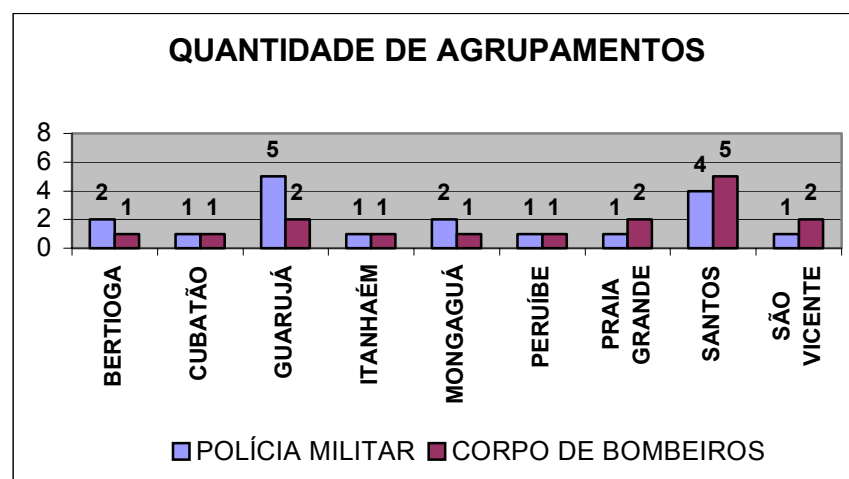
Tabela 22: Quadro de Agrupamentos

CIDADE	POLÍCIA MILITAR	CORPO DE BOMBEIROS	Nº DE VIATURAS
BERTIOGA	2	1	29
CUBATÃO	1	1	40
GUARUJÁ	5	2	50
ITANHAÉM	1	1	33
MONGAGUÁ	2	1	28
PERUÍBE	1	1	24
PRAIA GRANDE	1	2	54
SANTOS	4	5	158
SÃO VICENTE	1	2	63
TOTAL	18	16	479

Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

¹⁰ Agência de Viagens que vende pacotes turísticos para diversos destinos turísticos.

Gráfico 07: Quantidade de Agrupamentos



Fonte: AGEM/UNIMONTE – Março/2002

1.7 – Aspectos Ambientais

O Turismo não é uma atividade recente, porém devido às inúmeras transformações do mercado, o setor tem se sofisticado com o intuito de atender à crescente demanda por bons produtos e serviços.

As atividades turísticas estão representando, de maneira crescente e bastante competitiva nacionalmente e internacionalmente, uma grande parcela de geração de receitas e, conseqüentemente, de empregos para aquelas cidades e nações que possuem atrativos naturais e transformados, alicerçados por uma sólida infra-estrutura que possibilite o oferecimento de produtos e serviços cada vez melhores para consumidores também cada vez mais exigentes.

Podemos entender por infra-estrutura os seguintes aspectos:

- Acessos (Rodovias, Ferrovias, Fluviovias, Terminais de passageiros);
- Energia (Produção e distribuição de energia);
- Comunicações (Redes de telefonia comum e celular, antenas de captação de rádios e televisão, serviços de correios);
- Vias urbanas de circulação (Implantação, conservação, sinalização);
- Abastecimento de gás (Distribuição);
- Controle de poluição (Ar, água, som);
- Capacitação de recursos humanos (Formação e aperfeiçoamento de mão-de-obra);
- Saneamento (Captação, tratamento e distribuição de água. Coleta, tratamento e despejo de esgotos. Coleta e tratamento de lixo).

Dessa forma como, a infra-estrutura básica é uma pré-condição para o desenvolvimento turístico, destacaremos neste capítulo uma abordagem no aspecto do saneamento da região e os investimentos que o governo do Estado pretende implantar

para ampliar e melhorar a rede de saneamento básico na Região Metropolitana da Baixada Santista, passando pela balneabilidade dos rios e principalmente das nossas praias.

A balneabilidade das praias será destacada neste trabalho por se tratar de um tema recorrente na abordagem do saneamento ambiental nas cidades da Região Metropolitana, intrinsecamente ligado à evolução da vida econômica, social, cultural, administrativa e político-institucional das cidades em períodos mais recentes, especialmente nas últimas décadas do século XX.

No Brasil, a questão ambiental vem consolidando mais lentamente sua importância como prioridade na história da nação, defrontando-se com dificuldades que se iniciam com a pluralidade de problemas ambientais existentes no extenso território do país, marcado por especificidades físico-geográficas, espaciais e sócio-ambientais, tanto regionais como em nível local, principalmente na jurisdição administrativa dos municípios; passando pelas divergências entre interesses, necessidades e poder decisório dos vários atores envolvidos com questões ambientais, ao longo da história; e considerando ainda as diferentes concepções teóricas, metodológicas e operacionais, acerca das questões ambientais, existentes na comunidade científica e técnica, seja no setor governamental, na iniciativa privada ou nas organizações da sociedade civil.

Uma importante questão ambiental que, sem dúvida, está inserida nessa rede complexa de interligações de toda ordem, refere-se especificamente ao saneamento ambiental. Com relação à questão do saneamento ambiental, as discussões que vêm sendo realizadas no país desde a década de 80, intensificadas a partir da promulgação da nova carta constitucional federal de 1988 e das constituições municipais de 1990, apontam para a busca de soluções nas quais não só os governos e as políticas públicas, mas diversos setores da sociedade civil, desempenham papel importante. A Gestão do saneamento ambiental interfere na saúde pública e na qualidade de vida de indivíduos e grupos, envolve questões de interesse público e coletivo e é profundamente influenciada por pressões econômicas, manifestação da sociedade, aspectos culturais e conflitos políticos e institucionais.

1.7.1 – Conceitos

Esgoto é o termo usado para caracterizar os despejos provenientes dos diversos usos da água, como doméstico, comercial, industrial, agrícola, em estabelecimento público e outros.

Esgotos sanitários são os despejos líquidos constituídos de esgotos domésticos e industriais lançados na rede pública e água de infiltração.

Esgotos industriais são resíduos líquidos resultantes dos processos industriais.

Os esgotos domésticos provêm das residências, edificações públicas e comerciais. É a parcela mais significativa dos esgotos sanitários e são resultantes do uso da água pelo homem em função dos seus hábitos higiênicos e de suas necessidades fisiológicas (água de banho, urina, fezes, restos de comida, sabões, detergentes e água de lavagem).

1.7.2 – Partes Constituintes dos Sistemas de Esgotos Sanitários

Coletores:

- Coletor predial – canalização que conduz os esgotos sanitários dos edifícios.
- Coletor de esgotos ou coletor secundário – canalização de pequeno diâmetro que recebe efluentes dos coletores prediais.
- Coletor tronco – canalização principal, de maior diâmetro, que recebe os efluentes de vários coletores de esgotos, conduzindo-os a um interceptor emissário.

Interceptores:

Canalizações de grande porte que interceptam o fluxo dos coletores com a finalidade de proteger cursos de água, lagos, praias etc, evitando descargas diretas.

- Emissário – conduto final de um sistema de esgoto sanitário destinado ao afastamento dos efluentes da rede para o ponto de lançamento (descarga), sem receber contribuições no caminho.
- Estações elevatórias – instalações eletromecânicas para elevar os esgotos sanitários, com o objetivo de evitar o aprofundamento excessivo das canalizações, proporcionar a transposição de sub-bacias, a entrada nas estações de tratamento ou a descarga final do corpo de água receptor.
- Sifões invertidos – canalizações rebaixadas que funcionam sob pressão, destinadas à travessia de canais, obstáculos etc.
- Órgãos complementares – obras e instalações complementares dos sistemas de esgotos sanitários; compreendem poços de visita, tanques fluxíveis etc. Poços de visita de inspeção que possibilitam o acesso de funcionários do serviço, bem como a introdução de equipamentos de limpeza. Eles também são utilizados como elementos para a junção de coletores, mudanças de declividade etc.
- Estações de tratamento de esgoto (ETEs) – têm por objetivo reduzir a carga poluidora dos esgotos sanitários antes de seu lançamento no corpo de água receptor.
- Obras de lançamento final – destinadas a descarga de forma conveniente os esgotos sanitários no corpo de água receptor.

1.7.3 – Os Esgotos Sanitários e o Meio Ambiente

É importante conhecer os esgotos sanitários, tanto no que diz respeito à composição quantitativa, quanto à sua composição qualitativa.

A quantidade de esgoto sanitário produzido diariamente pode variar bastante não só de uma comunidade para outra, como também dentro de uma mesma comunidade em função de:

- hábitos e condições socioeconômicas da população;
- existência ou não de ligações clandestinas de águas pluviais na rede de esgoto;
- construção, estado de conservação e manutenção das redes de esgoto, que implicam uma maior ou menor infiltração;
- clima;

- custo e medição da água distribuída;
- pressão e qualidade da água distribuída na rede de água;
- estado de conservação dos aparelhos sanitários e vazamentos de torneiras.

Além das variações quantitativas, as características dos esgotos variam qualitativamente em função da composição da água de abastecimento e dos diversos usos dessa água. De um modo geral, podemos dizer que, não ocorrendo grande contribuição de despejos industriais, os esgotos sanitários constituem-se, aproximadamente, de 99,9 por cento de líquido e 0,1 por cento de sólido, em peso.

O líquido em si nada mais é do que um meio de transporte de inúmeras substâncias orgânicas, inorgânicas e microrganismos eliminados pelo homem diariamente. Os sólidos são responsáveis pela deterioração da qualidade do corpo de água que recebe os esgotos e, portanto, seu conhecimento revela-se muito importante para o conhecimento de qualquer sistema de tratamento de esgotos.

É muito grande o número de substâncias que compõem os esgotos sanitários. Assim, para caracterização do esgoto, utilizam-se determinações físicas, químicas e biológicas, cujas grandezas (valores) permitem conhecer o seu grau de poluição e, conseqüentemente, dimensionar e medir a eficiência das estações de tratamento de esgotos.

Os esgotos sanitários contêm ainda inúmeros organismos vivos, tais como bactérias, vírus, vermes e protozoários que, em sua maioria, são liberados junto com os dejetos humanos. Alguns são de suma importância no tratamento de águas residuárias, pois decompõem a matéria orgânica complexa, transformando-a em compostos orgânicos mais simples e estáveis; outros; denominados organismos patogênicos, são causadores de doenças.

A disposição adequada dos esgotos é essencial para a proteção da saúde. Muitas infecções podem ser transmitidas de uma pessoa doente para outra sã por diferentes caminhos, envolvendo as excreções humanas. Os esgotos podem contaminar a água, os alimentos, os utensílios domésticos, as mãos, o solo ou serem transportados por vetores, como moscas e baratas, provocando novas infecções.

Epidemias de febre tifóides, cólera, disenterias, hepatite infecciosa e inúmeros casos de verminoses – algumas das doenças que podem ser transmitidas pela disposição inadequada dos esgotos – são responsáveis por elevados índices de mortalidade nos países em desenvolvimento. As crianças são suas vítimas mais freqüentes, uma vez que a associação dessas doenças à subnutrição é, geralmente, fatal. A redução do índice de mortalidade infantil, a elevação da expectativa de vida e a redução da ocorrência das verminoses que, via de regra, não são letais, mas desgastam o ser humano, somente podem ser alcançadas por meio da correta disposição dos esgotos.

Outra importante razão para tratar os esgotos é a preservação do meio ambiente. As substâncias presentes nos esgotos exercem ação deletéria nos corpos de água: a matéria orgânica pode ocasionar a exaustão do oxigênio dissolvido, causando morte de peixes e outros organismos aquáticos, escurecimento da água e aparecimento de maus odores; é possível que os detergentes presentes nos esgotos provoquem a formação de espumas em pontos de agitação da massa líquida; defensivos agrícolas determinam a morte de peixes e outros animais. Os nutrientes exercem uma forte “adubação” da água, provocando o crescimento acelerado de vegetais microscópicos que conferem odor e gosto desagradáveis.

Os investimentos em esgoto sanitário têm impactos positivos sobre a economia dos municípios: valorização dos imóveis residenciais e comerciais; aumento da capacidade de investimento dos proprietários locais de imóveis; atração de moradores e empresários de maior poder aquisitivo para a comunidade; favorecimento à criação de novos postos de trabalho a partir da dinamização da construção civil, da abertura de novos negócios ou do crescimento daqueles existentes; aumento da arrecadação municipal de tributos; e outros.

Segundo dados disponíveis em estudos econômicos realizados pelo BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, para cada R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) investidos em obras de esgoto sanitário, são gerados 30 empregos diretos e 20 indiretos (BNDES, 1996).

Há também empregos permanentes, quando da entrada em operação de trabalhadores para atuar na manutenção das redes de coleta e na aferição do consumo.

A geração de empregos corresponde a um impacto altamente positivo para os municípios brasileiros, na medida em que o desemprego constitui, na realidade do país, um dos maiores problemas econômicos e sociais enfrentados pelas populações locais.

Um dos efeitos mais visíveis dos investimentos em esgotamento sanitário é a eliminação da poluição estética, característica de locais onde os esgotos correm a céu aberto e são despejados em rios, lagoas ou lançados no solo. Muitos municípios deixam de gerar postos de trabalho e arrecadar valiosos tributos, devido à poluição estética causada pela falta de esgotamento sanitário. É amplamente conhecido o fato de que a limpeza é um dos principais requisitos observados por turistas quando visitam cidades. Um turista que se depara com sujeira, logo se apressa a ir embora e dificilmente voltará. Por essa razão, investimentos em esgotamento sanitário representam sinônimo de desenvolvimento do potencial turístico de um município.

É muito importante observar que não poderão existir proteção e conservação ambiental sem que seja assegurado, em uma localidade, a coleta, o tratamento e disposição final adequada dos dejetos produzidos, sejam os esgotos, sejam os resíduos sólidos.

Nos municípios brasileiros está ocorrendo, de forma progressiva, uma tomada de consciência com relação à necessidade de assegurar a proteção e a conservação ambiental. A participação da comunidade local, o aperfeiçoamento da legislação ambiental e a ação do Ministério Público vêm favorecendo essa mudança. Desde o final do século XX, comprovar a realização de ações de proteção ambiental passou a ser pré-requisito para que, em grande parte dos municípios brasileiros, diversos empreendimentos produtivos sejam aprovados, desde a construção de estradas até a implantação de indústrias geradoras de postos de trabalho.

1.7.4 – Critérios para Avaliação da Balneabilidade

No estabelecimento dos indicadores e índices que são utilizados para a avaliação da balneabilidade, procura-se relacionar o risco potencial de contrair doenças infecciosas por intermédio do uso do ambiente aquático para recreação. Esses critérios devem sempre se referir ao bem estar, e a segurança da população.

A partir da descoberta de que as bactérias patogênicas transmitidas através da água contaminada eram responsáveis por uma série de infecções intestinais, foram desenvolvidos testes bacteriológicos capazes de indicar a contaminação fecal da água. As condições do ambiente marinho dificultam que se proceda o isolamento de bactérias patogênicas diretamente. Dessa forma, as pesquisas sobre contaminação ambiental realizada pela comunidade científica e técnica, nacional e internacional, adotam como indicadores de poluição fecal, a presença de coliformes ou streptococos fecais (PLUSQUELLEC, 1983).

O Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, no uso das competências conferidas pela Lei 6938 de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo decreto 99.274, de 06 de junho de 1990, e tendo o disposto na Resolução CONAMA n.º 20, de 18 de junho de 1986, no seu art. 2º, considera a classificação das praias em duas categorias PRÓPRIA e IMPRÓPRIA. No artigo 1º - as águas consideradas PRÓPRIAS são subdivididas nas seguintes categorias: Excelente, Muito Boa, Satisfatória.

As categorias Excelente, Muito Boa e Satisfatória, podem ser agrupadas numa única classificação denominada Própria. As águas serão consideradas IMPRÓPRIAS quando no trecho avaliado, for verificada uma das seguintes ocorrências:

- 1-Ocorrência na região, de incidência relativamente elevada ou anormal de enfermidades transmissíveis por via hídrica, a critério das autoridades sanitárias;
- 2- Sinais de poluição por esgotos, perceptíveis pelo olfato ou visão;
- 3-Recebimento regular, intermitente ou esporádico, de esgotos por intermédio de valas, corpos de água ou canalizações, inclusive galerias de águas pluviais, mesmo que seja de forma diluída;
- 4- Presença de resíduos ou despejos, sólidos ou líquidos, inclusive óleos, graxas e outras substâncias, capazes de oferecer riscos à saúde ou tornar desagradável à recreação;
- 5-Outros fatores que contra-indiquem, temporariamente ou permanentemente, o exercício da recreação de contato primário.

As condições de balneabilidade de todos os pontos monitorados pela CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental – são divulgadas no respectivo local, através de bandeiras instaladas nas praias, que indicam a qualidade da água para o banho, essas bandeiras são colocadas em mastros fixados na areia exatamente em frente ao local onde é colhida a amostra de água do mar.

A bandeira de cor verde indica que a qualidade de água está adequada para o banho, sendo a praia classificada como própria. A bandeira de cor vermelha é utilizada para as praias impróprias, indicando que o banho de mar deve ser evitado.

A CETESB define as praias a serem monitoradas e seus pontos de amostragem. Esses pontos são selecionados em função da frequência de público, da fisiografia da praia e dos riscos de poluição que possam existir. Desse modo, são selecionados pontos nas praias que possuem alta frequência de banhistas, além da presença de adensamento urbano próximo que represente possível fonte de poluição fecal.

Figura 05: CETESB - própria



Figura 06: CETESB – imprópria



Figura 07: CETESB – rio poluído



As amostras de água do mar são coletadas no local mais representativo, ou seja, na região de profundidade aproximada de 1 metro, que representa a área mais utilizada para a recreação. Também deve ser observada uma certa distância da área de influência de cursos d'água eventualmente contaminados, para que as amostragens sejam representativas de condições médias (CETESB, 1999).

O Programa de Balneabilidade das Praias da CETESB adotou como padrão de classificação, as densidades de coliformes fecais. As amostras são coletadas em frascos esterilizados de 250 ml.

As amostragens são realizadas em geral aos domingos, dia de maior afluência do público às praias, e preferencialmente na maré vazante, na qual, em princípio, se observa maior contribuição e menor diluição dos afluentes. Em função de praias que devem ser amostradas em um prazo determinado, em algumas ocasiões torna-se impraticável a coleta de todas as amostras durante o período recomendado (CETESB, 1999).

A periodicidade de amostragem é estabelecida em função da época do ano, da frequência de banhistas e do índice de ocupação residencial das regiões próximas à orla da praia considerada. Assim, as praias mais freqüentadas do Estado de São Paulo são monitoradas semanalmente. As praias menos freqüentadas são monitoradas em períodos mensais sem, no entanto serem classificadas conforme as categorias prescritas pela Resolução n.º. 20/86 do CONAMA.

O acompanhamento da evolução da qualidade destas praias é feito em caráter preventivo. Se forem constatados índices de coliformes fecais que indiquem presença de esgoto em suas águas em quantidades significativas, elas passam a ser monitoradas semanalmente.

Em Santos, em função da grande variabilidade observada, a CETESB adotou maior periodicidade, realizando 3 coletas semanais durante o período de verão. Essas amostragens são complementadas por mais duas coletas, realizadas pela Prefeitura Municipal de Santos no seu laboratório municipal. A CETESB precisa de 5 amostragens para emitir um novo laudo sobre a balneabilidade das praias. Nos demais meses do ano, a CETESB realiza apenas uma coleta semanal, que é feita aos domingos, enquanto a Prefeitura Municipal de Santos continua realizando as duas amostragens.

Nenhuma das técnicas da determinação da concentração de coliformes fecais disponíveis atualmente permite que se conheça a qualidade das águas marinhas em tempo real. Entre a coleta, análise laboratorial, interpretação, processamento das informações e publicação pela imprensa, obtém-se um período de até 48 horas (quarenta e oito) horas entre a coleta e a divulgação à população da qualidade das praias (CETESB, 1998).

Segundo o relatório de 1997 da CETESB, as águas para fins de recreação devem ser doces, salobras e salinas. O contato do organismo humano com essas águas pode se dar de duas maneiras: através de *contato primário*, como natação, mergulho, esqui-aquático, e também pode ocorrer por meio do chamado *contato secundário*, realizado através de atividades desportivas. No segundo caso, o contato com a água não ocorre obrigatoriamente e pode ser esporádico ou acidental, como na pesca e na navegação (CETESB, 1997).

A qualidade da água para fins de recreação de contato primário constitui a balneabilidade, sendo necessário, para sua avaliação, o estabelecimento de critérios objetivos. Estes critérios devem se basear em indicadores a serem monitorados e seus valores devem ser confrontados com padrões pré-estabelecidos para que se possa identificar se as condições de balneabilidade em um determinado local são favoráveis ou não (CETESB, 1997).

Fatores circunstanciais, tais como a incidência de surtos epidêmicos de doenças veiculadas hidricamente, derrame acidental de petróleo ou a ocorrência de maré vermelha, poderão tornar, temporariamente, uma região do litoral imprópria para recreação de contato primário. Considerando-se, no entanto, a frequência com que esses episódios eventuais ocorrem, pode-se afirmar que as praias são classificadas quase que exclusivamente pela quantidade de esgotos sanitários que para elas afluem, o que é expresso pela densidade de coliformes fecais.

Diversos são os fatores que condicionam a presença de esgotos nas praias. Dentre esses fatores pode-se citar como os mais relevantes: (CETESB, 1997).

- A existência de sistemas de coleta e disposição dos despejos domésticos gerados nas proximidades;
- A existência de córregos afluindo ao mar;
- A afluência turística durante os períodos de temporada;
- A fisiografia da praia;
- A ocorrência de chuvas;
- As condições da maré.

Com o aumento da população durante os períodos de férias e feriados prolongados, os sistemas de coleta de esgotos existentes não são suficientes para captar os despejos e estes acabam sendo lançados em galerias de águas pluviais, córregos ou praias, o que prejudica as condições de balneabilidade.

As chuvas constituem-se em uma das principais causas da determinação da qualidade das praias, no sistema implantado para Santos. Esgotos, lixos e outros detritos são carregados para as praias através de galerias, córregos e canais de drenagem na ocorrência de chuvas, produzindo, assim, um aumento considerável na densidade de bactérias nas águas litorâneas (CETESB, 1997).

As praias, como qualquer outro meio com características ambientais semelhantes que reúne contingentes populacionais expressivos, oferecem ao ser humano o risco de contágio de várias doenças. As águas das praias, como as águas de outras fontes hídricas para uso coletivo de recreação e lazer (rios, lagos, piscinas) podem apresentar condições para o aparecimento de doenças de veiculação hídrica. Segundo o mencionado em relatório técnico da CETESB, "Doenças de transmissão hídrica: são aquelas em que a água atua como veículo do agente infeccioso. Os microorganismos patogênicos atingem a água através dos excretos de pessoas ou animais infectados, causando problemas principalmente no aparelho intestinal do homem. Essas doenças podem ser causadas por bactérias, vírus, protozoários e helmintos" (CETESB, 1989: 27).

Portanto, do ponto de vista da saúde pública, é importante considerar que, quando as águas contaminadas por dejetos lançados em esgotos atingem a águas das praias, podem expor os banhistas à transmissão de doenças de veiculação hídrica, como febre tifóide, gastroenterite, hepatite infecciosa, cólera, dentre outras. Deve ser considerada também a possibilidade de ocorrência de organismos patogênicos oportunistas responsáveis por dermatoses e outras doenças como conjuntivite, otite e doenças das vias respiratórias (CETESB, 1997). Crianças, idosos, convalescentes ou pessoas com baixa resistência são as mais suscetíveis a desenvolver doenças ou infecções após o banho em águas contaminadas.

Algumas doenças relacionadas ao banho, de forma geral, necessitam de tratamento simples, com resposta rápida e não possuem efeitos de longo prazo na saúde das pessoas. A doença grave, mais comum associada à água poluída por esgoto é a

gastroenterite. Esse agravo à saúde ocorre numa grande variedade de formas e pode apresentar um ou mais dos seguintes sintomas: enjôo, dores de estômago, diarreia, dor de cabeça e febre. Outras doenças menos graves incluem infecções de olhos, ouvidos, nariz e garganta. Em locais muito contaminados os banhistas podem estar expostos a doenças mais graves como, disenteria, hepatite A, cólera e febre tifóide.

Na relação abaixo podem ser observados alguns agravos à saúde que podem ser adquiridos em praias cujas águas apresentam riscos de contaminação:

Micoses – são irritações de pele causadas por fungos. Aparecem, na maioria das vezes, entre os dedos e na virilha.

Doenças de pele – referem-se ao aparecimento de verrugas e olhos de peixe em diversos lugares do corpo.

Conjuntivite irritativa – manifesta-se pelos olhos irritados e vermelhos, em decorrência da salinidade do mar ou partículas em suspensão na água. Causa sensação de ter um pequeno grão de poeira ou de material similar, no interior das paredes internas das pálpebras.

Conjuntivite infecciosa – manifesta-se pelos olhos irritados e vermelhos que fazem aumentar a secreção. Pode começar a infectar apenas um olho, podendo depois contaminar o outro.

Bicho geográfico – age sob a pele, deixando-a com aparência de um mapa. O contágio ocorre principalmente em areia seca. Provoca coceira intensa e atinge, na maioria dos casos a sola do pé.

Febre tifóide – provoca febre alta e prolongada, podendo durar até dez dias. Podem causar ainda prisão de ventre, dores na cabeça e barriga.

Hepatite – causa a inflamação do fígado. A pessoa afetada pela doença passa a ter febre, náuseas e icterícia (a pele e a parte branca dos olhos tornam-se amareladas). A urina passa a ter cor escura e as fezes ficam claras.

Considerando-se as diversas variáveis intervenientes na balneabilidade das praias e sua relação com a possibilidade de ocorrência de riscos e agravo à saúde da população, turistas, banhistas e freqüentadores das praias devem ter acesso a algumas informações e recomendações, tais como:

1. Evitar o banho nas praias que forem classificadas como Impróprias;
2. Evitar o contato dos cursos de água que afluem às praias;
3. Evitar o uso das praias que recebem corpos de água cuja qualidade é desconhecida;
4. Evitar o uso das praias após a ocorrência de chuvas de maior intensidade;
5. Evitar a ingestão de água do mar, com redobrada atenção para com as crianças e idosos, que são mais sensíveis e menos imunes do que os adultos;
6. Não levar animais à praia (CETESB, 1997).

Consciente de que a atividade turística vem se tornando uma grande fonte geradora de divisas, o Governo do Estado de São Paulo investe firme na recuperação ambiental da Baixada Santista melhorando as condições de vida dos habitantes e proporcionando um incremento maior ao turismo. Para tanto, serão investidos nos próximos cinco anos, a importância de US\$ 250 milhões na área de saneamento básico. É importante ressaltar, que desse total a ser aplicado, US\$ 150 milhões derivam de um empréstimo feito junto a um banco japonês, o Japan Bank Internacional Cooperation (JBIC), e os outros US\$ 100 milhões serão aplicados pela Sabesp. (Cia. de Saneamento Básico do Estado de São Paulo).

Segundo dados fornecidos pela Assessoria de Comunicação da Sabesp, os índices de atendimento na Baixada (abastecimento de água, coleta de esgotos e tratamento dos esgotos coletados), apresentam a seguinte quando em %:

Tabela 23: Índices de Atendimentos na Baixada Santista

Cidade	Abastecimento de água	Coleta de esgotos	Tratamento de esgotos coletados
Bertioga	100	51	100
Cubatão	100	36	100
Guarujá (sede)	100	72	100
Guarujá -V. de Carvalho	100	55	0
Itanhaém	100	20	100
Mongaguá	100	25	100
Peruíbe	100	30	100
Praia Grande	100	47	100
Santos	100	100	100
São Vicente	100	70	100

Fonte: Sabesp Maio/ 2002

Fazendo-se uma análise do quadro acima, nota-se que Santos, São Vicente e Guarujá (sede), são as cidades que apresentam os melhores índices de atendimento com relação à coleta e ao tratamento de esgoto.

Itanhaém possui apenas 20% do seu esgoto produzido coletado, já o Distrito de Vicente de Carvalho, no Guarujá, o índice de tratamento dos dejetos é zero, interferindo sobremaneira na balneabilidade das praias de Santos (principalmente na Ponta da Praia), já que as correntes marinhas carregam os dejetos e contribuem para que essa praia apresente ao longo do ano a classificação como imprópria para banho de mar, de acordo com as normas estabelecidas pela CETESB (CIA. de Tecnologia de Saneamento Ambiental).

É importante ressaltar, que esse programa, contemplará todas as cidades da Região Metropolitana. As obras de ampliação do sistema de saneamento básico não apenas provocarão a melhoria na qualidade da balneabilidade dos rios e praias da região refletindo diretamente no turismo, bem como na qualidade de vida da população residente, reduzindo a incidência de doenças provocadas pela ausência de infra-estrutura sanitária adequada.

A Sabesp, já traçou planos e projetos executivos das obras previstas. Em Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe, serão construídas estações de tratamento de esgotos, com a instalação de 718 quilômetros de redes e coletores troncos e executados mais de 64.500 ligações prediais.

Praia Grande deverá ser contemplada com outro emissário submarino atendendo a população próxima à divisa com Mongaguá, melhorando assim, também a balneabilidade das praias naquela área.

Na a cidade de Cubatão, os rios Casqueiro e Cubatão serão despoluídos, trazendo grandes benefícios para os moradores locais, além de contribuir para melhoria dos índices da balneabilidade das praias de Santos e de São Vicente.

As obras previstas para o Guarujá (distrito de Vicente de Carvalho), além de beneficiar a população local, também deverão melhorar a qualidade das águas, à medida que os esgotos deixarem de ser lançados no Estuário Santista.

Em Bertioga serão feitas 4.600 ligações prediais, com a implantação de 50 quilômetros de redes e coletores - troncos de esgotos.

A cidade de São Vicente vem recebendo uma ampliação na sua coletora de esgotos que será interligada ao emissário Submarino do José Menino, aumentando o volume de esgoto que deverá ser processado. Vale ressaltar, que os esgotos da área insular de São Vicente já são enviados para o Emissário.

Devido ao grande aumento de carga que deverá receber após a conclusão das obras em São Vicente, o Emissário Submarino do José Menino será reformado e terá sua capacidade aumentada.

Atualmente, o emissário avança aproximadamente 4000 metros mar adentro. Sua função é conduzir os esgotos a um ponto escolhido na baía de Santos no qual, correntes marítimas afastam os despejos para o alto mar. O tratamento dispensado ao esgoto coletado consiste inicialmente num pré-condicionamento, ou seja, a retirada dos sólidos através de peneiras rotativas, depois a desarenação (retirada de areia) e finalmente a adição de cloro.

O antigo sistema, em que o esgotamento sanitário era feito através do Emissário Rebouças, suportou bem o progresso da Baixada Santista, até a ocorrência da explosão turística que se verificou no litoral a partir de 1950. Com o aumento vertiginoso da população, o sistema foi sendo ampliado e, na década de 1970, foi fundada a Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo – Sabesp que implantou um sistema interligado de esgotamento sanitário para atender os municípios de Santos e São Vicente.

O Emissário terá sua extensão ampliada em 180 metros no trecho oceânico e 250 metros na parte terrestre.

No local serão construídas duas novas estações de pré-condicionamento do esgoto. Esses equipamentos são responsáveis pela desinfecção e retenção dos materiais sólidos não-orgânicos. Outra importante notícia, principalmente para os moradores da região do Orquidário Municipal, que muito reclamam do mau cheiro exalado pelo sistema, principalmente nos dias mais quentes do verão, é que o sistema de lavagem dos gases será aprimorado, procurando-se eliminar de vez tão incômoda situação. Boa notícia também para os visitantes desse procurado atrativo turístico.

Há muito tempo a praia exerce grande fascínio sobre as sociedades como espaço de lazer e de contemplação, e esse fator levou o Governo do Estado de São Paulo a contemplar a região com um conjunto de obras grandiosas. É verdade que não aparecem, ficam quase todas debaixo da terra ou sob as águas do mar e dos rios, mas são elementos essenciais à qualidade de vida das comunidades e que beneficiam complementarmente os turistas ou os empreendimentos turísticos, que deverão ser implantados em toda a Região Metropolitana da Baixada Santista.

Figura 08: Localização do Emissário Submarino e os Canais de Drenagem na Ilha de São Vicente



Fonte. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

2 – O Turismo Receptivo na RMBS

2.1 – **Importância Estratégica do Turismo na Atividade Econômica Regional**

Qualidade, Competitividade e Turismo Sustentável

Qualidade: Conceitos, Evolução e o Turismo

O Turismo é desenvolvido através da sucessão de serviços prestados. O agenciamento das viagens, o transporte (aéreo, terrestre ou marítimo), a hospedagem, a alimentação, o entretenimento e o comércio, sendo que o Turismo é uma atividade que impacta mais de 50 atividades econômicas direta ou indiretamente, necessita possuir um serviço que atenda as expectativas daqueles que participam e desfrutam dessa atividade, bem como o desenvolvimento, a criação e venda de produtos turísticos, que estarão gerando renda, novas ocupações, promovendo a divulgação de outros produtos e serviços dos destinos.

Importante destacar, que o produto turístico é concebido e consumido pelos turistas, simultaneamente, onde o bom atendimento e a qualidade dos serviços prestados poderão determinar o sucesso ou o fracasso da atividade.

Para Teixeira (1999) *“o produto turístico (...) composto por um aglomerado de serviços utilizados pelo turista simultaneamente durante sua permanência em um destino, a má qualidade de qualquer deles afeta a avaliação do conjunto e compromete os demais”*. (p.97)

Como se pode observar, no Turismo, como qualquer outra atividade que esteja baseada na prestação de serviços, possui a característica de que a concepção e o consumo do produto é feito no mesmo momento e, portanto, a Qualidade torna-se condição *“sine qua non”* para o sucesso de um destino turístico ou para uma empresa do *“trade turístico”* (todas as empresas que atuam no mercado turístico).

Seguramente, é um dos mais importantes elementos para garantir o consumo de produtos ou serviços, porém defini-la não é uma atividade muito fácil. A Qualidade pode ser conceituada de diversas maneiras:

“Qualidade é o que o cliente quer”.

“Qualidade é a satisfação do cliente”.

“Qualidade é um alvo em constante movimento”.

“Qualidade é a conformidade entre o que nós fazemos e o que os clientes querem”.

“Qualidade é a conformidade com as especificações”.

O conceito de qualidade vem evoluindo com o passar dos tempos. Nos séculos XVIII e XIX, a qualidade era mensurada pela inspeção do produto por parte dos consumidores e no conceito de artesanato, onde os compradores confiavam naqueles produtos que eram confeccionados por artesãos experientes.

Com a Revolução Industrial e o sistema fabril, a garantia dos produtos passou a ser efetuada através das especificações escritas, mensurações com instrumentos de medições adequados, e os laboratórios para testes e padronização.

Nos anos 50, surgiu um novo departamento nas indústrias, responsáveis por planejar e analisar os aspectos referentes à qualidade, visando especialmente à prevenção de defeitos.

Na mesma época, surge o Controle Total da Qualidade que buscava envolver um conjunto de dispositivos para regular todo o ciclo produtivo, do qual o controle estatístico constituiria apenas um elemento.

Segundo Feigenbaum:

“O princípio em que se assenta a esta visão da Qualidade Total (...) é que, para se conseguir uma verdadeira eficácia, o controle precisa começar pelo projeto do produto e só terminar quando o produto tiver chegado às mãos de um freguês que fique satisfeito (...) o primeiro princípio a ser reconhecido é o de que qualidade é um trabalho de todos”. (apud., Caravantes, Caravantes e Bjur, 1997, p.65)

Da década de 50 até o final da década de 70, os peritos em qualidade passaram a se preocupar, principalmente, com a qualidade dos produtos físicos e o cliente foi, momentaneamente, esquecido.

Foi somente no início da década de 80, que surgiu o interesse pela qualidade dos serviços e pelo comportamento humano. A Qualidade deixou de estar associada apenas à produção, aos produtos ou à aplicação de técnicas e passou a designar um modelo de gestão.

A Qualidade sai do conceito da inspeção e do controle estatístico do processo para uma idéia mais abrangente englobando várias funções: aperfeiçoamento constante, gestão participativa, ênfase em treinamento, desenvolvimento dos Recursos Humanos, a preocupação com a motivação, liderança e comprometimento, aliados com a visão de satisfação dos clientes, sejam eles internos, externos ou mesmo fornecedores.

A Qualidade é um processo que apresenta como característica a evolução contínua, onde sua preocupação envolve a concepção, venda e suporte às atividades dos clientes.

Pensar em Qualidade no Turismo significa proporcionar aos consumidores (turistas) as melhores condições para a sua permanência no local visitado. Daí nasce a necessidade da elaboração de produtos que possam satisfazer as expectativas dos visitantes, o preparo da mão de obra para este atendimento, a conscientização da comunidade local para a importância da atividade turística e, principalmente, o envolvimento de todos para a prestação de um serviço com Qualidade, uma vez que os chamados *“momentos da verdade”*, quando fornecedor e cliente estão frente-a-frente, são constantes.

A oferta de qualquer serviço (incluindo o Turismo) é resultado da somatória de diversas ações, desenvolvidas por pessoas, que cada qual ao seu tempo estará contribuindo para o resultado daquela ação.

Exemplificando:

Ao se hospedar num hotel, um turista que contratou o serviço de hospedagem do estabelecimento, estará em contato com diversos profissionais, cada qual a lhe atender em determinado momento: o recepcionista em seu “check-in” e “check-out”, a camareira na arrumação da cama e de seu quarto, o garçom ao realizar suas refeições, o manobrista ao solicitar seu veículo, o porteiro nas suas entradas e saídas do hotel. Porém, se algum desses profissionais não desempenhar adequadamente sua função – o recepcionista que o atendeu de maneira não cortês, estará colocando “por água abaixo” todo o empenho e esforço dos demais membros da equipe. Por sua vez, o turista poderá ficar decepcionado e não retornar mais ao estabelecimento, uma vez que não fora satisfeita a sua necessidade e o resultado final, para o hotel, poderá ser a perda do cliente.

Da mesma forma que podem ocorrer falhas num empreendimento turístico, as localidades também poderão não atender as necessidades dos turistas, com a exploração de sua presença, através da prática de preços abusivos nos estabelecimentos comerciais locais, o mau atendimento, a não cordialidade por parte dos moradores, a falta de limpeza ou segurança, dentre outras, também influenciam o conceito dado pelo turista à localidade.

Neste sentido, Teixeira (1999) descreve:

“Tanto quanto numa empresa, um destino que elege o turismo como prioridade de desenvolvimento, para ter sucesso na captação e atendimento dos turistas, necessita ter suas ações respaldadas numa cultura comunitária que torne desejável a presença dos visitantes e mobilize os cidadãos para o seu melhor atendimento, criando oportunidades de consumo e tornando agradável sua permanência”. (p. 95)

Assim torna-se necessário criar mecanismos para garantir um processo com qualidade em todos os momentos, partindo da identificação das falhas, a correção através do treinamento e da orientação e implantação de instrumentos de avaliação permanente para evitar a ocorrência de novos problemas.

Competitividade, Vantagem Competitiva e a Formação de “Cluster’s”

A competição sempre esteve presente na história do homem. Nos tempos remotos à conquista de um território, a admiração como grande guerreiro, a conquista da mais bela mulher, sempre funcionaram como elemento motivador e de disputa entre vários elementos.

Os tempos evoluíram, mas a competição está presente no dia-a-dia das pessoas, das organizações e dos países.

Houve época que a competição passou a ser mais evidenciada na conquista de mercado por parte das empresas, buscando sobrepor seus adversários através dos produtos e serviços oferecidos.

Com o final do século XX, veio a Globalização transformando de maneira radical todas as relações existentes no mercado. Hoje, o grande concorrente de uma determinada empresa pode estar do outro lado do mundo, num continente distante, e não há algumas quadras de distância ou em cidades vizinhas.

Para Porter (1999) “*não faz muito tempo, a competição era quase inexistente em muitos países e em vários setores. Os mercados eram, em geral, protegidos e prevaleciam as posições de dominação*”. (p.7).

E complementa afirmando que “*são poucos os setores remanescentes em que a competição ainda não interferiu na estabilidade e na dominação dos mercados. Nenhuma empresa e nenhum país têm condições de ignorar a necessidade de competir*.” (Porter, op. cit., p.7).

A competição não está restrita às empresas, as localidades também competem entre si, estando fundamentada esta competição na natureza do ambiente de negócios que proporcionam à empresa. O acesso ao trabalho, ao capital e aos recursos naturais não determina a prosperidade. A competitividade resulta da produtividade com que as empresas numa determinada localidade, são capazes de utilizar os insumos para a produção de bens e serviços valiosos.

Para vencer toda essa nova realidade do mercado, há a necessidade de se identificar quais os aspectos positivos que determinada empresa ou região possui, identificando o seu diferencial, para compor a chamada Vantagem Competitiva.

A **Vantagem Competitiva** pode ser descrita como a identificação de elementos que destacam a localidade ou a empresa dos demais competidores, sendo que o principal elemento a ser considerado para este último é o da inovação.

A inovação pode ser manifestada por novos desenhos no produto ou na embalagem, novos métodos de produção, novos métodos de treinamento no caso das empresas.

Já a Vantagem Competitiva das localidades é gerada e sustentada através de um processo altamente localizado. As diferenças nos valores nacionais, na cultura, na economia, nas instituições, na infra-estrutura e a história podem criar uma vantagem competitiva.

Segundo Porter a competitividade local, estadual e nacional poderá ser incrementada com a composição de *Cluster’s*:

“que são concentrações geográficas de empresas inter-relacionadas, fornecedores especializados, prestadores de serviços, empresas em setores correlatos e outras instituições específicas (universidades, órgãos de normatização e associações comerciais), que competem mas também cooperam entre si”. (op. cit., p.211)

Importante ressaltar que o escopo geográfico para composição de um *Cluster* varia de uma única cidade ou estado para todo um país ou mesmo uma rede de cidades ou países vizinhos.

Na Região Metropolitana da Baixada Santista, encontra-se o município de Cubatão que apresenta todas as características de um “*Cluster*” voltado para a indústria de base e de transformação. A instalação do Pólo Industrial de Cubatão na década de 40 proporcionou à Cidade uma condição diferenciada das demais e conseqüentemente, exigiu novos investimentos para o aparelhamento e a formação de mão-de-obra especializada para lidar com esta nova realidade. Daí o surgimento de cursos técnicos e superiores em engenharia, manutenção, planejamento e controle de projetos industriais. A economia regional, por sua

vez, recebeu um grande impulso graças à produção e a geração de novos empregos proporcionados pelas atividades lá existentes: siderúrgica, refinaria, química fina, fertilizantes, dentre outras.

Conforme Porter explica, os *Clusters's* influenciam a competição de três maneiras amplas: “*pelo aumento da produtividade das empresas ou setores componentes; pelo fortalecimento da capacidade de inovação; (...) e pelo estímulo à formação de novas empresas, que reforçam a inovação e ampliam o cluster*”. (op. cit., p.225)

Na produtividade, o cluster influencia positivamente o acesso aos insumos e ao pessoal especializado, o acesso à informação, à complementaridade entre as empresas participantes do “*Cluster*”, o acesso às instituições e aos bens públicos, a incentivos e mensuração de desempenho.

No item complementaridade, Porter destaca o Turismo como exemplo maior da interdependência de atividades para ganhar em competitividade e conquistar o mercado:

“No turismo, por exemplo, a qualidade da experiência do visitante depende não só do apelo principal da atração (como praias ou localidades históricas), mas também do conforto e do serviço dos hotéis, restaurantes, lojas de souvenirs, aeroportos, outros meios de transporte e assim por diante. (...) as partes do cluster são, em geral, efetivamente dependentes entre si. O mau desempenho de uma delas compromete o êxito das demais”. (op. cit., p. 230)

A formação de *cluster* na atividade turística começou a ser estudada por Gutiérrez e Bordas (1993) que apresentaram a conceituação de Cluster Turístico como: “*um agrupamento de atrativos turísticos, infra-estruturas, equipamentos, serviços e organização turística concentrados num espaço geográfico bem definido*”.

Assim ao se falar em cluster turístico deve-se levar em consideração o conjunto de fatores que determinam a competitividade de um determinado destino turístico:

- ✓ Atrativos Turísticos: recursos naturais, históricos e culturais;
- ✓ Infra-estrutura:
 - Básica – acesso, abastecimento de água, energia elétrica, comunicações, saneamento básico, atendimento médico, segurança, transporte;
 - Turística – meios de hospedagem, agências de viagens, restaurantes, museus, teatros, guias de turismo, transportadoras, escolas de formação profissional, centro de convenções, pavilhão de exposições, aeroporto, rodoviária, terminal portuário de passageiros;
- ✓ Organização Turística: secretaria de turismo, conselho municipal de turismo, fundo municipal de turismo, associações de classe e representativas de turismo.

A competitividade entre os destinos turísticos também é muito acentuada, pois para manter-se na rota de visitação dos turistas é necessário inovar constantemente, caso contrário haverá perda da competitividade, que será percebida pela diminuição da demanda, diminuição dos benefícios oferecidos e dos investimentos, baixos salários e redução da oferta de empregos; além da degradação ambiental e cultural provocada pela má utilização dos recursos existentes.

Turismo Sustentável

Segundo a World Commission of Environment and Development, vinculada a ONU (Organização das Nações Unidas), o desenvolvimento sustentável do Turismo é “*aquele que atende as necessidades dos turistas atuais, sem comprometer a possibilidade do usufruto dos recursos pelas gerações futuras*” (apud. Ruschmann, 1997, p. 10)

Com base nesta definição, deve-se desenvolver o Turismo buscando conciliar os interesses dos visitantes, ávidos por explorar o local visitado; mas por outro lado, deve-se garantir aos nativos a permanência dos elementos fundamentais que caracterizam a sua localidade: o meio ambiente, a cultura, a história, o estilo de vida e assim possibilitar que seus herdeiros possam usufruir dos mesmos.

Esta consciência voltada para a preservação dos traços sociais, culturais e naturais que cercam uma localidade é relativamente recente. Até a década de 60, os administradores municipais e do turismo estavam preocupados em alavancar a demanda, aumentando o número de visitantes, em detrimento da qualidade de vida de seus moradores.

Entretanto, a partir dessa época, começou a mudar o pensamento dos gestores, passando a reconhecer os impactos negativos do turismo de massa e os efeitos daninhos desta prática para o meio ambiente, o convívio social e os resultados econômicos da atividade. A preservação ambiental, sobretudo, ganhou em importância levando todos aqueles que atuam na atividade turística a reverem suas práticas empresariais, com vistas à obtenção de uma nova realidade: o desenvolvimento do turismo aliado com o mínimo de impacto possível.

Segundo Petrocchi (1998): “*A expansão do turismo deve ocorrer até o limite da capacidade territorial de receber visitantes. Deve-se impor limites ao crescimento do turismo, pela preservação do meio ambiente, tanto do ponto de vista físico como do social*”. (p. 59)

As bases do Turismo Sustentável são: o meio ambiente, o meio urbano, a formação profissional e a conscientização da população.

A preocupação com o meio ambiente é mais constante. Vários países procuram incentivar projetos de preservação e conservação do meio natural (fauna, flora, relevo, hidrografia), de modo a garantir um equilíbrio na utilização desses recursos, sem prejuízo ao desenvolvimento das localidades, bem como impedindo que as áreas atingidas por ações devastadoras aumentem.

O meio urbano também tem sofrido inúmeros problemas, por conta de uma urbanização desenfreada e não planejada. A favelização de nossas cidades, a falta de critério para a construção de novos edifícios e a abertura de novos empreendimentos tem contribuído para a deterioração da qualidade de vida nas localidades. Os grandes centros urbanos são grandes exemplos dessa constatação.

São Vicente: Dique do Sambaibatuba



Foto 05: AFFONSO, Alexandre Nunes – Novembro 2001

A falta de recursos faz com que a periferia das cidades passe a ser ocupada por construções, nada convencionais, e que ampliam a degradação ambiental onde estão instaladas. A falta de saneamento básico e do abastecimento de insumos necessários à sobrevivência como água, energia elétrica e telefonia, agravam ainda mais o cenário da ocupação periférica.

Muitas vezes, os problemas urbanos não se dão apenas nas regiões de periferia, o aumento do fluxo de veículos para as localidades visitadas pode dificultar o trânsito e a locomoção dos visitantes como do próprio morador, gerando uma situação de desconforto, graças à falta de planejamento da malha viária para o recebimento de um fluxo maior. Vide os casos das cidades da Baixada Santista, que dada à época de sua urbanização, não previram espaços suficientes para o aumento do leito carroçável das ruas, fazendo com que as mesmas fiquem “estranguladas” durante a temporada de verão.

A Formação Profissional, também, é um dos fatores críticos para alcançar o sucesso na atividade turística, pois constantemente temos “gente atendendo gente”, e onde o profissionalismo e o comprometimento da mão-de-obra devem ser totais, sob pena do visitante sentir-se mal atendido e nunca mais voltar.

Portanto, o treinamento e capacitação profissional deverão ser uma constante na vida de organizações e destinos, cujo turismo seja a atividade primordial para o seu desenvolvimento.

Conforme destaca Petrocchi (1998), “é fundamental oferecer serviços corretos ao visitante, com cortesia e profissionalismo, e isso não é possível sem um programa de formação profissional”. (op. cit., p. 60)

Já a Conscientização da Comunidade é fundamental para a garantia da atividade turística, pois o bom atendimento aos visitantes deve começar pela população que o recebe, desde que entenda que o turismo traz benefícios à localidade.

É certo que a comunidade estará compreendendo a importância do turismo no momento em que receber os dividendos da atividade, como a geração de empregos, a melhoria da infra-estrutura urbana, a valorização da cultura local, enfim, a melhoria da qualidade de vida, pois “uma localidade somente será boa para o turista, quando for ótima para seus moradores”.

Assim deve-se estabelecer um processo de sensibilização e capacitação da comunidade, com vistas a proporcionar à mesma as melhores condições para o atendimento aos visitantes, que satisfeitos estarão divulgando e propagando as experiências positivas que tiveram.

O Turista, por sua vez, deverá ser conscientizado, que não estando no seu local de residência fixa, mesmo assim, deverá respeitar aquela comunidade, com seu modo de vida, sua cultura e tradições, respeitar os locais de visitação e contribuir para a manutenção dos mesmos.

Fica evidente que para o desenvolvimento saudável do turismo, devemos constantemente, avaliar e planejar todos os passos da atividade buscando identificar um equilíbrio entre todas as ações desenvolvidas e os recursos disponíveis para usufruir.

Com o objetivo de evidenciar as vantagens da prática do turismo sustentável, durante a conferência Globo 90 em Vancouver, foi compilada uma lista dos benefícios do turismo sustentável (apud. Swarbrooke, 2000, v.1, p.14):

- ✓ *O turismo sustentável estimula uma compreensão dos impactos do turismo nos ambientes natural, cultural e humano;*
- ✓ *O turismo sustentável assegura uma distribuição justa de benefícios e custos;*
- ✓ *O turismo gera empregos locais, tanto diretos quanto indiretos em outros setores de suporte e de gestão de recursos;*
- ✓ *O turismo estimula indústrias domésticas lucrativas - hotéis e outros tipos de alojamento, restaurantes e outros serviços de alimentação, sistemas de transporte, artesanato e serviços de guias locais;*
- ✓ *O turismo gera entrada de divisas para o país e injeta capital e dinheiro novo na economia local;*
- ✓ *O turismo diversifica a economia local, principalmente em áreas rurais onde o emprego agrícola pode ser esporádico ou insuficiente;*
- ✓ *O turismo sustentável procura tomar decisões em todos os segmentos da sociedade, inclusive populações locais, de forma que o turismo e outros usuários dos recursos possam coexistir. Ele incorpora planejamento e zoneamento assegurando o desenvolvimento do turismo adequado à capacidade de carga do ecossistema;*
- ✓ *O turismo estimula o desenvolvimento do transporte local, das comunicações e de outras infra-estruturas básicas da comunidade;*
- ✓ *O turismo cria facilidades de recreação que podem ser usadas pelas comunidades locais, e não só por turistas domésticos ou internacionais. Ele também estimula e auxilia a cobrir gastos com preservação de sítios arqueológicos, construções e locais históricos;*
- ✓ *O turismo natural encoraja o uso produtivo de terras que são consideradas marginais para a agricultura, permitindo que vastas regiões permaneçam cobertas por vegetação natural;*

- ✓ *O turismo cultural intensifica a auto-estima da comunidade local e oferece a oportunidade de uma maior compreensão e comunicação entre os povos de formações diversas;*
- ✓ *O turismo sustentável do ponto de vista do meio ambiente demonstra a importância dos recursos naturais e culturais para a economia de uma comunidade e seu bem-estar social, e pode ajudar a preservá-los;*
- ✓ *O turismo sustentável monitora assessora e administra os impactos do turismo, desenvolve métodos confiáveis de obtenção de respostas e opõe-se a qualquer efeito negativo.*

Desenvolvimento Sustentável.

O mundo está passando por transformações nos valores sociais. Em consequência, o modo de agir dos indivíduos, das empresas e dos governos vem sendo afetado. Em grande parte essas transformações foram causadas por um longo período de recessão e estagnação econômica, que tem afetado muitos países do considerado mundo desenvolvido, levando os indivíduos a repensarem suas prioridades. As pessoas estão cada vez mais conscientes de que o modelo de desenvolvimento e crescimento que o mundo vem experimentando deixou marcas negativas no ambiente, que podem comprometer seriamente a qualidade de vida.

Em junho de 1992, várias nações, empresas e indivíduos uniram-se para discutir as questões ambientais. Esse evento foi a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (ECO 92), que aconteceu no Rio de Janeiro, sendo um de seus temas a necessidade de se encontrar meios para substituir a ênfase acentuada no crescimento econômico pela ênfase no desenvolvimento sustentado. Não houve muito sucesso, pois não é tão simples mudar as convicções e o que se espera de uma sociedade, mas, com certeza esses ideais continuam até hoje.

Nesse contexto de desenvolvimento sustentado entra o Turismo, que é uma atividade que vende como produto o meio ambiente físico e humano, sendo preciso conservá-lo para que continue a gerar empregos e renda. Toda a discussão sobre Turismo Sustentável e seu conceito já acontece desde os anos 90.

Entende-se por Sustentável “desenvolvimento que satisfaz as nossas necessidades hoje, sem comprometer a capacidade das pessoas satisfazerem as suas no futuro”.¹¹

Com essa explicação, notamos que se trata de uma perspectiva a longo prazo e que necessita de planejamento e engloba nitidamente, o meio ambiente, as pessoas e os sistemas econômicos.

Esse conceito geral sobre sustentabilidade influencia a atividade do Turismo, a qual busca minimizar os impactos negativos sobre as questões ambientais. Reconhece a importância das comunidades locais, o receber bem e a busca em maximizar os benefícios do Turismo.

A definição de Turismo Sustentável ainda é muito discutida, não chegando a um senso comum, mas, percebe-se que muitas localidades já vêm se desenvolvendo, buscando acertos nas questões que dizem respeito ao meio ambiente.

Nota-se que no decorrer dos séculos, o Homem procurou desenvolver-se levando em conta seus aspectos físicos, psíquicos e sociais, não prestando atenção na importância que o “meio ambiente” possuía em sua vida.

Cabe ressaltar, que a expressão “meio ambiente” utilizada no Brasil, é criticada por muitos estudiosos, pois em seu entender meio e ambiente, não passam de palavras com mesmo significado, transformando a sua utilização conjunta em redundância. Em outros países é utilizada apenas a palavra ambiente.

Apesar dessa ressalva, será utilizada neste trabalho a expressão “meio ambiente”, em virtude da própria Constituição Federal de 1988 adotá-la, como no capítulo VI, art. 225

“Todos tem direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e a coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

O Estado de São Paulo, também usa a mesma expressão em sua Política Estadual de Meio Ambiente, no Capítulo I, seção I, art. 1º da Lei Estadual nº 9.509/97, de 20 de março de 1997.

“A Política Estadual do Meio Ambiente tem por objetivo garantir a todos da presente e das futuras gerações, o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, visando assegurar, no Estado, condições ao desenvolvimento sustentável, com justiça social, aos interesses da seguridade social e à proteção da dignidade da vida humana e, atendidos especialmente (...)”.

O artigo 3º, Inciso I, da Lei Federal nº 6.938/91, conceitua o meio ambiente como o “conjunto de condições, leis, influências, alterações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas”.

No que concerne ao turismo, o desenvolvimento sustentável pode satisfazer as necessidades econômicas, sociais e estéticas mantendo, simultaneamente, a integridade cultural e ecológica. Pode ser benéfico para a localidade receptora e para os visitantes enquanto protege e melhora o meio ambiente.

A crise ecológica pelo qual passa o mundo inteiro é o resultado de uma exploração e gestão dos bens comum a todos os homens sem qualquer perspectiva do que o nosso Planeta poderá vir a ser, num futuro bem próximo.

O homem depende do equilíbrio ambiental para que consiga sobreviver. É preciso que se tenha mais consciência e responsabilidade sobre o que está sendo feito com tudo aquilo que nos rodeia.

O Brasil é o quinto maior país do mundo em superfície e a décima maior economia do Planeta. Não obstante, seu enorme potencial turístico ainda é bastante incipiente, apesar de exibir um potencial incomensurável de belezas naturais, ainda não enfrentou o desafio de converter em riquezas compatíveis aos seus deslumbrantes recursos turísticos, que, podem e devem ser explorados sob a ótica do desenvolvimento sustentável.

Conta como um dos seus atrativos principais, a exuberância da Mata Atlântica, considerada patrimônio da humanidade.

Nos tempos do desenvolvimento do Brasil, a floresta cobria o litoral sudeste do Brasil, mostrando o seu domínio. Era um manto de vegetação que quase não havia sido tocada pelo homem.

Aos poucos, os caminhos foram surgindo, as cidades desabrochando-se, e o desenvolvimento sendo implantado.

A Mata Atlântica que se entendia por grandes áreas do território paulista, hoje muito modificada, refugia-se numa pequena faixa que abrange a Serra do Mar, sendo grande parte dela na R.M.B.S., que com todo o seu desenvolvimento, tornou-se um lugar atraente para um grande número de pessoas do planalto e as cidades, antes consideradas pacatas, começam a crescer e a ter intenso movimento, principalmente nos períodos de férias escolares. O homem cria uma paisagem artificial. O que antes

¹¹ Swarbrooke, John. Turismo Sustentável – Conceitos e Impacto Ambiental. São Paulo: Aleph, 2000:3.

era livre, transforma-se em um aglomerado de ruas, casas, edifícios, comércio, etc, formando um ambiente segmentado, muitas vezes extrapolando seus limites e, em consequência alterando a vida dos cidadãos.

As evidências empíricas mostram que o homem está a cada dia mais prisioneiro de uma situação que ele mesmo criou. Em busca do suposto desenvolvimento, tornou-se frio e egoísta; em busca de segurança tentou fechar ruas e praias como se esses espaços fossem privilégios de uns poucos.

Percebe-se atualmente, que há uma procura cada vez mais por locais onde o indivíduo possa ter um pouco de contato com a natureza, criando assim, uma demanda para espaços como parques, florestas, etc.

Mesmo dentro da dinâmica urbana, constata-se que a cada dia, o homem precisa de mais e mais espaços verdes, onde ele possa relaxar tanto da sua vida de trabalho, como também, por viver em espaços cada vez menores, confinado a pequenas salas, onde passa oito horas, ou mais, de sua vida diária, longe da natureza, do sol, da chuva, do vento, etc. É importante a questão ambiental para a sobrevivência desse indivíduo. Nesse aspecto, seja no que se refere a preservação da própria espécie, seja para usufruir seu tempo livre, o ecoturismo vêm atender a tal necessidade.

A idéia de que o turismo baseado na natureza poderia trazer benefícios sociais e ambientais, surgiu na consciência das pessoas no final da década de 80, tornando-se um fenômeno na década de 90, continuando até os dias atuais.

Surgiu como uma opção para o desenvolvimento sustentável, proporcionando um incentivo para a conservação e gestão de regiões naturais e a fauna selvagem; de heranças culturais, essa quando bem planejado, pois do contrário, pode acarretar impactos irreversíveis.

2.2 – Oferta Turística

2.2.1 – Atrativos Naturais e Culturais

Bertioga

Passeio de Escuna

Realizado com saída do Canal de Bertioga, mostra as belas passagens do canal, e da ilha de Santo Amaro. Tem como principal atração uma parada de 10 minutos para mergulho na praia do Iporanga (Guarujá).

O preço cobrado pelo passeio é de R\$ 15,00 por pessoa. Tem duração média de 1:30h. Horários de Saída: 10,12,14,16,18. (referência: Janeiro 2002)

Com 30 Km de extensão, o Canal de Bertioga começa junto à Praia da Enseada, em Bertioga, e termina em Guarujá, ao lado da Base Aérea de Santos. O local é um excelente ponto de pesca e nele se encontram o Forte São João, os piers, as marinas, os manguezais, a foz do Rio Itapanhaú e a balsa que faz a travessia entre Bertioga e Guarujá.

Embarque no Pier das Balsas



Foto: 06.AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Parada para mergulho



Foto: 07. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Entrada do Canal de Bertioga



Foto: 08.AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Canal de Bertioga – Entrada de Itatinga



Foto: 09. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Canal de Bertioga – Entrada de Itatinga



Foto: 10.AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Canal de Bertioga – Vista da Praia do Forte



Foto: 11. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO NÁUTICO

CIDADE: BERTIOGA

ATRATIVO: PASSEIO DE ESCUNA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna				X
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento		X		
Monitoramento		X		
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Contempla as belezas paisagísticas da região.

Casa da Cultura

Localizada na Av. Tomé de Souza, 130, de frente à praia da Enseada o local é palco de exposições, cursos e eventos culturais. Abriga também a Biblioteca Municipal e a Seção de Cultura, onde são ministradas aulas de artesanato desenho e pintura.

Funciona de segunda à sexta das 9:00 às 18:00h. A sala de Exposições funciona de terça a sábado das 9:00 às 18:00h.

Casa de Cultura – Fachada



Foto: 12.AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Casa da Cultura – Exposição



Foto: 13. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO CULTURAL

CIDADE: BERTIOGA

ATRATIVO: CASA DA CULTURA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna				X
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento		X		
Monitoramento		X		
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Nela funciona a Biblioteca Municipal e oficinas de artesanato e pintura.

Vila de Itatinga

Neste lugar, passado e presente se misturam. Prova disso é que lá funciona uma das mais antigas usinas do país, a Usina Hidrelétrica de Itatinga que, desde 1910 até hoje, abastece todo o Porto de Santos, o maior da América Latina.

A visitação à Vila é restrita. A CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo, que é proprietária da área, e a Prefeitura da Cidade mantêm um convênio que dá direito a três excursões ao mês, para agências credenciadas.

Entrada de Itatinga



Foto: 14. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Vila de Itatinga



Foto: 15. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: BERTIOGA

ATRATIVO: VILA DE ITATINGA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna		X		
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento		X		
Monitoramento		X		
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Visitação limitada. Há um controle rígido por parte da CODESP para a entrada de turistas O atendimento e monitoramento é feito por pessoas que agendam as visitas, não existindo, portanto, o receptivo por parte da empresa.

Riviera de São Lourenço

Maior projeto de desenvolvimento urbano do litoral brasileiro, localizada na Praia de São Lourenço, cerca de 4,5 km de extensão, utilizando uma área de 9 mil Km², dos quais 50% já estão ocupados, no bairro de São Lourenço. Atualmente, cerca de 2000 pessoas residem no local. Nos finais de semana a população cresce para 10 mil e nas férias e feriados, para cerca de 30 mil pessoas.

Entrada da Riviera



Foto: 16. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: BERTIOGA

ATRATIVO: RIVIERA DE SÃO LOURENÇO

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa	X			
Sinalização Interna	X			
Segurança	X			
Estado de Conservação (externo)	X			
Limpeza e Manutenção	X			
Atendimento	X			
Monitoramento	X			
Situação Atual	X			

COMENTÁRIOS: Condomínio particular, dotado de boa infra-estrutura, voltado ao desenvolvimento sustentável.

Forte São João

Cartão postal de Bertioga, é a mais antiga fortaleza erguida no Brasil, construída em 1532. O Forte, inicialmente chamado de São Thiago, foi construído em paliçada de madeira, substituída por alvenaria, em 1547. Em 1765 passou a se chamar Forte São João. Em 1940 foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. Em 22 de abril de 2000 foi reaberto ao público e toda área em torno do monumento está sendo preparada para se transformar em um parque, onde serão desenvolvidas atividades artísticas e culturais. Horário de funcionamento: de segunda a segunda das 8:00 as 17:00h.

Forte São João



Foto: 17. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Vista da entrada do Canal – Guarita do Forte



Foto: 18. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: BERTIOGA

ATRATIVO: FORTE SÃO JOÃO

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna			X	
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)			X	
Limpeza e Manutenção			X	
Atendimento			X	
Monitoramento			X	
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Precisa de restauro e manutenção além de monitores preparados, e material adequado para prestar informações aos visitantes.

Festa da Tainha

A festa, que faz parte do Calendário Turístico Oficial da cidade, é realizada todo ano no mês de julho atraindo um grande número de visitantes.

TURISMO GASTRONÔMICO

CIDADE: BERTIOGA

ATRATIVO: FESTA DA TAINHA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna		X		
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)				X
Limpeza e Manutenção				X
Atendimento		X		
Monitoramento				X
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Realizado no mês de julho, fazendo parte do calendário turístico da cidade.

Cubatão

Parque Ecológico do Perequê

O parque foi inaugurado em 12/02/97. Localiza-se a apenas 5 Km do centro. Seu acesso é feito por uma estrada marginal a partir da Rodovia Cubatão – Guarujá.

Rio Perequê



Foto: 19. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Interior do Parque



Foto: 20. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: CUBATÃO

ATRATIVO: PARQUE ECOLÓGICO DO PEREQUÊ

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna			X	
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Atualmente está desativado devido ao veneno jogado pela Rhodia.

Vale dos Pilões

Área de encontro dos rios Pilões e Cubatão, onde no século XIX desenvolveu-se uma pequena vila, conhecida antigamente como Cubatão de Cima.

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: CUBATÃO

ATRATIVO: VALE DOS PILÕES

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso			X	
Sinalização Externa				X
Sinalização Interna		X		
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento		X		
Monitoramento		X		
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Local onde nasceu Cubatão, possui cachoeiras, quatro trilhas monitoradas, palestras e atendimento aos estudantes. Existem no local guarda florestal.

Parque Ecológico Cotia-Pará

Localizado às margens da Via Anchieta, entre os Km 55 e 56, distante apenas 2 Km do centro da cidade. Suas instalações compreendem uma área total de 500 mil metros, distribuídos entre Horto Municipal, mini sitio, mini zôo, áreas de esportes, play ground, viveiros de pássaros, áreas de lazer, imagem do Cristo, miniférico e núcleo de educação ambiental.

Entrada do Parque Cotia-Pará



Foto: 21. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Mini Sítio



Foto: 22. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: CUBATÃO

ATRATIVO: PARQUE ECOLÓGICO COTIA-PARÁ

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna		X		
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento			X	
Monitoramento			X	
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: O Parque necessita de monitoramento. Localizado na via Anchieta, km 57. Nele funciona um mini-zoológico.

Cruzeiro Quinhentista

Monumento edificado ao longo do Caminho do Mar, que evoca fatos alusivos à História das antigas vias de comunicação entre o planalto de Piratininga (São Paulo) e o porto de Cubatão.

Cruzeiro – Figura em Azulejo



Foto: 23. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Vista do Cruzeiro – Chegada do Caminho do Mar



Foto: 24. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: CUBATÃO

ATRATIVO: CRUZEIRO QUINHENTISTA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna			X	
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)			X	
Limpeza e Manutenção			X	
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Perto da Refinaria, necessita de reforma.

Vila Fabril

Foi construída para dar moradia aos funcionários das indústrias de Cubatão. Hoje, a Vila Fabril não se encontra em bom estado, havendo poucos moradores e acesso precário.



Foto: 25. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: CUBATÃO

ATRATIVO: VILA FABRIL

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso			X	
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna			X	
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)			X	
Limpeza e Manutenção			X	
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Condições não satisfatórias de aproveitamento.

Calçada do Lorena

Estrada construída por volta de 1790, pelo então governador da Capitânia de São Paulo, Bernardo José de Lorena, para dinamizar o tráfego entre a Capitânia e o Litoral. Possuía 18 Km de extensão por 3m de largura.

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: CUBATÃO

ATRATIVO: CALÇADA DO LORENA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso				X
Sinalização Externa				
Sinalização Interna				
Segurança				
Estado de Conservação (externo)				
Limpeza e Manutenção				
Atendimento				
Monitoramento				
Situação Atual				

COMENTÁRIOS: Acesso fechado para visitação pública.

Parque Anilinas

Com uma área de 54000 m², o parque possui pavilhão de exposições e anfiteatro coberto, e, quadras para a prática de esportes.

Entrada do Parque



Foto: 26. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Vista do Parque



Foto: 27. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: CUBATÃO

ATRATIVO: PARQUE MUNICIPAL ANILINAS

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna			X	
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)			X	
Limpeza e Manutenção			X	
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: O Parque atualmente necessita de um trabalho voltado à sua conservação, pois, muitos dos seus equipamentos estão em péssimas condições de uso.

Pouso da Maioridade

Projetado pelo arquiteto Victor Dubugras e executado em 1922, por ocasião do 1º Centenário da Independência do Brasil. Evoca a construção da Estrada da Maioridade, e a visita da família real a São Paulo em 1846.

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: CUBATÃO

ATRATIVO: POUSO DA MAIORIDADE

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso				
Sinalização Externa				
Sinalização Interna				
Segurança				
Estado de Conservação (externo)				
Limpeza e Manutenção				
Atendimento				
Monitoramento				
Situação Atual				

COMENTÁRIOS: Não está aberto à visitação turística.

Largo do Porto Cubatão

É uma praça antiga com muitas casas em bom estado de conservação e fácil acesso, porém deixa muito a desejar no aspecto sinalização.

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: CUBATÃO

ATRATIVO: LARGO DO PORTO CUBATÃO

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa				X
Sinalização Interna				X
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: É uma praça, com casas antigas, necessita melhor sinalização.

Guarujá

Forte São Felipe

Datado do século XVI, onde o famoso artilheiro alemão Hans Staden viveu parte de sua vida aventureira durante 9 meses, quase sendo devorado pelos índios Tupinambás que o aprisionaram.

Vista atual do Forte São Felipe



Foto: 28. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: GUARUJÁ

ATRATIVO: FORTE SÃO FELIPE

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso			X	
Sinalização Externa				X
Sinalização Interna				X
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)				X
Limpeza e Manutenção				X
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Local histórico que poderia ser mais bem aproveitado turisticamente se restaurado.

Forte do Itapema

Localizado em Vicente de Carvalho foi construído pelos portugueses para proteção do porto em 1537.

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: GUARUJÁ

ATRATIVO: FORTE DO ITAPEMA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa				X
Sinalização Interna				X
Segurança				X
Estado de Conservação (externo)			X	
Limpeza e Manutenção				X
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Farol e o Forte encontram-se em péssimas condições para aproveitamento turístico.

Existe um projeto para a sua completa restauração.

Forte dos Andradas

Instalação militar do exército brasileiro em um dos locais mais belos de todo o litoral paulista, mantém canhões, túneis, mirante, casa mata, paiol de munição. Localizado no final da Praia do Tombo. O passeio pode ser feito nos finais de semana e feriados.

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: GUARUJÁ

ATRATIVO: FORTE DOS ANDRADAS

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa	X			
Sinalização Interna	X			
Segurança	X			
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento		X		
Monitoramento		X		
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Excelente ponto de visitação. Em função das atividades militares, a visita fica restrita apenas aos finais de semana.

Fortaleza da Barra Grande

Um dos mais belos monumentos histórico-militar construído no ano de 1584, durante o domínio espanhol, com o objetivo de defender a Vila de Santos dos ataques dos inimigos da Coroa. Acesso por barco a partir da Ponte Edgar Perdígão, em Santos ou pela estrada de Santa Cruz dos navegantes, no município de Guarujá.

Vista da Fortaleza



Foto: 29. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Vista lateral da Fortaleza



Foto: 30. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: GUARUJÁ

ATRATIVO: FORTALEZA DA BARRA GRANDE

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso			X	
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna		X		
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)	X			
Limpeza e Manutenção	X			
Atendimento	X			
Monitoramento		X		
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Importante monumento histórico, podendo fazer parte de um roteiro de Fortes.

Ermida do Guaibê

Construída no século XVI, fica no extremo nordeste da Ilha a caminho da Fortaleza de São Felipe. Lá, o Padre José de Anchieta, catequizava os índios e nesse mesmo local, Anchieta teria escrito o seu famoso poema: “Milagre dos Anjos”. Sua data de construção é de 1563/65 e sua importância deu-se em meados do século XVII.

Ermida do Guaibê



Foto: 31. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: GUARUJÁ

ATRATIVO: ERMIDA DO GUAIBÊ

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso			X	
Sinalização Externa				X
Sinalização Interna				X
Segurança				X
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção				X
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Ruínas Históricas, que devem ser mais bem aproveitadas.

Pavilhão da Maria Fumaça

Datado do início do século XX, ligava Guarujá ao Distrito de Vicente de Carvalho – 1905. A locomotiva foi desativada em 1956. Localiza-se na Avenida Leomil esquina com Av. Puglise.

Pavilhão Maria Fumaça



Foto: 32. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: GUARUJÁ

ATRATIVO: PAVILHÃO DA MARIA FUMAÇA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa	X			
Sinalização Interna	X			
Segurança	X			
Estado de Conservação (externo)	X			
Limpeza e Manutenção	X			
Atendimento	X			
Monitoramento				X
Situação Atual	X			

COMENTÁRIOS: Locomotiva de importância histórica. Localizada no centro da cidade.

Carro Fúnebre de Santos Dumont

Relíquia do ano de 1924. Localizado na Av. Leomil esquina com Av. Puglise, em frente ao Pavilhão Maria Fumaça.

Carro Fúnebre de Santos Dumont



Foto: 33. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO HISTÓRICO

CIDADE: GUARUJÁ

ATRATIVO: CARRO FÚNEBRE DE SANTOS DUMONT

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa	X			
Sinalização Interna	X			
Segurança	X			
Estado de Conservação (externo)	X			
Limpeza e Manutenção	X			
Atendimento	X			
Monitoramento	X			
Situação Atual	X			

COMENTÁRIOS: Localizado no centro da cidade, representa um grande momento histórico do séc. XX.

Passeios Náuticos

Os passeios náuticos realizados no Guarujá são uma ótima opção para contemplar as belezas naturais da região.

Escuna



Foto: 34. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Vista lateral da Escuna



Foto: 35. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO NÁUTICO

CIDADE: GUARUJÁ

ATRATIVO: PASSEIOS NÁUTICOS

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna		X		
Segurança	X			
Estado de Conservação (externo)	X			
Limpeza e Manutenção	X			
Atendimento	X			
Monitoramento		X		
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Passeios de Escuna.

Heureka Exploratorium

É um parque temático de ciência e tecnologia. O visitante encontrará fósseis, réplicas dos inventos dos grandes cientistas da humanidade, brinquedos demonstrativos de fenômenos de física aplicada, de forma objetiva, relacionando-se com o dia-a-dia das pessoas; giroscópio desenvolvido pela NASA, mini planetário, pequeno auditório para divulgação de documentários e muitas outras atrações, possuindo ainda lanchonete, sorveteria e uma loja de conveniência cultural. Localizado na Av. Marechal Deodoro da Fonseca, 1096 – Praia das Pitangueiras. Horário de Funcionamento: Diariamente das 15:00 as 23:00 h.

Heureka Exploratorium



Foto: 36. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: GUARUJÁ

ATRATIVO: HEUREKA EXPLORATORIUM

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa				
Sinalização Interna				
Segurança	X			
Estado de Conservação (externo)	X			
Limpeza e Manutenção	X			
Atendimento	X			
Monitoramento	X			
Situação Atual	X			

COMENTÁRIOS: Equipamento recentemente inaugurado. Voltado também para o segmento científico-educacional.

Acquamundo

Este aquário exibe enorme coleção de animais aquáticos e terrestres do Brasil e do mundo todo. Possui praça de alimentação. Localizado na Av. Miguel Stéfano, 2001 na praia da Enseada.

Acquamundo



Foto: 37. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Praias

São diversas as praias que satisfazem todos os gostos, desde o sossego de uma praia com águas calmas e sem ondas, até praias próprias para esportes como surf.

Praia de Pitangueiras



Foto: 38. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Praia da Enseada



Foto: 39. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: GUARUJÁ

ATRATIVO: ACQUAMUNDO

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa	X			
Sinalização Interna	X			
Segurança	X			
Estado de Conservação (externo)	X			
Limpeza e Manutenção	X			
Atendimento	X			
Monitoramento	X			
Situação Atual	X			

COMENTÁRIOS: Maior aquário da América do Sul.

TURISMO DE LAZER

CIDADE: GUARUJÁ

ATRATIVO: PRAIAS

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna				
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)	X			
Limpeza e Manutenção	X			
Atendimento				
Monitoramento				
Situação Atual	X			

COMENTÁRIOS: Encontram-se em excelente estado de aproveitamento.

Itanhaém

Fazenda Bargieri

Localiza-se na área rural do município. Há criação de animais silvestres como javalis, capivaras, queixadas, búfalos e cabras. Possui um restaurante onde se pode saborear a comida típica da fazenda. Dispõe de um pesque-pague e de chalés para estadia. Os hóspedes podem desfrutar de banhos de rio, passeios de barco, trilhas e outras belezas da Mata Atlântica.

Entrada da Fazenda Bargieri



Foto: 40. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Vista do Lago



Foto: 41. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: FAZENDA BARGIERI

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna		X		
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento		X		
Monitoramento		X		
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Localizada na área rural da cidade. Dispõe de pesque-pague e chalés para estadia.

Banhos de rio, passeios de barco, trilhas e Mata Atlântica.

Rio Itanhaém

São 7 km de rio que deságua no mar, entre o Morro do Sapucaetava e a Praia do Centro. Conhecida como “Amazônia Paulista”, possui manguezais, floresta de planície e matas ciliares. Inaugurado recentemente um centro de pesquisa.

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: RIO ITANHAÉM

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa				X
Sinalização Interna		X		
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento				
Monitoramento				
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: São 7 km de rio que deságua no mar, entre o Morro do Sapucaetava e a Praia do

Centro. Conhecida como “Amazônia Paulista”, possui manguezais, floresta de planície e matas ciliares.

Inaugurado recentemente um centro de pesquisa.

Morro do Sapucaetava

Morro localizado entre a barra do Rio Itanhaém e a Praia dos pescadores. Possui uma trilha ecológica urbana e um mirante, com uma linda vista panorâmica do oceano e da Praia dos Pescadores. A mesma trilha serve de acesso à pequena e linda Praia da Saudade e à Pedra do Itaquanduva.

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: MORRO DO SAPUCAETAVA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna		X		
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento		X		
Monitoramento		X		
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Localizado entre a barra do Rio Itanhaém e a Praia dos Pescadores Possui trilha ecológica e mirante.

Morro do Piraguvra

Localiza-se no bairro da Praia do Sonho. De fácil acesso, destaca-se pela vista panorâmica da boca da barra, parte da Praia do Sonho e adjacências. Pode-se avistar também o manguezal e o Rio Itanhaém.

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: MORRO DO PIRAGUYRA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa				X
Sinalização Interna				X
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)			X	
Limpeza e Manutenção				X
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Localiza-se no bairro da Praia do Tombo. Do Morro pode-se avistar o manguezal e o Rio Itanhaém.

Ilha Queimada Grande

Possui densa vegetação e um costão de rara beleza, que forma ao seu redor um viveiro natural de peixes. É um dos melhores pontos de mergulho e pesca esportiva do Brasil. A descida à ilha é proibida por ser área de relevante interesse ecológico e pelos perigos causados pela grande quantidade de ofídios existente na ilha. Estudos do Instituto Butantã, estimam em um ofídio para cada dez metros quadrados de ilha. Fica a 37 km da costa.

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: ILHA QUEIMADA GRANDE

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso				
Sinalização Externa				
Sinalização Interna				
Segurança				
Estado de Conservação (externo)				
Limpeza e Manutenção				
Atendimento				
Monitoramento				
Situação Atual				

COMENTÁRIOS: Fica a 37 km da costa, também conhecida como Ilha das Cobras. O desembarque na Ilha está proibido, pois se trata de uma área de preservação ecológica. Possui um costão rochoso natural, variedade peixes, apropriado para o mergulho e pesca esportiva.

Ilha Queimada Pequena

Formação rochosa truncada ao meio, onde há densa vegetação com muitas espécies da flora. A parte rochosa do conjunto é viveiro natural de gaivotas. Fica a 22 km da costa e muitas pessoas procuram suas águas para a pesca. Também apresenta perigos com ofídios como acontece na Ilha Queimada Grande.

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: ILHA QUEIMADA PEQUENA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso				
Sinalização Externa				
Sinalização Interna				
Segurança				
Estado de Conservação (externo)				
Limpeza e Manutenção				
Atendimento				
Monitoramento				
Situação Atual				

COMENTÁRIOS: Localiza-se a 22 km da costa, muito procurada para a prática da pesca, não podendo desembarcar para visitação turística.

Ilha das Cabras

Está localizada a 500 metros da praia, sendo seu acesso feito pela Praia dos Sonhos e dos Pescadores. Esta é uma pequena ilha, formada por rocha e vegetação. Nas marés baixas, pode ser alcançada a pé, sendo muito visitada pelos turistas.

Ilha das Cabras



Foto: 42. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: ILHA DAS CABRAS

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso				
Sinalização Externa				
Sinalização Interna				
Segurança				
Estado de Conservação (externo)				
Limpeza e Manutenção				
Atendimento				
Monitoramento				
Situação Atual				

COMENTÁRIOS: Situada entre as Praias do Sonho e dos Pescadores, na maré alta torna-se perigosa

a sua visitação.

Casa de Câmara e Cadeia

Reformada em 1829 para abrigar a Casa de Câmara e Cadeia, o prédio possui um andar térreo onde funcionava nessa época a Cadeia, e no andar superior a Câmara Municipal. Supõe-se que sua construção date da época em que Itanhaém foi elevada à categoria de Vila, em 1561, pois só adquiriria o status se tivesse cadeia, pelourinho e igreja.

Fachada da Casa de Câmara e Cadeia



Foto: 43. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO HISTÓRICO CULTURAL

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: CASA DE CÂMARA E CADEIA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna		X		
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento		X		
Monitoramento		X		
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Localiza-se no centro histórico, também funciona o centro de informações turísticas

Convento Nossa Senhora da Conceição

Localizado no alto do Morro de Itaguaçu, no Centro Histórico da cidade, teve sua origem na Ermida dedicada à Santa, construída em 1532, data de fundação da cidade, com marco inicial (Cruzeiro do Convento). Sendo uma das primeiras Igrejas a serem construídas no Brasil, aberta à visitação pública. Funcionamento de terça a domingo, com entrada à R\$ 1,00. (referência: Janeiro de 2002)

Convento N. S. da Conceição



Foto: 44. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO HISTÓRICO-CULTURAL

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: CONVENTO N. S. DA CONCEIÇÃO

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna		X		
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento			X	
Monitoramento			X	
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Importante ponto turístico, é muito visitado tanto por turistas como por pescadores da região.

Igreja Matriz Sant'Anna

Localizada também no Centro Histórico, na Praça Narciso de Andrade, teve seu início de construção em 1639, sendo concluída em 1711; estilo colonial, tornando-se hoje atração para os muitos turistas que visitam a essa parte da cidade.

Igreja Matriz de Sant'Anna



Foto: 45. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Fachada da Igreja



Foto: 46. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO HISTÓRICO-CULTURAL

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: IGREJA MATRIZ DE SANT'ANNA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna				
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento		X		
Monitoramento		X		
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Localiza-se no centro histórico.

Pocinho de Anchieta

Leva esse nome em virtude de o Padre Anchieta ter ensinado os índios a fazerem uma barreira de pedras para assim represarem os peixes. O local é indicado para o banho de mar por ter águas calmas e claras.

Pocinho de Anchieta



Foto: 47. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: POCINHO DE ANCHIETA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa				X
Sinalização Interna				X
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)			X	
Limpeza e Manutenção			X	
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Local apropriado para o banho de mar, possui águas calmas e claras. Seu nome se dá em virtude de o Padre Anchieta ter ensinado os índios a fazerem uma barreira de pedras para represarem os peixes.

Cama de Anchieta

Um dos pontos turísticos mais visitados. Trata-se de uma formação rochosa encravada entre o costão rochoso da Praia dos Sonhos e o mar. Segundo a lenda, o Padre José de Anchieta, em suas peregrinações por Conceição de Itanhaém, costumava descansar e inspirar-se ali para escrever seus poemas. O acesso é feito por trilhas entre as rochas, e por isso deve ser feito com cuidado.

Cama de Anchieta



Foto: 48. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: CAMA DE ANCHIETA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso			X	
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna			X	
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)				X
Limpeza e Manutenção			X	
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: O atrativo é um dos pontos turísticos mais procurados. O acesso é feito por trilhas.

Pedra da Esfinge

A pedra da Esfinge é um pequeno conjunto geológico que hoje está exposto devido ao desabamento do Morro do Paranambuco. Trata-se de formação rochosa que vista de longe assemelha a uma figura egípcia.

Vista da Pedra da Esfinge



Foto: 49. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Estação Ferroviária

No início do século XX, se dá a construção da estrada de ferro Southern São Paulo Railway Company, que depois se torna a Estrada de Ferro Sorocabana, linha Santos. A Estação possuía um design moderno, apresentando vários cômodos com alojamentos e dependências necessárias para o desempenho de funções, como meio de comunicação e transporte.

Entrada do Espaço Cultural da Estação



Foto: 50. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Espaço Cultural da Estação



Foto: 51. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: PEDRA DA ESFINGE

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna			X	
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)			X	
Limpeza e Manutenção			X	
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Situa-se entre a Praia do Sonho e a Praia do Cibratel. Pode-se avistar o Oceano e uma parte da cidade.

TURISMO DE LAZER

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna				X
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Reformado, perdeu suas características iniciais.

Country Clube

Localizado às margens do Rio Preto, no Bairro do Jd. Coronel. Recanto agradável, com densa vegetação e rio apropriado para banhos. No local pode-se alugar caiaques e cavalos para passeios. Possui trapiche para barcos, que recebe também os barcos turísticos que realizam viagens do centro da cidade até o local. É possível o acesso de carro.

Country Clube Itanhaém

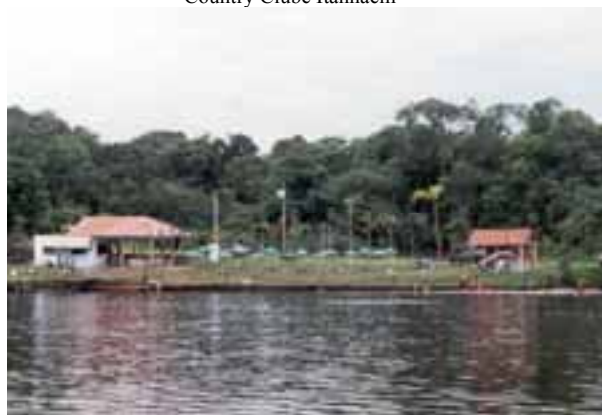


Foto: 52. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Caiques no Country Clube

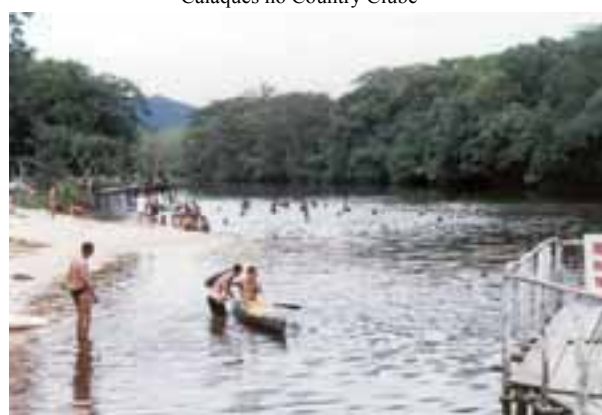


Foto: 53. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: COUNTRY CLUBE

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna			X	
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento		X		
Monitoramento				X
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Localiza-se no bairro Jd. Coronel, às margens do Rio Preto. O acesso também é possível por carro. Recebe barcos turísticos que realizam viagens do centro da cidade até o Country Clube.

Gruta Nossa Senhora de Lourdes

É de propriedade particular. Seu proprietário a construiu para homenagear a santa e cultuá-la junto com a população local. Localizada no costão da Praia dos Sonhos, entre a Cama de Anchieta e o Costão de Paranambuco. A visitação é aberta ao público.

Gruta Nossa Senhora de Lourdes



Foto: 54. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO LAZER

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: GRUTA NOSSA SENHORA DE LOURDES

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna				X
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: É de propriedade particular, porém a visitação é aberta ao público. Recentemente foi aprovada a desapropriação da área.

Monumento Mulheres de Areia

Obra do Escultor Serafim Gonzáles, colocado na praia dos Pescadores em 1973, como marco das gravações da novela de Ivani Ribeiro que, em sua primeira versão, foi gravada no local pela TV Tupi de São Paulo.

Monumento Mulheres de Areia



Foto: 55. AGEM/UNIMONTE – Março 200

Monumento Mulheres de Areia



Foto: 56. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: MONUMENTO MULHERES DE AREIA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna				X
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento		X		
Monitoramento		X		
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Localiza-se na praia dos Pescadores, situada entre o Morro do Sapucaetava e a praia do Sonho

o atendimento e monitoramento existem quando solicitado junto à Secretaria de Turismo.

Praias

As belas praias de Itanhaém encontram-se em boas condições de limpeza e balneabilidade.

Praia dos Sonhos



Foto: 57. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Praia dos Pescadores



Foto: 58. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: ITANHAÉM

ATRATIVO: PRAIAS

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna		X		
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento				
Monitoramento				
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: O atendimento é feito sempre que solicitado.

Mongaguá

Poço das Antas

É um parque ecológico com piscinas de águas naturais e correntes, trilhas ecológicas, etc. Acesso à Rodovia Padre Manoel da Nóbrega, a 700 metros do centro da cidade.

Funcionamento diário, das 08:00 às 19:00, entrada a R\$ 2,00. (referências: Janeiro 2002)

Entrada do Poço das Antas



Foto: 59. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Poço das Antas



Foto: 60. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: MONGAGUÁ

ATRATIVO: POÇO DAS ANTAS

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna				X
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)				X
Limpeza e Manutenção				X
Atendimento			X	
Monitoramento			X	
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Atualmente o local está dotado de churrasqueiras e quiosques, parecendo mais uma área de lazer do que ecológica, e não existe um controle quanto ao número dos visitantes.

Plataforma de Pesca

Estrutura de concreto que avança 400 metros mar adentro, localizada no bairro Agenor de Campos, a 10 km do centro da cidade.

O funcionamento é diário (24 h), a entrada custa R\$ 3,00. (referência: Janeiro de 2002)

Entrada da Plataforma de Pesca



Foto: 61. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Vista da Plataforma de Pesca



Foto: 62. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE PESCA ESPORTIVA

CIDADE: MONGAGUÁ

ATRATIVO: PLATAFORMA DE PESCA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna				X
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)			X	
Limpeza e Manutenção			X	
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Está interdita no momento por problemas estruturais. Faz parte de um complexo de lazer no bairro Agenor de Campos, que é composto pelo Parque Turístico Ecológico A Tribuna e Camping Municipal.

Feira de Artesanato

Localizada em local permanente, no centro da cidade, conta com 98 quiosques, onde artesãos podem expor e vender seus trabalhos. Há também quiosques que servem lanches, doces, e petiscos.

Funcionamento aos sábados, domingos e feriados, das 14:00 h às 24:00.

Entrada da Feira de Artesanato



Foto: 63. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Parque Ecológico A Tribuna

Localizado em frente à Plataforma de Pesca no bairro Agenor de Campos. O parque abriga um viveiro com mais de 40 tipos de aves, e também o Aquário Municipal com mais de 60 espécies.

Funcionamento de terça a domingo, das 10:00 às 17:00 h.

Entrada do Parque Ecológico A Tribuna



Foto: 64. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Lago do Parque Ecológico A Tribuna



Foto: 65. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: MONGAGUÁ

ATRATIVO: FEIRA DE ARTESANATO

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna				X
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Está localizada no centro da cidade, e como as demais da região caracteriza-se mais como feira de conveniências.

TURISMO DE LAZER

CIDADE: MONGAGUÁ

ATRATIVO: PARQUE ECOLÓGICO A TRIBUNA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa	X			
Sinalização Interna				X
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Atrativo voltado ao lazer e à pesquisa.

Praias

A exemplo da paisagem típica do litoral paulista, as praias são de grande beleza e extensão, oferecendo boas condições de balneabilidade.

Praia Agenor de Campos



Foto: 66. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Peruíbe

Lama Negra

Aplicada sobre a pele, a lama possui características terapêuticas, sendo indicada no tratamento dermatológico e reumático. Com 100 metros de profundidade e ocupando uma área de 10 hectares, a jazida deverá abastecer a rede pública de saúde do município, além do mercado terapêutico.

Lama Negra



Foto: 67. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Centro Demonstrativo de Uso da Lama Negra



Foto: 68. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: MONGAGUÁ

ATRATIVO: PRAIAS

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa				X
Sinalização Interna				X
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)				X
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: Encontram-se em bom estado.

TURISMO DE SAÚDE

CIDADE: PERUÍBE

ATRATIVO: LAMA NEGRA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso				
Sinalização Externa				
Sinalização Interna				
Segurança				
Estado de Conservação (externo)				
Limpeza e Manutenção				
Atendimento				
Monitoramento				
Situação Atual				

COMENTÁRIOS: Projeto está em fase final de aprovação pelos órgãos competentes. Sem condições de análises no momento.

Estação Ecológica Juréia-Itatins

Com uma área de total de 82.000 hectares, onde, apenas 10 % são abertos a visitação pública, o parque possui vegetação de Mata Atlântica, restinga, manguezais e campos. Abriga cerca de 400 espécies de animais silvestres. Calcula-se que o maciço da Juréia faz parte do continente há 6000 anos.

Trilha da Estação Ecológica Juréia-Itatins



Foto: 69. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Praia da Estação Ecológica Juréia-Itatins



Foto: 70. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: PERUÍBE

ATRATIVO: ESTAÇÃO ECOLÓGICA JURÉIA-ITATINS

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa				
Sinalização Interna				
Segurança				
Estado de Conservação (externo)				
Limpeza e Manutenção				
Atendimento				
Monitoramento				
Situação Atual				

COMENTÁRIOS: Uma das últimas reservas naturais de Mata Atlântica, onde somente 10 % da reserva encontra-se aberta à visitação pública monitorada.

Cachoeira do Paraíso

Cachoeira com tobogã de pedra, no interior da Estação Ecológica da Juréia – Itatins. Excelente para banhos e fotografias, tendo um ótimo panorama. O acesso é pela estrada Guarauá – Una.

Localizado a aproximadamente 23 km do centro.

Cachoeira do Paraíso



Foto: 71. AGEM/UNIMONTE – Março 2002



Foto: 72. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO ECOLÓGICO

CIDADE: PERUÍBE

ATRATIVO: CACHOEIRA DO PARAÍSO

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso		X		
Sinalização Externa			X	
Sinalização Interna		X		
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)			X	
Limpeza e Manutenção			X	
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Localizada no interior da Estação Juréia-Itatins, com acesso pela estrada Guarauá-Una.

A situação não é satisfatória em virtude da falta de controle de utilização e frequência, pois a mesma encontra-se dentro de uma área de preservação ambiental.

Praias

As praias de Peruíbe estão distribuídas ao longo de 39 km de muita beleza, das mais urbanizadas às mais selvagens. É um local muito procurado por turistas das mais variadas idades que buscam horas agradáveis de lazer e descanso.

Praia do Una



Foto: 73. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Vista Panorâmica da Praia de Peruíbe



Foto: 74. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO DE LAZER

CIDADE: PERUÍBE

ATRATIVO: PRAIAS

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna		X		
Segurança		X		
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento				
Monitoramento				
Situação Atual		X		

COMENTÁRIOS: 39 Km de praia, que estão sendo reurbanizados com verba fornecida pelo DADE –

Departamento de Apoio ao Desenvolvimento de Estâncias. Estão divididas em urbanizadas e selvagens, a

praia do Costão é referência turística.

Mirante da Torre

O mirante de Peruíbe expõe os contornos panorâmicos da cidade até onde a visão pode alcançar. Funciona todos os dias das 08:00 h às 17:00 h.

TURISMO DE LAZER

CIDADE: PERUÍBE

ATRATIVO: MIRANTE DA TORRE

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso			X	
Sinalização Externa				X
Sinalização Interna				X
Segurança			X	
Estado de Conservação (externo)		X		
Limpeza e Manutenção		X		
Atendimento				X
Monitoramento				X
Situação Atual			X	

COMENTÁRIOS: Torre de retransmissão situada no Bairro dos Prados, a situação atual não é satisfatória em

virtude da ausência dos serviços.

Chão de Pedra

O artesanato é todo feito no local, pelo proprietário e as equipes. O local possui Museu de Geologia que é integrado à rocha principal; uma sala para a comercialização dos artesanatos (atelier); uma área para lazer, com piscina decorada, com rocha bruta e um bar, sauna e também dispõem de um serviço de máscara de Lama Negra.

Funcionamento de segunda a segunda, das 09:00 h às 20:00 h.

Placas Indicativas do Chão de Pedras



Foto: 75. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Vista do Local



Foto: 76. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO MÍSTICO

CIDADE: PERUÍBE

ATRATIVO: CHÃO DE PEDRA

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa		X		
Sinalização Interna		X		
Segurança	X			
Estado de Conservação (externo)	X			
Limpeza e Manutenção	X			
Atendimento	X			
Monitoramento	X			
Situação Atual	X			

COMENTÁRIOS: Espaço esotérico, possui piscinas com água magnetizada.

Praia Grande

Fortaleza de Itaipú

A centenária e imponente Fortaleza de Itaipú foi instalada durante o Governo do Presidente Campos Sales e atualmente possui seus três fortes preservados: Duque de Caxias (1918), Jurubatuba (1920) e Rego Barros (1942). A Vila Militar, juntamente com os fortes estão dentro de uma reserva de Mata Atlântica, de onde se avista as cidades vizinhas e toda a orla de Praia Grande. Os armamentos de Guerra, como canhões franceses do início do século, estão preservados. A Agência de Viagens Mar-Tur monitora visitas ao local. É necessária a identificação nas visitas sem monitoramento.

Funcionamento diário, com visitas monitoradas nos sábados, domingos e feriados, com custo de R\$ 5,00 para adulto. (referência: Janeiro de 2002)

Entrada da Fortaleza do Itaipú



Foto: 77. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

Fortaleza do Itaipú



Foto: 78. AGEM/UNIMONTE – Março 2002

TURISMO HISTÓRICO-CULTURAL

CIDADE: PRAIA GRANDE

ATRATIVO: FORTALEZA DO ITAIPÚ

ITEM	ÓTIMO	BOM	NÃO SATISFAT.	INEXISTENTE
Acesso	X			
Sinalização Externa	X			
Sinalização Interna	X			
Segurança	X			
Estado de Conservação (externo)	X			
Limpeza e Manutenção	X			
Atendimento	X			
Monitoramento	X			
Situação Atual	X			

COMENTÁRIOS: Importante atrativo que contempla tanto o aspecto histórico-militar como também a área ecológica.