ESPECIALIZAÇÃO *Lato sensu* EM GESTÃO PÚBLICA 2015

POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O CIRCUITO TURÍSTICO E CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE TURISMO NA BAIXADA SANTISTA

Renato Marchesini[1]

Resumo

Este trabalho visa desenvolver o circuito metropolitano de turismo da Baixada Santista, possibilitando a integração dos municípios, levando em consideração a importância do turismo para região de forma direta e indireta e as vantagens competitivas resultantes da ação conjunta de livre circulação de veículos de turismo para as agências de viagens e turismo de receptivo regional.

Para grupos organizados que hoje desejam visitar alguma cidade da Baixada Santista, seja de van, micro-ônibus e/ou ônibus é uma verdadeira jornada conseguir tais autorizações de circulação, sendo muitas vezes até inviável devido às taxas cobradas. Algo que desestimula, e faz com que o visitante opte por realizar passeios e movimentar a economia em outros locais.

O objetivo deste trabalho é a criação de uma Lei ou Termo de Cooperação entre as cidades que compõem a Região Metropolitana da Baixada Santista – como um Selo Metropolitano, e/ou Certificado que estabeleça a livre circulação (sem taxas e burocracias) para as Agências de Viagens e Turismo Receptivo Regional, potencializando, desta forma, os fatores de integração dos municípios (elemento comum ao conceito metropolitano) e, simultaneamente, valorizar as diversidades de cada um, de modo que possamos desenvolver e organizar o circuito metropolitano de turismo.

Palavras Chave: Circuito Turístico, Selo Metropolitano, Circulação de Veículos, Turismo Receptivo, Baixada Santista.

[1] Educador do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia, Campus Cubatão, São Paulo, SP, Brasil e Gestor de Projetos da R9 Gestão Cultural, Ambiental e Turística. minimo_impacto@yahoo.com.br

Introdução

Dentre os muitos temas envolvidos nas políticas públicas, o da mobilidade tem fundamental destaque, por ser fator essencial para todas as atividades humanas, elemento decisivo para o desenvolvimento econômico e para a qualidade de vida e ter papel determinante na inclusão social e na apropriação de uma região metropolitana e de todos os serviços urbanos.

Entre as décadas de 60 a 80, as cidades da Baixada Santista recebiam o turista de um dia, os chamados “farofeiros”, que iam à praia apenas para se divertir no mar - turismo de sol e praia. Vários ônibus chegavam e ficavam estacionados ao longo da faixa de areia ou próximos à orla marítima e o comércio procurava atender o gosto deste perfil de turista: para atendê-los, existiam desde cabines de banho até maiôs que podiam ser alugados.



Figura 1. Cidade de Praia Grande, Praia Mirim no final da década de 1960.
Fonte: Historiador PG, 2015.

No entanto, este fluxo de turismo desordenado aliado à falta de infraestrutura e consciência dos visitantes gerou uma série de problemas para as cidades; em especial porque as famílias traziam o que comer e não se importavam com o lixo que produziam e a areia, o mar, as ruas e as praças ficavam muito sujas.

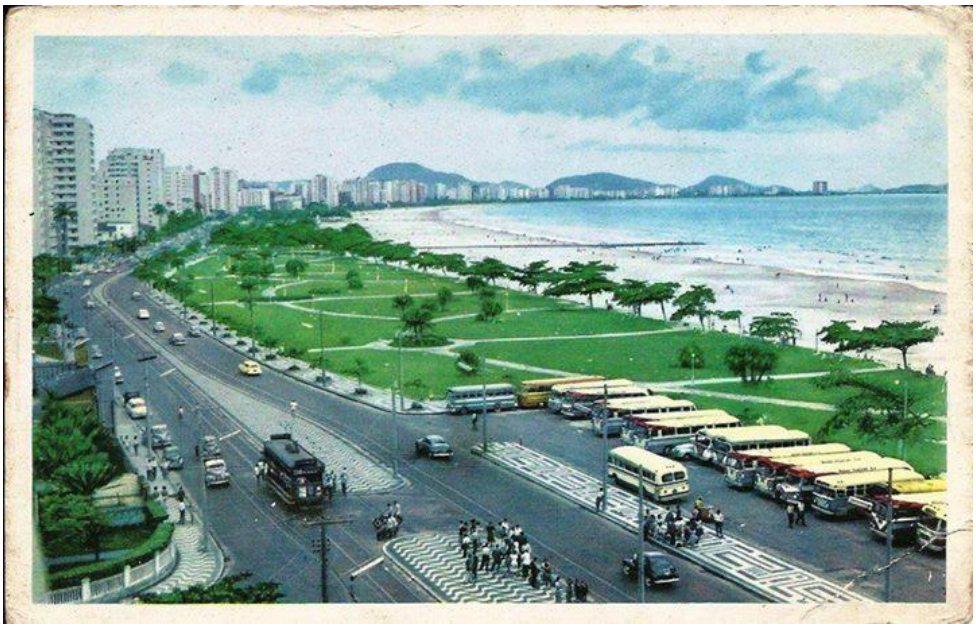


Figura 3: Estacionamento de ônibus de turista de um dia (“farofeiros”) na Praia do José Menino em 1966.
Fonte: Laire Giraud, 1966.

Nesse contexto, na tentativa de controlar o turismo de massa e garantir a imagem e qualidade ambiental das cidades enquanto estâncias turísticas, as prefeituras municipais deram início a algumas ações para o controle das atividades excursionistas nos municípios e, assim, evitar transtornos por meio da reurbanização da orla (estacionamento, comércio, sanitários, lixeiras, áreas de lazer, dentre outros). Também geraram mecanismos próprios para autorização de circulação de veículos de turismo (*vans*, micro-ônibus e ônibus), implantadas e em funcionamento até os dias presentes no controle desse perfil de visitantes.

Os grupos organizados que atualmente desejam visitar alguma cidade da Baixada Santista utilizando *van*, micro-ônibus e/ou ônibus necessitam obter autorizações de circulação, o que exige cumprir uma série de procedimentos burocráticos e pagar taxas muitas vezes inviáveis, o que desestimula e faz com que o visitante opte por realizar passeios e movimentar a economia em outros locais.

Este histórico tem sido uma das principais causas para justificar os processos de privatizações dos espaços urbanos, pois, diante do surgimento de impactos ambientais pela presença desse perfil de visitantes, os gestores públicos estabeleceram barreiras e restrições à

mobilidade dessas pessoas, como, por exemplo, adotar cobrança de taxa de turismo para a entrada, circulação e permanência dos ônibus de excursão nas cidades litorâneas.

Essa situação se agrava no caso de interesse de visitar várias cidades da região, pois cada uma delas possui suas próprias regras, políticas e leis executadas por diversos órgãos/departamentos e taxas diferenciadas para a circulação de veículos de turismo. Esse contexto torna difícil a formação e operacionalização de um produto turístico regional integrado, tornando o "produto" Baixada Santista pouco competitivo diante de outras opções turísticas.

Assim, embora as políticas vigentes tenham freado o turismo desorganizado e de massa no passado, atualmente trava a circulação de grupos organizados por agências de viagens e turismo de receptivo regional.

O objetivo deste trabalho é a análise da situação atual visando a potencialização da integração das cidades da Região Metropolitana da Baixada Santista, tendo como benefícios a possibilidade de desenvolver e organizar o circuito metropolitano de turismo, potencializar os fatores de integração dos municípios e, simultaneamente, valorizar suas diversidades. Assim, o problema de pesquisa consiste em "quais as características necessárias a uma lei ou termo de cooperação intermunicipal para integrar o turismo turístico receptivo na região da Baixada Santista?". Os objetivos de pesquisa estabelecidos foram definidos como:

- Entender os processos de organização dos espaços urbanos, especialmente com potencial turístico e estudar elementos do planejamento turístico;
- Analisar as características da região da Baixada Santista e seu histórico turístico;
- Propor alternativas de políticas públicas para fomentar do turismo regional.

O método de pesquisa deste estudo de caso divide-se em duas partes principais: Na primeira parte utilizou-se o método bibliográfico, através do levantamento, estudo e análise da literatura sobre o assunto em livros, artigos e sites. Este procedimento permitiu conhecer mais sobre o assunto e, através desta análise, buscou-se trazer suporte e fundamentos de embasamento teórico.

Na segunda parte do trabalho utilizou-se a observação do participante de forma empírica, ao investigar um fenômeno atual dentro de seu contexto de vida real. O trabalho apresentado é o resultado destes dois métodos, originando propostas para o fomento da atividade turística na

Baixada Santista.

1. REFERENCIAL TEÓRICO

1.1. Organização dos espaços urbanos e o planejamento turístico

A busca de soluções puramente individuais para os problemas gerais e a falta de coletivismo são responsáveis pela pilhagem dos espaços, pela má qualidade do produto oferecido, (...) pela exploração do turista e pelos maus resultados financeiros dos empreendimentos (RUSCHMANN, 1997).

> Quando míopes, os agentes privados e públicos não conseguem reagir, descobrindo os caminhos da orientação do mercado e do planejamento integrado como forma de reverter o processo de decadência. [...] é a postura caracterizada pela não priorização das necessidades do turista. [...] surgem às consequências negativas de perda de competividade (PETROQUI, 2004).

O que era uma solução no passado não atende mais a sociedade contemporânea. Deixa de gerar efeitos desejáveis, e dentro deste conceito de evoluir nos deparamos com a dimensão temporal, que se diz a eficácia da lei no tempo e sociedade que esta inserida. Via de regra, uma lei é eficaz até que outra a revogue ou derrogue, isto é, até que seja antiquada ou modificada por outra.

> O planejamento é uma atividade, não é algo estático, é um devir, um acontecer de muitos fatores concomitantes que têm que ser coordenados para se alcançar um objetivo que está em outro tempo. Sendo um processo dinâmico é lícita a permanente revisão, a correção de rumos, pois exige um repensar constante, mesmo após a concretização dos objetivos (BARRETO, 1991).

Segundo Monte-Mór (2015), a compreensão do processo de produção do espaço urbano no qual vivemos é um dos primeiros passos mais importantes e para a emancipação do homem-cidadão contemporâneo.

> A realização da sociedade urbana exige uma planificação orientada para as necessidades sociais, as necessidades da sociedade urbana. Ela necessita de uma ciência da cidade (das relações e correlações na vida urbana). Necessárias, estas condições não bastam. Uma força social e política capaz de operar esses meios (que não são mais do que meios) é igualmente indispensável (LEFEBVRE, 2015).

As políticas públicas de planejamento urbano que visam desenvolver o potencial turístico de uma região englobam diversas estratégias; podendo-se definir a política pública

como o conjunto de ações executadas pelo Estado, dirigidas a atender às necessidades de toda a sociedade (DIAS, 2003).

Também é possível conceituar política pública como um conjunto de regras e ações que são elaboradas e executadas pelo Estado, embasada numa ideologia para o benefício da coletividade, da população (FELLINI, 1983). Tais políticas públicas podem ocorrer de forma harmônica, umas articuladas às outras, em conjunto com vários setores, visando o bem da coletividade de forma integrada.

> No que se refere ao turismo, GOELDNER *et al* (2002), entendem como política pública: Um conjunto de regulamentações, regras, diretrizes, diretivas, objetivos e estratégias de desenvolvimento e promoção que fornece uma estrutura na qual são tomadas as decisões coletivas e individuais que afetam diretamente o desenvolvimento turístico e as atividades diárias dentro de uma destinação.

O Estado exerce um papel fundamental no desenvolvimento do turismo num país, região ou município. O governo exerce os seguintes papéis no desenvolvimento do turismo: o de coordenar, planejar, legislar e regulamentar, incentivar, atuação social e promover (OMT, 2003). A política pública de turismo estabelece metas e diretrizes que orientam o desenvolvimento sócio espacial da atividade, tanto no que tange à esfera pública como no que se refere iniciativa privada (CRUZ, 2002).

O turismo é um fenômeno social e pode ter distintos significados em função do papel que em dado momento exerce nas pessoas. É o maior dos movimentos migratórios da humanidade e tem crescimento constante. Trata-se do deslocamento dos indivíduos para diferentes cidades, regiões ou países, e a consequente utilização de serviços durante a visita, como transporte, hospedagem, alimentação, e outros.

O Turismo compreende as atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e estadias em lugares diferentes do seu local de residência, por um período consecutivo inferior a um ano, com propósitos de lazer, descanso, negócios e outros. (OMT, 2003).

O correto planejamento e execução da atividade turística podem colaborar na recuperação e preservação do patrimônio histórico e cultural, na utilização sustentável dos recursos naturais, em oportunidades para empreendimentos locais, dentre outros.

Apresenta-se como uma das melhores alternativas para o desenvolvimento. É uma das mais democráticas fontes de distribuição de renda e empregos, gerando serviços diretos e indiretos. A "Indústria Turística" vem sendo considerada a maior empregadora mundial. O turismo enseja um impulso acentuado na economia, pois seu efeito multiplicador é bastante elevado. O seu desenvolvimento implica na inclusão de setores distintos, e aparentemente sem relação, como farmácias, mercados e lojas de vestuário, tornando-se, muitas vezes, a principal fonte de receitas e empregos de um destino.

O turismo favorece o contato dos homens e das mulheres com a natureza e com as culturas, promove a valorização dos recursos ambientais e apresenta as belezas da criação como uma herança comum de toda família humana (Papa João Paulo II, 27.09.01, *apud* CNBB, 2015, p.1).

> Em muitos países, o turismo exerce um papel fundamental na economia do país. A sua importância se dá em virtude dos efeitos multiplicadores que o turismo exerce sobre as variações de renda, do emprego, do produto e da entrada e saída de divisas, em decorrência dos gastos com o turismo. A determinação do valor numérico desses multiplicadores é de grande importância para o planejamento econômico racional e eficiente do setor turístico, pois permite o governo quantificar o tamanho dos diferentes impactos que são determinados pela variação dos níveis de gastos na compra de produtos turísticos existentes, em especial nos países em processo de crescimento e desenvolvimento econômico (LAGE, 1991).

Cabem aos gestores públicos dos destinos o planejamento e a exploração do turismo sustentável: oferecer infraestrutura básica e reduzindo ao máximo os impactos que por sua vez possam gerar. Deve ser desenvolvido de maneira sustentável, sob os aspectos econômicos, sociais e ambientais, ser uma atividade ecologicamente responsável, socialmente justa e economicamente viável.

Para SWARBROOKE (2000), o turismo sustentável consiste em: "formas de turismo que satisfaçam hoje as necessidades dos turistas, da indústria do turismo e das comunidades locais, sem comprometer a capacidade das futuras gerações de satisfazerem suas próprias necessidades". Essa definição integra os elementos ambientais, sociais e econômicos do sistema de turismo. Assim, turismo sustentável "significa turismo que é economicamente viável, mas não destrói os recursos dos quais o turismo no futuro dependerá, principalmente o

meio ambiente físico, e o tecido social da comunidade local".

2. Características da Região Metropolitana da Baixada Santista (RBMS)

A Região Metropolitana da Baixada Santista, localizada no litoral do Estado de São Paulo, região sudeste brasileira, possui 1.731.403 habitantes, distribuídos em um território de 42.673.386 Km² (SEADE, 2015). A cidade sede dessa região administrativa é Santos, que dista aproximadamente 70 km do município de São Paulo, capital estadual. Essa região é composta, ainda, pelos municípios de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande e São Vicente.

A evolução da economia se deu através do Porto de Santos e do Parque Industrial de Cubatão, que impulsionaram o desenvolvimento e a construção civil para atender à demanda da população crescente e os setores diversos que compõem uma economia.

Devido a questões geográficas e limite de espaços, a região não possui condições favoráveis à expansão de parques industriais. Aliado a isto, está o fato da região litorânea não oferecer, em termos de espaço agrícola ou pecuário, potencial e condições favoráveis, tanto de solo como de clima, exceção feita somente ao litoral sul, ao contrário de outras regiões do Estado que possuem condições mais favoráveis.

A economia regional da Baixada Santista tem por base o comércio e a prestação de serviços e seus municípios possuem comércio bem diversificado, sendo que uma boa parte deles depende muito do turismo. As instituições financeiras também se fazem presentes, através de agências bancárias governamentais e privadas. O turismo movimenta a economia da região de forma direta ou indireta, desta forma fica clara a importância de politicas públicas adequadas para o setor na região, sendo a atividade de turismo grande responsável pela economia regional. Deve-se aproveitar a proximidade da Região Metropolitana de São Paulo, que é o principal núcleo emissor de turistas do país.

As prefeituras têm regulações para a entrada e circulação de veículos de turismo em algumas áreas; o acesso restrito aos lugares causa constrangimentos e fere o direito de ir e vir, previsto na Constituição, pois implica em seleção de quem pode ou não pode entrar na cidade

ou localidade.

Os municípios criaram verdadeiras aduanas urbanas cobrando pela circulação de veículos de turismo. A cobrança de taxas das agências de viagens e turismo receptivas regionais devidamente legalizadas é equivocada. Devem existir outras formas de controle, sem esse viés arrecadador.

Outro ponto contraditório é o fato das prefeituras não oferecerem nenhum tipo de infraestrutura para acolhimento das excursões - tais como áreas de embarque e desembarque, estacionamento, etc - o que torna incoerente a cobrança de taxas de grupos de turismo, pois nenhum serviço é garantido para aquelas excursões que se dispuserem a pagar a referida taxa.

3. ANÁLISE DOS RESULTADOS E AVALIAÇÃO DA EXPERIÊNCIA

3.1. Regionalização do turismo

Observa-se que o poder público se omite ou não atua satisfatoriamente na região. Apesar do consenso sobre a importância da gestão participativa e da gestão do turismo metropolitano, os municípios da Baixada Santista teimam em legislar e planejar sobre somente o uso do próprio solo, inexistindo ações integradas e os municípios operam de forma desordenada, por meio de ações individuais, o que vem se mostrando desastroso, degradando a qualidade de vida dos moradores e visitantes. Sobre isso MARCHESINI (2015) menciona: “quantas e quantas vezes desperdiçamos bons momentos de reflexão e aprendizagem por estarmos focados no nosso umbigo e/ou focos particulares, esquecendo-se de lançar um olhar mais abrangente”.

Os impactos do ordenamento dos espaços litorâneos para o desenvolvimento do turismo correspondem à caracterização da intensa concentração de empreendimentos, gerando disputas nas formas de uso e ocupação dos espaços e, particularmente, daqueles espaços que concentram os principais recursos naturais, culturais, históricos e paisagísticos.

Neste contexto, é urgente a discussão das políticas públicas do turismo para trabalharem a questão, no que se refere ao recebimento de excursionistas. Existe uma escassez de estudos

sobre este perfil de visitantes; o que se encontra sobre o assunto, se refere no geral com estereótipo do público - bagunceiro, pobre, poluidor sonoro, visual e ambiental das praias, geralmente conhecidos como “farofeiros” - afirmação que se baseia em conceitos simplistas e preconceituosos.

Neste aspecto este trabalho acabou por discutir não só o objeto de estudo escolhido - implantação de uma política de turismo de circulação de veículos para as agências de viagens em turismo, que visa o desenvolvimento do turismo na região - mas também trouxe a discussão de que a classificação por padrões de consumo acentuam a estratificação social. A segregação do lazer tem se apresentado de forma mais direta nos espaços litorâneos, apesar de ainda pouco estudada ou reconhecida. Trata-se da exclusão da praia de um segmento social, no senso comum conhecido por “farofeiros”, cujos perfis de práticas de lazer e padrões de consumo são considerados incompatíveis com a remodelação dos espaços para o desenvolvimento do turismo (ALCANTARA, 2015).

O excursionismo não deve ser visto como problema para as regiões turísticas, ou no caso específico, para a Baixada Santista; o problema consiste nas políticas públicas inadequadas para receber este perfil destes visitantes.

Para fins de tratamento mais adequado no escopo deste estudo, optou-se por segmentar o excursionismo em “excursionistas de praia” e “turistas excursionistas”, em razão das suas diferenças no que se refere às necessidades e desejos:

- **Excursionista de praia** – conhecido vulgarmente por “farofeiro”, busca o destino com o foco principal de passar o dia na praia.
- **Turista excursionista** – são os visitantes ou grupos que visitam o destino, eventualmente com o acompanhamento de serviços de turismo receptivo, e que buscam alternativas de lazer no destino que não somente a praia.

Saliente-se que o foco deste trabalho é o turista excursionista que é atendido pelas agências de viagens e turismo.

A expressão “excursão” também é empregada pelo mercado de agência de viagens e turismo para designar o conjunto de serviços turísticos, que podem ser compostos por meio de

transportes, guia de turismo, gastronomia, hospedagem e atrativos..., sejam eles naturais ou históricos ou culturais em um destino turístico, aliado a uma série de outros serviços que acabam por compor o produto turístico, de acordo com TOMELIM (2001). A expressão excursão remete ao programa turístico elaborado por operadoras de turismo, ou seja, viagens organizadas por empresas especializadas. Em circuitos de turismo no Brasil como, por exemplo, Serras Gaúchas e Circuito Histórico em Minas Gerais, o grupo fica hospedado em uma cidade do polo regional, e a cada dia destina-se a uma cidade ou atrativo nas imediações com serviços de receptivo regional. Outro exemplo são as instituições de ensino que vêm à região realizar seus estudos históricos, culturais e do meio ambiente. Será que estes estudantes não possuem o direito de conhecer e aprender com a nossa história, cultura e belezas naturais?

Vale lembrar que o projeto do Estado Roda São Paulo, que consiste de veículos de turismo que circulam por diversos atrativos turísticos dos municípios da Baixada Santista, consegue circular pela região tranquilamente, sem necessidade de taxas, isto se deve pelo fato do projeto ser de hierarquia estadual e os municípios acatam a situação. Porém as agências de viagens e turismo de receptivo regional devem ter o mesmo benefício.

Os instrumentos de livre circulação integram-se ao conceito de **“**liberdade de locomoção”, desdobramento do direito de liberdade e não podem ser restringidos de forma arbitrária pelo Estado, é um direito fundamental e de se locomover no território brasileiro. Este direito encontra-se acolhido no art. 5, XV, da Constituição Federal (CF, 2015), que define a livre locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.

3.2. Proposta de políticas públicas para o turismo receptivo regional na RMBS

Considerando a importância do turismo para a região e as vantagens competitivas resultantes da ação conjunta de livre circulação de veículos de turismo para as agências de viagens e turismo de receptivo regional, a partir da pesquisa bibliográfica e da análise da região, verifica-se a pertinência da criação de um Selo Metropolitano, e/ou Certificado que estabeleça a livre circulação (sem taxas e burocracias) para as Agências de Viagens e Turismo Receptivo Regional, conforme proposta de Projeto de Lei no anexo.

A gestão do turismo metropolitano pode ser organizada através de um sistema *on-line* que integre as cidades, como por exemplo, o SISTUR – Sistema de Gerenciamento do Turismo de um dia, da Prefeitura Municipal de Santos. Os representantes do setor possuem interesse em desenvolver e administrar o sistema em âmbito regional e o SISTUR poderia ser utilizado como ferramenta de gerenciamento e estatística. Esse sistema de gestão seria estruturado em torno das seguintes características:

- As agências de viagens e turismo receptivo regionais devidamente constituídas nos municípios da região, e que possuam o cadastro e certificado (CADASTUR) no Ministério do Turismo seriam responsáveis pelo grupo;
- As agências estariam condicionadas a utilizar, em cada viagem, um guia de turismo devidamente cadastrado no Ministério do Turismo;
- Criação e implantação de um código de conduta específica para a região;
- Criação de uma instância intermunicipal para regular/administrar a sistema, como uma Delegacia Regional de Turismo ou um Conselho Metropolitano de Turismo;
- Comercialização e operação dos roteiros e programas turísticos, para venda direta ao consumidor final (turistas, empresas, instituições de ensino e outros) e/ou intermediários junto a outras agências de turismo, sob responsabilidade das agências de viagens e turismo receptivo regionais;
- Obrigatoriedade de contratar uma agência de viagens e turismo receptivo regional no caso de excursões e/ou grupos organizados de turistas excursionistas transportados em veículo de turismo;
- Cadastramento das empresas no SISTUR, desde que a agência, além de sediada em uma das 9 cidades da Região Metropolitana da Baixada Santista, possua registro válido como agência de viagens e turismo no CADASTUR[2];
- Livre circulação e gratuidade das empresas cadastradas no SISTUR para circular pelos nove municípios da região;
- Prioridade das agências cadastradas na travessia do *ferry-boat* (balsa) na Baixada Santista.

Para a gestão do turismo metropolitano o desenvolvimento necessita ser integrado e com informações atualizadas e precisas, de maneira a obter qualquer dado, quando necessário, para

[2] CADASTUR - sistema de cadastro das empresas devidamente legalizadas do Ministério do Turismo.

a implementação de projetos e propostas de ações. As ações de planejamento são tomadas em função da coleta e análise de informações, que auxiliam na tomada de decisão. Deste modo, obter informações atualizadas sobre a região torna-se uma condição estratégica, para garantia do desenvolvimento conjunto das ações.

Na operação cotidiana do SISTUR, o registro e autorização prévia das viagens podem ser realizados eletronicamente, mediante o uso de *login* e senha, sugerindo-se que contenham, no mínimo, as seguintes informações, de forma a gerar estatística de fluxo, perfil dos turistas e locais visitados e, consequentemente, aumentar a disponibilidade de informações para o planejamento regional:

- Dados de identificação da agência de viagens e turismo regional e registro CADASTUR;
- Cidades nas quais irão transitar;
- Dia(s) e períodos de circulação;
- Dados da transportadora e veículo;
- Quantidade e perfil dos visitantes;
- Tipo de turismo (histórico-cultural, pedagógico, náutico, esportivo, ecoturismo, negócios, etc.) e locais e atrativos a serem visitados;
- Dados do guia de turismo regional SP com registro no CADASTUR.

Com o sistema e o armazenamento destes dados é possível obter informações sobre quantidade, perfil e movimentação de turistas, atrativos visitados e empresas e profissionais envolvidos na operação turística, alimentando um Sistema Metropolitano de Informações e Estatísticas Turísticas.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho visou analisar a situação atual e o potencial de desenvolvimento do circuito metropolitano de turismo da Baixada Santista, possibilitando a integração dos municípios, levando em consideração a importância do turismo para região de forma direta e indireta e as vantagens competitivas resultantes da ação conjunta de livre circulação de veículos de turismo para as agências de viagens e turismo de receptivo regional.

É o momento dos municípios da Baixada Santista “descobrirem” que promover e

movimentar o turismo é a maneira eficaz de distribuir renda e incentivar o desenvolvimento e posicionar-se como Circuito Turístico. É preciso incentivar o turismo como fator de afirmação dos valores ecológicos, culturais e históricos, tendo as agências de viagens e turismo receptivo regional como carro chefe desta transformação e operação destes roteiros.

Observar a legislação federal, definir clara e seriamente uma política de turismo, suas diretrizes e ações e não mais restringir ou oferecer estruturas inadequadas para o recebimento de excursionistas, são ações ideais a ser executadas pelo poder público, uma vez que o direito de ir e vir é constitucional e cabe às municipalidades respeitarem-no.

A implantação de um sistema *on-line* de livre circulação das agências de viagens e turismo receptivo regionais se apresenta como ferramenta adequada para o fomento do turismo regional, integrando assim de fato as cidades da Baixada Santista em um circuito turístico.

Cabe romper a barreira de regras individuais e focar na gestão do turismo metropolitano, democratizar o turismo e assim, desenvolver mais o setor, melhorar a competitividade dos destinos, gerando melhores serviços e produtos, resultando em lucros, geração de emprego e renda, e acima de tudo, inclusão e satisfação.

Com a revogação das leis individuais dos municípios e a substituição por uma lei metropolitana (regional), se tornará possível responder às novas exigências e transformações, e a acompanhar essa evolução do fomento do circuito turístico através das agências de viagens e turismo regional.

Esse é um grande desafio e vencê-lo é propiciar o desenvolvimento da Baixada Santista através do Circuito Turístico Regional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCANTARA, G. **Abaixo a farofa!**: exclusão "legitimada" em territórios de praia. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005. 158f. Disponível em:
< http://teses.ufrj.br/IPPUR_M/GuilhermeDeAlcantara.pdf > Acesso em: 04 de setembro de 2015.

BARRETTO, M. **Planejamento e Organização em Turismo**. Campinas: Ed. Papirus, 1991.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS BISPOS DO BRASIL. **Comissão Episcopal Pastoral para o Serviço da Caridade, da Justiça e da Paz.** Disponível em: < http://ptdocz.com/doc/583760/turismo--caminho-de-evangelização > Acesso em: 23 de agosto de 2015.

CRUZ, R. C.. **Política de Turismo e Território**. São Paulo: Contexto, 2002.

DIAS, R. **Planejamento do Turismo**: política e desenvolvimento do Brasil no turismo. São Paulo: Atlas, 2003.

FELLINE, L. **Turismo uma Atividade Municipal**. Porto Alegre: 1983.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS. **Cidades**. Disponível em: < http://www.imp.seade.gov.br >. Acesso em: 23 de agosto de 2015.

GIRAUD L. **Coleção Pessoal de Cartões Postais**, 1966.

GOELDNER, C. R. ; RITCHIE, J. R. B. ; MCINTOSH, R. W. **Turismo**: Princípios, Práticas e Filosofias. Porto Alegre: Ed. Bookman, 8ª ed, 2002.

HISTORIADOR PG. **Imagens.** Disponível em: <

https://www.facebook.com/historiadePG?fref=ts > Acesso em: 23 de agosto de 2015.

LAGE, B.H.G.; MILONE, C. **Economia do Turismo**. Campinas: Papirus, 1991.
LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Manole, 2003.

MARCHESINI, R. **Paradigma do umbigo de cada um.** Disponível em: < http://www.blogcaicara.com/2010/04/paradigma-do-umbigo-cada-um-no-seu.html > Acesso em: 04 de setembro de 2015.

MONTE-MÓR, L. R. **As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil**. Disponível em: < http://www.ceap.br/material/MAT2308201001849.PDF > Acesso em: 03 de novembro de 2015.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Guia de Desenvolvimento do Turismo Sustentável.** São Paulo: Manole, 2003.

PETROCCHI, M. **Marketing para destinos turísticos**. São Paulo: Futura, 2004.

REPÚBLIA FEDERATIVA DO BRASIL. **Constituição Federal (1988)**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm > Acesso em: 04 de setembro de 2015.

REPÚBLIA FEDERATIVA DO BRASIL. **Lei nº 12.974, de 15 de maio de 2014** - Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12974.htm > Acesso em: 04 de setembro de 2015.

RUSCHMANN, D.V. M. **Turismo e Planejamento Sustentável.** Campinas: Papirus, 1997.

SWARBROOKE, J. **Turismo Sustentável**: Conceitos e Impacto Ambiental. São Paulo: Aleph, vol. 1, 2000.

TOMELIN, C. A. **Mercado de agência de viagens e turismo**: como competir diante das novas tecnologias. São Paulo: Aleph, 2001.

Anexo:

Projeto de Lei de Livre Circulação de Agências de Turismo Regional (Selo Metropolitano).

PROJETO DE LEI Nº ....., DE 2015

Estabelece a livre circulação de veículos de turismo para as agências de viagens e turismo de receptivo regional na região metropolitana da Baixada Santista.

A Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo decreta:

Art. 1º - Fica estabelecida a livre circulação de veículos de turismo para as agências de viagens e turismo de receptivo regional na Baixada Santista no estado de São Paulo.

Art. 2º - Entende-se por Agência de Viagens e Turismo, empresa privada e devidamente constituída e com Cadastro dos Prestadores de Serviços Turísticos do Ministério do Turismo – Cadastur/MTUR e disciplinada pela Lei nº 12.974, de 15 de maio de 2014, quanto ao fiel cumprimento e aplicação das normas que regem a atividade.

Art. 3º - As Agências de Viagens e Turismo devidamente constituídas e instaladas na região metropolitana da Baixada Santista possuem livre circulação de veículos turísticos e estão isentas de qualquer taxa de circulação ou permanência nos municípios.

I – As Agências de Viagens e Turismo objeto desta lei deverão, obrigatoriamente, estar instaladas e devidamente constituídas em ao menos uma das cidades da região metropolitana da Baixada Santista e para devidos fins constituem-se nos municípios de Santos, São Vicente, Guarujá, Bertioga, Cubatão, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe.

II – As Agências Viagens e Turismo de outras localidades para terem isenção de taxas de circulação e permanência terão que contratar agência de viagens e turismo regional.

§ 1º - Serão aceitos como documentação comprobatória da contratação dos serviços:

I – voucher;

II – contrato; ou

III – nota fiscal.

§ 2º - No documento que comprova a contratação dos serviços, deverá constar:

I - roteiro e cidades de circulação e permanência,

II – razão social da agência de viagens e turismo regional;

III – nome fantasia da agência de turismo regional;

IV – número do registro do Cadastro dos Prestadores de Serviços Turísticos do Ministério do Turismo – Cadastur/MTUR da agência de viagens e turismo regional;

V – nome completo do Guia de Turismo Regional SP e seu número de registro do Cadastro dos Prestadores de Serviços Turísticos do Ministério do Turismo – Cadastur/MTUR.

Art. 4º - Considera-se veículos turísticos terrestres para devidos fins, ônibus, micro-ônibus, vans e utilitários.

Parágrafo único: Desde que atendidos os critérios de segurança estabelecidos para o veículo pelos órgãos reguladores de transporte, em suas respectivas esferas e a Portaria nº 312, de 03 de dezembro de 2013 do Ministério do Turismo.

Art. 5º - As Agências de Viagens e Turismo deverão, obrigatoriamente.

§ 1º - Contratar e para cada veículo turístico um Guia de Turismo Regional SP e com Cadastro dos Prestadores de Serviços Turísticos do Ministério do Turismo – Cadastur/MTUR e disciplinada pela Portaria Nº 27, de 30 de janeiro de 2014, quanto ao fiel cumprimento e aplicação das normas que regem a atividade.

§ 2º - Respeitar as sinalizações de trânsito das cidades.

Art. 6º - O desempenho irregular da atividade enquadra o infrator e seu contratante as penalidades previstas no art. 47 da Lei das Contravenções Penais.

Parágrafo único: Pena – prisão simples, de 15 (quinze) dias a 03 (três) meses, ou multa.

Art. 7º - Ficam revogadas as leis municipais, naquilo em que for incompatível ou conflitante com a presente Lei.

Art. 8º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

São Paulo, 05 de outubro de 2015.

DEPUTADO