



ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL TURISMO DESDE LA PERSPECTIVA DE LA HOSPITALIDAD: LA EXPERIENCIA DE ITANHAÉM, BRASIL

Aristides Faria Lopes dos Santos¹
Elizabeth Kyoko Wada²

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Aristides Faria Lopes dos Santos y Elizabeth Kyoko Wada (2016): "Administración pública del turismo desde la perspectiva de la hospitalidad: la experiencia de Itanhaém, Brasil", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (octubre 2016). En línea: <http://www.eumed.net/rev/caribe/2016/10/itanhaem.html>

Resumen

La gestión pública de turismo en el nivel municipal puede influenciar la gestión pública del turismo y el nivel de competitividad del sector por medio de la participación efectiva de la sociedad civil y de la formulación de políticas públicas coherentes con la realidad local. Este estudio presenta un panorama contemporáneo sobre el turismo en la ciudad de Itanhaém (provincia de São Paulo, sureste de Brasil) en el sentido de promover la reflexión sobre la gestión de espacios turísticos. El artículo tiene como objetivo analizar el proyecto de reurbanización de la costanera de la región central histórica del municipio de Itanhaém. Se trata un trecho contiguo de 2 km, que se inicia en el Río Itanhaém. ¿Cómo se constituyen las implicaciones socio ambientales del Proyecto sobre la calidad ambiental y del uso turístico de la costanera de la región central histórica de Itanhaém? Con el fin responder ese problema fue realizada una investigación bibliográfica, documental y de registro fotográfico del área analizada. Este estudio de caso se caracteriza como cualitativo de naturaleza exploratoria. Como resultado fue posible verificar que la obra carece de mejorías estructurales y de comercio fue directamente beneficiado por la mejora de la infraestructura urbana de la localidad.

Palabras-clave: [Administración pública](#), [Gestión ambiental](#), [Turismo](#), [Hospitalidad](#).

TOURISM PUBLIC ADMINISTRATION OF TOURISM FROM HOSPITALITY'S PERSPECTIVE: THE EXPERIENCE OF ITANHAEM, BRAZIL

Abstract

The public management at the municipal level of tourism activities can directly influence the sector's competitiveness level through the effective participation of civil society and the formulation of public policies consistent with local realities. This study presents a contemporary overview of tourism activities in Itanhaém (São Paulo's state), southeastern Brazil, in order to promote reflection on the management of tourist spaces. The article aims to analyze the redevelopment of the edge of the historical central area of Itanhaém. This area corresponds in a contiguous stretch of 2 km, which begins at the Itanhaém river mouth. How does the implications of the project took place on the environmental quality and the tourist use of the mouth of the historical central area of Itanhaém? In order to respond to this problem it was carried out bibliographic research, documentary research and photographic record of the analyzed area. This case study is characterized as a qualitative exploratory. As a result it was verified that the work lacks structural improvements and the trade was directly benefitted from the improvement of urban infrastructure of the town.

Keywords: [Public administration](#), [Environmental management](#), [Tourism](#), [Hospitality](#).

1. INTRODUCCIÓN

La gestión pública del turismo a nivel municipal puede influenciar directamente el nivel de competitividad del sector por medio de la participación efectiva de la sociedad civil, de la formulación de políticas públicas coherentes con la realidad local y del fomento a la diversificación de mejora de la calidad de la oferta de productos y servicios al turista. Este estudio presenta un panorama contemporáneo sobre el turismo en la ciudad de Itanhaém (SP) en el sentido de promover la reflexión sobre la gestión de espacios turísticos.

El estado de San Paulo se localiza en la región sudeste de Brasil y posee en su territorio de 248.222,362 km² un total de 645 municipios, cuya población total es de 41.262.199 de habitantes, conforme datos del Censo demográfico brasileiro de 2010.

Hay cinco regiones metropolitanas en el estado de San Paulo, siendo una la Región Metropolitana de San Paulo³, donde se localiza la capital paulista. Las demás son: Región Metropolitana de Campinas⁴, Región Metropolitana de Sorocaba⁵, Región Metropolitana del Valle del Paraíba y Litoral Norte⁶ y Región Metropolitana da Bajada Santista (RMBS).

¹ Alumno del Programa de Doctorado en Hospitalidad de la Universidad Anhembi Morumbi (Laureate International Universities). Profesor de Turismo en el Instituto Federal de Educación, Ciencia y Tecnología de São Paulo (Câmpus Cubatão) (aristidesfaria@rhemhospitalidade.com);

² Coordinadora, Profesora y Pesquisadora de los Programas de Mestrado y Doctorado en Hospitalidad y del Mestrado Profesional en Alimentos y Bebidas de la Universidad Anhembi Morumbi (Laureate International Universities) (ekawada@anhembibr);

³ Instituida por la Ley Complementaria. 14, de 8 de junio de 1973;

⁴ Instituida por la Ley n. 870 de 19 de junio de 2000;

El municipio analizado se localiza al sur de RMBS y es la segunda ciudad más antigua de Brasil, fundada el 22 de abril de 1532 por Martim Afonso de Souza. Representa la gran importancia para la historia brasileira, pues fue elevada a la categoría de Villa en el año de 1561 y, gracias a las construcciones de gran porte para los padrones de la época, conquistando el *status* de municipio. La ciudad limita con Peruíbe (Sur) y Mongaguá (Norte). Esa microrregión dentro de RMBS es conocida como Amazonia paulista dada la cantidad de ríos en su territorio. La economía del municipio se fundamenta en los servicios y en el turismo. La actividad turística representa gran importancia en el ámbito local y los negocios del sector podrán tener gran impulso a partir de la privatización del Aeropuerto Provincial Antonio Ribeiro Nogueira Jr., y el inicio de operaciones comerciales, como el anunciado por el Gobierno Federal en junio de 2015.

La oferta de productos y servicios turísticos es amplia, pero los principales eventos se realizan durante la temporada de verano. La costanera de la ciudad no es continua, se divide en diversas playas, que totalizan 26 kilómetros de playas, bahía, ensenadas y costas rocosas. La vegetación característica de las zonas costeras de la conocida Mata Atlántica, que con ríos sinuosos torna el paisaje de la ciudad en algo muy particular.

1.1. Metodología

Este artículo tiene como objetivo analizar el proyecto de reurbanización de la costanera de la orla de la playa del Centro del municipio de Itanhaém, conocida como "Playón". Se trata de un trecho contiguo de 2 km, que se inicia en el río Itanhaém.

¿Cómo se constituyen las implicaciones socio-ambientales del Proyecto sobre a calidad ambiental y del uso turístico de la costanera de la región central histórica de Itanhaém? Con el fin de responder a ese problema fue hecha la investigación bibliográfica e documental y la búsqueda de campo, compuesta por el registro fotográfico de Avenida Presidente Vargas el día 16 de agosto de 2015, domingo, por la mañana, entre las 8h00 e 10h00.

Este artículo se caracteriza como un estudio de caso exploratorio y de naturaleza cualitativa y fue estructurado en cuatro fragmentos. El primero trata sobre administración pública y la gestión pública sectorial del turismo en el nivel municipal. Los principales autores consultados fueron Vaz (1999), Paludo (2013) y Pereira (2015).

El segundo sobre gestión y educación ambiental, cuando fue consultada la legislación ambiental (Política Nacional de Medio Ambiente (Ley nº 6.938 de 31 de agosto de 1981), entre otras) y autores como Dias (2000), Cascino (2000) y Boullon (2006). La tercera parte trata sobre turismo y hospitalidad. Las principales referencias de ese trecho fueron Molina (1991) y Grinover (2007).

La cuarta parte del trabajo se trata en el estudio de caso. Primero, se realizó la caracterización de la Región Metropolitana de la Bajada Santista (RMBS), después del municipio de Itanhaém y, la tercera parte de ese tópico, un análisis exploratorio del proyecto de reurbanización de la costanera de la región central histórica do municipio.

Por fin, en las consideraciones finales, son presentadas reflexiones sobre el proyecto analizado con base a las categorías de análisis determinadas, apuntadas sobre la potencialidad del turismo en el municipio y prospectivas para estudios futuros sobre las implicaciones socio ambientales del desarrollo de la actividad turística en la ciudad de Itanhaém.

Esta investigación se constituye en un estudio de caso exploratorio, que según Yin (2005: 20), se trata de una estrategia de investigación que puede ser utilizada "para contribuir con el conocimiento que tenemos de los fenómenos individuales, organizacionales, sociales, políticos y de grupo, además de otros fenómenos relacionados".

Sobretudo, según el autor, "(...) el estudio de caso, como experimento, no representa una muestra, al hacer eso, su objetivo es expandir y generalizar teorías (generalización analítica) y no enumerar frecuencias (generalización estadística)". Eso significa hacer un análisis "general" y no "particular" (YIN, 2005: 30).

Se verifica, la importancia en elaborarse un referencial teórico que oriente al análisis de los resultados obtenidos a partir del análisis de los datos recolectados por la investigación. En ese sentido, fueron elegidas tres categorías o ejes de análisis para el agrupamiento de los datos recolectados.

La primer categoría se refiere **uso turístico**, que se hace del equipamiento turístico en cuestión. En esa categoría serán considerados aspectos referentes al uso que las personas hacen de los espacios construidos o naturales, o sea, qué actividades suceden en ese espacio como un todo. Factores importantes son la reglamentación y el disciplinamiento del uso que residentes y turistas harán del equipamiento.

La segunda categoría de análisis adoptada es la **accesibilidad**. Para el análisis de los elementos constantes en esa categoría será considerada a Norma Brasileira de Reglamentación NBR 9.050/2004, editada por la Asociación Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

La categoría **sustentabilidad** será analizada con base en la Política Nacional de Medio Ambiente (Ley nº 6.938 de 31 de agosto de 1981), en la Ley nº 12.651 de 25 de Mayo de 2012, que dispone sobre todo la protección de la vegetación nativa, en el Código de Tránsito Brasileiro (Ley nº 9.503 de 23 de setiembre de 1997), entre otros dispositivos.

Como resultados esperados de este estudio de caso fue esperada la identificación de mejorías estructurales necesarias a la obra – aspectos de accesibilidad y señalización horizontal/vertical, inexistencia de bases fijas e itinerantes de servicios públicos, tales como puestos de informaciones turísticas, bases para fuerzas de seguridad pública, espacios para campañas educativas diversas, por ejemplo – y la constatación de que el comercio de la localidad fue amplia y directamente beneficiado por la mejoría de la infraestructura urbana de la costanera de la región central histórica do municipio de Itanhaém.

En el tema a seguir, es presentado el referencial teórico sobre la administración pública y la gestión pública sectorial del turismo en el nivel municipal.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Administración Pública

La investigación parte de la premisa de que la acción gubernamental puede influenciar directamente el nivel de competitividad del sector por medio de la participación efectiva de la sociedad civil y de la formulación de políticas públicas coherentes con la realidad local.

Para esta investigación se adopta como concepto de administración pública a noción de las ciencias de la administración, o sea, "ramo de la administración aplicada en las administraciones directa e indirecta das tres esferas (o niveles) de gobierno: federal, estatal y municipal" (PALUDO, 2013: 19). No se trata, pues, de mera adaptación ya que la finalidad mayor de la administración en el contexto privado (empresas) es el lucro y no el contexto público y el bien común, independiente de la aparición de lucro financiero.

En ese sentido, la administración de lo público considera los actores, motivaciones y factores muy diferentes es muy diferente de aquellos considerados por lo privado. La propia noción de viabilidad económica y diferente. En este artículo especialmente en el próximo tema, serán comentados algunos de estos actores, motivaciones y factores.

Específicamente sobre el desarrollo del sector de viajes y turismo, cabe citar la noción de competitividad, o sea, la "aptitud para conquistar y mantener posiciones favorables em un mercado mundial de grandes y imprevisibles transformaciones tecnológicas (...)” –

⁵ Instituída por la Ley Complementaria estatal n. 1.241 de 8 de mayo de 2014;

⁶ Instituída por la Ley Complementar estatal n. 1.166 de 9 de enero de 2012.

o que se tornó en un desafío a ser superado permanentemente por empresas y organismos gubernamentales, en el sentido de prestar mejores servicios públicos, por ejemplo, (PALUDO, 2013: 45).

Aproximándose a esos entendimientos de la gestión pública sectorial del turismo en la RMBS, Vaz (1999: 262) analizó a mediados de los años de 1990 que la época no existía “conciencia metropolitana entre los municipios de la región, no había un consecuente proyecto global”. El autor afirma que “algunas ciudades estaban todavía debatiendo internamente la formulación de una política de turismo”.

Según Vaz (1999: 262): [...] “La Bajada Santista no presentaba la mínima articulación con la industria del turismo.

Con el sector viviendo mayoritariamente del movimiento de alta temporada y la atención de una clientela oriunda de áreas próximas (Grande San Paulo e interior del Estado), la región contaba con una demanda espontánea, turistas que buscaban por impulso propio. No había una demanda inducida, lo que podía ser constatado en la ausencia de los municipios de la región en paquetes turísticos de las operadoras tradicionales del mercado. La Bajada Santista no está, en último análisis, inserta en la industria del turismo”.

Cabe una crítica a esa constatación, ya que la noción de “industria del turismo” puede variar bastante, o sea, si a región (litoral) tiene proximidad con la Región Metropolitana de San Paulo – importante emisor de turistas a nivel nacional – se torna posible sugerir que hay potencial para captación de visitantes a lo largo de todo el año para las nueve ciudades de la región. Ese escenario es todavía más notorio una vez que el turismo regional en el litoral paulista desarrolló en paralelo al mercado inmobiliario, siendo inductor/reflejo de la consolidación de ese sector.

[...] “Los primeros hoteles de Brasil surgieron en el cuarto del siglo XIX, a pesar de que no se pueda definir precisamente como hospedajes o como hoteles. Al contrario de la ciudad de Río de Janeiro, que tuvo un acentuado crecimiento de establecimientos de hospedajes para atender la demanda de extranjeros, principalmente después de la apertura de los puertos, en el caso de San Paulo tal crecimiento sólo ocurrió a partir de mediados del siglo XIX, estimulado por los capitales generados por la producción cafetera y por la implantación de las rutas que ligaban las áreas productoras de café con el puerto de Santos y con el de Río de Janeiro” (PEREIRA, 2015: 516).

A partir de mediados del siglo XIX, el turismo en esa región se consolidó y a partir de los años 1970, el fenómeno de las residencias secundarias se tornó moda. La actividad turística en el litoral paulista se caracterizó, por el los traslados terrestres y por el hospedaje en inmuebles propios o alquilados, escenario que poco incentivó a las inversiones en el sector hotelero, tampoco a la profesionalización de la gestión de los medios de hospedaje en la región por muchos años.

De acuerdo con Tulik y Roque (2003: 93), la “reestructuración del espacio de la costanera vicentina intentaba atender las nuevas exigencias de una demanda que buscaba hoteles, pensiones y, principalmente, residencias secundarias que, a cada año, se tornaban más numerosas”. Las autoras se refieren especialmente al municipio de San Vicente, una de las nueve ciudades de la RMBS.

A los fines de la comparación, de acuerdo con Pereira (2015: 511), el estado de Santa Catarina recibió dos emprendimientos pertenecientes al grupo francés Accor, inaugurados en las ciudades de Florianópolis (Hotel Parthenon Lindacap) y San Bento do Sul (Hotel Novotel San Bento del Sur) en el año 1995. Además del más tardío en la RMBS, ese proceso tampoco se consolidó en los municipios de la región.

Con la masificación del turismo en la región – acelerada a partir de la década de 1970, la autora cita los principales problemas oriundos del modelo de turismo espontáneamente instituido en la región: polución de las playas, ocupación desordenada de los “mangues” y de los morros, invasiones de áreas públicas y particulares, fallas en el abastecimiento de agua y de energía eléctrica para atender la creciente demanda turística e local.

La propia Política Nacional de Medio Ambiente (Ley n° 6.938 de agosto de 1981), en su artículo 2°, inciso “I”, afirma que la “acción gubernamental en la manutención del equilibrio ecológico, considerando el medio ambiente como un patrimonio público a ser necesariamente asegurado y protegido, teniendo en vista el uso colectivo”; y en su artículo 4°, inciso “II”, que tal Ley verá “a la definición de las áreas prioritarias de la acción gubernamental relativa a la calidad y al equilibrio ecológico, atendiendo a los intereses de la Unión, de los Estados, del Distrito Federal, de los Territorios y de los Municipios”.

Ese escenario evidencia la ineficiencia de la acción del Estado, con eso, la carencia de políticas públicas que orienten, disciplinen y normaticen el desarrollo de las prácticas de ocio, por ejemplo, en las playas y ríos de la región. El estudio de Vaz (1999) se muestra rico en ese sentido.

Visto, aunque brevemente, la importancia de la acción gubernamental en el proceso de planeamiento y gestión del turismo, el siguiente tema trata específicamente de la gestión ambiental en zonas turísticas.

2.2. Gestión Ambiental

El desarrollo del turismo en el litoral del estado de San Paulo constituye un importante influenciador de la ocupación territorial a lo largo de la costanera de los municipios de esa región.

De acuerdo con Afonso (1999: 77), “las actividades urbanas predominan también a lo largo de toda la costanera litoral de la zona de estudio, donde el movimiento turístico, con una ocupación de extensas áreas por loteamientos volcados al ocio, y es el principal inductor de la urbanización”. Esa observación enfatiza lo expuesto en la sesión anterior al respecto de las residencias secundarias.

Todavía según la autora, la “industria inmobiliaria, necesitando consecuentemente lanzar nuevos emprendimientos, hizo que los loteos se distribuyan preferencialmente por las áreas más próximas a la costanera marítima, ocupando las zonas costeras” (AFONSO, 1999: 77).

Eso significa impactos relevantes sobre el espacio natural de la región y al avance de la mancha urbana sobre Áreas de Protección Permanente (APP), como pregonan la Ley Federal n° 12.651, de 25 de mayo de 2012, que reconoce o “jundu”[vegetación nativa da zona costera] como parte del conjunto de las comunidades vegetales que componen la vegetación, considerada APP.

Proceso idéntico sucedió en el litoral catarinense, región igualmente turística e que reúne características socio ambientales semejantes a la RMBS. Según Pereira (2015: 510), “la organización socio-espacial de los municipios situados en la faja litoral viene pasando por grandes transformaciones provenientes de la demanda provocada por el aumento de la población residente y de los flujos turísticos estimuladores de la implantación progresiva de una estructura de servicios urbanos”.

Al respecto de la integración armónica entre hombre y ambiente, Bouillon (2006: 193) afirma que se deben planear los usos turísticos que potencialmente existirán sobre el ambiente sin pensar en planear el paisaje o sea, el paisaje es planeado una vez que se trata de una subjetivación que el propio hombre hace del ambiente natural; y ese proceso es espontáneo, libre.

El autor cita tres categorías de atractivos naturales, conforme a los usos turísticos existentes o planeados a ser realizados sobre el espacio: uso intensivo, uso restricto y uso intermediario. En el caso del objeto de estudio adoptado para esta investigación, se considera el uso intensivo.

Así, la alta concentración de personas sobre un terreno reducido (en el caso, la costanera de la región central histórica de Itanhaém) es la propia causa de daño al paisaje, que originalmente motivó la “explotación” turística y que utilizó, en principio, de su imagen para la venta, la atracción de los primeros inversores (inmobiliarios, en la obra citada) a la localidad, lo que hace desaparecer su imagen original para dar lugar a un número creciente de edificaciones (BOULLON, 2006: 195).

El planeamiento y la gestión del espacio urbano y el disciplinamiento de los usos turísticos demanda acción gubernamental interdisciplinaria, lo que presupone en la visión de Cascino (2000: 73) la existencia de campos disciplinares estructurados, con profesionales con "profunda formación en sus propias disciplinas, lo que posibilita una permanente visión de totalidad, siempre en movimiento/expansión, dato esencial para la construcción de campos de intersección".

El autor sugiere que la acción interdisciplinaria no sea una mera suma, encuentro o cruce de acciones antes aisladas, pero se constituya en una acción transversal. Según Cascino (2000: 76), "esa vocación transversal sólo se realiza en el abandono, por superación— no por exclusión — de nuestras condiciones disciplinarias. Y éste ejercicio, pleno de ambigüedades, es nuestro pasaporte para el futuro. Cabe, políticamente, asumirlo o no". se retoma la cuestión de la acción gubernamental en pro de la promoción de beneficios difusos a la población.

Más específicamente al respecto de la gestión de los usos turísticos de zonas costeras brasileñas, el gobierno federal editó en 2004 el Decreto n° 5.300, que instituyó el Plan Nacional de Gerenciamiento Costero (PNGC), dispuso sobre reglas de uso y ocupación de la zona costera y establece criterios de gestión de la costanera marítima.

Según el dispositivo:

[...] "Art. 3° – La zona costera brasileira, considerada patrimonio nacional por la Constitución de 1988, corresponde al espacio geográfico de interacción del aire, del mar y de la tierra, incluyendo sus recursos renovables o no, abarcando una faja marítima y una faja terrestre, con los siguientes límites: I - faja marítima: espacio que se extiende por doce millas náuticas, medido a partir de las líneas de base, comprendiendo, de esa forma, la totalidad del mar territorial; II - faja terrestre: espacio comprendido por los límites de los Municipios que sufren influencia directa de los fenómenos que ocurren en la zona costera".

Esta investigación adopta como objeto de estudio el municipio de Itanhaém, entonces cabe citar el artículo 14 de este Decreto, que afirma que el "Poder Público Municipal, observadas las normas y los padrones federales y estatales, planeará y ejecutará sus actividades de gestión de la zona costera en articulación con los órganos estatales, federales y con la sociedad cabiéndole":

- I. elaborar, implementar, ejecutar y acompañar el PMGC [Plan Municipal de Gerenciamiento Costero], observadas las directrices del PNGC [Plan Nacional de Gerenciamiento Costero] y del PEGC [Plan Estatal de Gerenciamiento Costero], así como su detalle constante de los Planes de Intervención de la costanera marítima, según lo previsto no art. 25 de este Decreto;
- II. estructurar el sistema municipal de información de la gestión de la zona costera;
- III. estructurar, implementar y ejecutar los programas de monitoramiento;
- IV. promover el fortalecimiento de las entidades directamente envueltas en el gerenciamiento costero, mediante apoyo técnico, financiero y metodológico;
- V. promover la compatibilización de sus instrumentos de ordenamiento territorial con las zonas estatales;
- VI. promover la estructuración de un colegiado municipal.

Estas son las acciones esperadas del gobierno municipal. Una vez que esta pesquisa no tiene por objetivo trazar cualquier prueba de la acción gubernamental en la ciudad analizada, esas responsabilidades no serán abordadas puntualmente. El artículo se concentra, en analizar implicaciones de la implementación del proyecto de reurbanización de la costanera de la región central histórica del municipio de Itanhaém.

Se presenta como tema a seguir el referencial teórico adoptado para sustentar el análisis sobre Turismo y Hospitalidad.

2.3. Turismo Y Hospitalidad

En esencia, las ciencias del turismo y de la hospitalidad tienen como objeto dos elementos del mismo fenómeno: el turista y el residente, respectivamente. Eso significa que esos temas caminan juntos y tiende a ser puntos de inflexión, tal como sucede en la vida real, cuando un turista llega a una determinada localidad turística y pide una información a un habitante de la ciudad o es atendido en un restaurante, por ejemplo.

Montandon *apud*. Grinover (2007: 29) escriben que a hospitalidad "no se reducen al ofrecimiento de una restauración o de un alojamiento, pero a la relación interpersonal establecida, que implica una ligación social e valores de solidaridad y de sociabilidad".

Se observa, que las relaciones de hospitalidad extrapolan la cuestión comercial – a pesar que sean su factor motivador y mediador – y se muestran presentes en los más variados medios y monumentos por gestos, actitudes y comportamientos, tanto en el contexto público cuanto privado.

Esta investigación se ocupa de estudiar la acción gubernamental sobre el planeamiento y la gestión del turismo en nivel municipal, entonces ahora analizará demandas de los visitantes (turismo), hora de los residentes (hospitalidad). El equilibrio de esas demandas resulta en una sociedad sustentable, que en la visión de Grinover (2007: 68) demanda "una educación amplia, una amplia participación en las decisiones y una responsabilidad y coherencia social son piezas valiosas en transición para una sociedad sustentable".

Según el autor:

[...] "Se debe considerar que, tratando se de servicios públicos y de espacios públicos, la cuestión se torna un verdadero problema urbano, pues su adecuada solución contribuye ampliamente para dar una imagen hospitalaria a la ciudad y para favorecer la cohesión de las prácticas sociales y culturales" (GRINOVER, 2007: 87).

Para el autor, "el progreso viene acompañado de una degradación urbana. En muchas de las grandes ciudades, hay escasez de espacios públicos y de espacios verdes, la circulación y cada vez más difícil, las infraestructuras y las habitación se deterioran (GRINOVER, 2007: 112), de ese modo, como propuesto anteriormente en este trabajo, la administración pública debe considerar actores, motivación y factores diversos de la administración en el contexto privado.

Grinover (2007) propone tres conceptos-clave para fundamentar el pensamiento sobre la ciudad:

[...] "**Accesibilidad**: "La accesibilidad evoca diversos conceptos ligados a las posibilidades de acceso de los individuos, o de grupos sociales, a ciertas actividades o a ciertos servicios que están presentes en la ciudad, debiendo proporcionar la igualdad de oportunidades a los usuarios urbanos: o acceso a la ciudad es un derecho de todos" (2007: 135); **legibilidad**: "Por legibilidad, se entiende la cálida visual de una ciudad, de um territorio, examinada por medio de estudios da imagen mental que de ella hacen antes de cualquier otro, sus habitantes" (2007: 144); y **Identidad**: "Seguidos estudios sobre identidad – entendiéndolo-como algo formado a lo largo del tiempo – llegan a la conclusión de que las viejas identidades, por mucho tiempo baluartes de mundo social, están en franca disipación fragmentando al

individuo moderno, hasta entonces considerado un sujeto unificado, y creando nuevas identidades" (2007: 148)".

Esos conceptos claves tiene conexión directa con las categorías elegidas para orientar a análisis de los datos recolectados por esta investigación: **usos turísticos, accesibilidad y sustentabilidad**.

Acerca de la cuestión de la divergencia entre las demandas de turistas y residentes, Molina y Rodríguez (1991) propusieron en el inicio de la década de 1990, un abordaje transaccional del planeamiento del turismo.

A partir de esa perspectiva, todavía joven hasta los días actuales, los especialistas del poder público tienen que adoptar una nueva postura: facilitador, mediador. Eso significa que el lenguaje técnico, natural de los especialistas, da lugar a los saberes de las comunidades y sus individuos, que están en contacto directo con los problemas y demandas locales. Se redujo así la interferencia de intereses externos a comunidad, ruidos de comunicación y conflictos entre la población y agentes ajenos a los residentes de las distintas localidades donde se desarrollan actividades ligadas al turismo (MOLINA; RODRÍGUEZ, 1991: 80).

Según los mismos autores, el "enfoque transaccional pone énfasis sobre la comunicación entre especialistas y grupos de individuos envueltos en el proceso de mudanza, al mismo tiempo que resalta la necesidad de establecimiento de aprendizaje mutua (...)" (MOLINA; RODRÍGUEZ, 1991: 80). Se define, de ese modo, una percepción común sobre el problema sustentado por la fuerza del diálogo.

En la ciudad vecina de Santos, en 2003, fue creado El Programa de Revitalización y Desarrollo de la Región Central Histórica de Santos (Ley Complementaria n° 470 de 05 de febrero de 2003), que objetivó en líneas generales, diversificar la oferta de comercios y servicios, conservar e preservar el patrimonio material y inmaterial de localidad y mejorar las condiciones de vida de población residente en la localidad (SANTOS; CAVENAGUI; GUIZI, 2014).

El centro histórico de Santos posee diversos atractivos y equipamientos turísticos culturales, que juntos forman alternativas para las actividades de ocio ligadas a la playa. El mismo pensamiento sobre la ciudad y la sociabilidad contextualizada al espacio público puede ser aplicada en Itanhaém.

El tema a seguir constituye el estudio de caso propuesto, siendo presentada, primero, una caracterización da Región Metropolitana de la Bajada Santista, y, después, del municipio de Itanhaém.

3. CARACTERIZACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

3.1. REGIÓN METROPOLITANA DE LA BAJADA SANTISTA

El estado de San Paulo se localiza en la región sudeste de Brasil y posee en su territorio de 248.222,362 km² un total de 645 municipios, cuya población total es de 41.262.199 de habitantes, según datos del Censo demográfico brasileiro de 2010.

Como se ha visto anteriormente, hay cinco regiones metropolitanas en el estado de San Paulo, siendo una de ellas la Región Metropolitana de San Paulo, donde se localiza la capital paulista. Las demás son: Región Metropolitana de Campinas, Región Metropolitana de Sorocaba, Región Metropolitana del Valle de Paraíba y Litoral Norte y Región Metropolitana da Bajada Santista (RMBS).

A región administrativa objeto de este estudio fue instituida por Ley Complementar Estadual n° 815, de 30 de julio de 1996 y está compuesta por las ciudades de Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos y San Vicente. La Secretaría de Turismo del Estado de San Paulo trabaja la marca de RMBS como región turística da "Costa da Mata Atlântica".

Se trata, de una región dinámica y urbanizada, tanto é que el grado de urbanización de la región, en 2010, era de 95,59%, 99,79% en el año de 2010 e, en 2014, de 99,81%. Esos índices se refieren a los porcentuales de la población que residen en áreas urbanizadas.

La economía de la RMBS se fundamenta en el sector de servicios, a pesar de que hay un polo industrial pujante ubicado en la ciudad de Cubatão y un gran porto marítimo localizado en Santos. Según datos de la Fundación SEADE, en 2013, del total de empleos formales registrados en la región 65,14% eran oriundos del sector de servicios. En números absolutos, ese valor llega a la marca de 267.420 puestos de trabajos formales. En aquel año, el rendimiento medio de los profesiones empleados en el sector de servicios fue de R\$ 2.387,34 – encima de la media general computando los demás sectores, que fue de R\$ 2.353,36 (FUNDACIÓN SEADE, 2015).

4. MUNICIPIO DE ITANHAÉM, SÃO PAULO, BRASIL

Se localiza al sur de la región es la a segunda ciudad más antigua de Brasil, fundada en 22 de abril de 1532 por Martín Afonso de Souza. Representa gran importancia para la historia brasileira, pues fue elevada a la categoría de Villa en el año 1561 y, gracias a las construcciones de gran porte para los padrones de la época, conquistó el *status* de municipio.

Limita con Peruíbe (Sul) y Mongaguá (Norte). Esa micro región dentro de la RMBS es conocida como Amazonia paulista dada la cantidad de ríos en su territorio.

La economía do municipio se fundamenta en los servicios y en el turismo. La actividad turística representa grande importancia en el ámbito local y lo negocios del sector podrán tener un gran impulso a partir de la privatización del Aeropuerto Estatal Antonio Ribeiro Nogueira Jr., y el inicio de operaciones comerciales, como las anunciadas por el Gobierno Federal en junio de 2015.

La oferta de productos y servicios turísticos es amplia, más los principales eventos se realizan durante la temporada de verano. La costanera de la ciudad no es continua, se divide en diversas playas, que totalizan 26 kilómetros de playas, bahías, pequeñas ensenadas y costas rocosas. La vegetación característica de zonas costeras da Mata Atlântica, con "manguezais" y ríos sinuosos, torna el paisaje de la ciudad bastante peculiar.

4.1. HISTORIA

La región de "Conceição de Itanhaém" fue descubierta en 1532, teniendo el involucramiento de Martim Afonso de Sousa – comandante portugués y donador de la Capitanía de San Vicente, durante su primera expedición colonizadora de territorio brasileiro – que eligió el local donde se establecería la población, por medio de la instalación de una capilla en honor a la Inmaculada Concepción.

Misionarios de la Compañía de Jesús, Leonardo Nunes y José de Anchieta, realizando la evangelización de los indios construyeron la iglesia que fue el marco inicial de la aldea de Nuestra Señora de la Concepción.

En 1549 fue creada la comunidad – en la época parte de San Vicente que fue transformada en villa, por provisión de 1561, otorgada por el Capitán Francisco de Moraes, teniente. Tiene sus propios edificios históricos, el testimonio de la época de la colonización del litoral paulista, con la capilla (ahora Convento) Nuestra Señora de la Concepción (1532), la Casa de Cámara y Cárcel que se supone se construyó en 1561, cuando se elevó a la categoría de Villa e a Igreja Matriz de Sant 'Ana (1639), todos originalmente agrupados dentro de una cerca, área que hoy forma el Centro Histórico (FERREIRA, 2014).

En 1624, em relación a una disputa por las tierras entre los herederos de Martín Afonso de Sousa, Concepción de Itanhaém se tornó cabeza de la Capitanía, ganando importancia política en el cuadro de ocupación del territorio colonial.

En el siglo XVII, se destaca la presencia de los dos padres franciscanos que, con la ayuda de algunos habitantes, construyeron en Itanhaém sobre la antigua Capilla, uno de los principales conventos de su Orden en Brasil. Fue elevada a la categoría de municipio en

1700 por medio de Carta Magna pero solamente el 6 de noviembre de 1906 recibe su denominación actual, con su nombre pasando de Concepción de Itanhaém para Itanhaém (FERREIRA, 2014).

Tuvo su época de gloria durante el cultivo de banana, tornándose la mayor productora de bananas del litoral paulista, cultura que le valió el nombre de "ruta de hierro" en el inicio del siglo XX. Con la relativa facilidad de acceso, el municipio pasa a recibir más visitantes, siendo presencias ilustres los modernistas que prestigiaron la Semana de Arte Moderna en San Paulo, Alfredo Volpi, Mario de Andrade, Anita Malfatti, Tarsila do Amaral, Oswald de Andrade en la década de 1920, época en que despunta en el escenario artístico el pintor Emidio de Souza.

La data fundacional del municipio fue instituida por Decreto Estatal en 1956, que le concedió el día 22 de abril para las conmemoraciones de aniversario; siendo, por lo tanto, 480 años completados en el año de 2012.

El territorio de Itanhaém, antes bien mayor, se desmembrando en áreas para la creación de 3 otros municipios, siendo el municipio de Itariri creado en 1948 y los municipios de Mongaguá y Peruíbe en 1959.

En la 2ª mitad del siglo XX y municipio recibe la Autopista, facilitando mucho el acceso vial el que era hecho por las playas y genera creciente interés en el sector inmobiliario, provocando la venida de loteadores para comercio dos lotes principalmente para domicilio de vacaciones y temporada a lo largo de la orla marítima, formando el perfil actual de la Estancia Balnearia que tiene al turismo como su principal actividad económica (FERREIRA, 2014).

Se presentará en la sesión siguiente el proyecto de reurbanización de la orla da região central histórica de la ciudad de Itanhaém, objeto de estudio escogido para el desarrollo de este estudio de caso.

4.2. ESTUDIO DE CASO: PROYECTO DE REURBANIZACIÓN DE LA AVENIDA PRESIDENTE VARGAS, ITANHAÉM

Una de las principales avenidas de la región central histórica de Itanhaém pasó por procesos de reurbanización. El proyecto tuvo inicio en octubre de 2014 y duró hasta mediados de 2015.

La Avenida Presidente Vargas, trecho de dos kilómetros que se prolonga por la costanera del Centro de la ciudad recibió una nueva pavimentación, sistema de drenaje, calzada, ciclovía y nuevo sistema de iluminación y paisaje.

El proyecto previo a la colocación de pavimentación con cerámicos rojos, la eliminación de las zanjas existentes y la implantación de un nuevo sistema de drenaje que debería mejorar sustancialmente las condiciones de salida de las aguas pluviales.

Inmediatamente después la faja de arena fue implantada ciclovía con dos metros de largo y fue construida una vereda para pedestres, con un largo medio de 3 metros. A lo largo de los dos kilómetros de extensión de la Avenida se previó la instalación de 216 bancos para pedestres, 145 postes con dos luces para cada una, siendo una búsqueda para la vereda y otra para la ciclovía.

Los jardines también tuvieron una transformación positiva con la plantación de 50 especies conocidas como Algodonero de la playa (*Hibiscus tiliaceus*), un tipo de árbol propia para ese local, próximo de la playa.

La obra consolidó nuevos usos turísticos para ese trecho de la costanera de la región central histórica del municipio y, al mismo tiempo, incentivó al comercio local en el sentido en que mejoró a la infraestructura de la localidad.

Las figuras a seguir (1 a 6) retratan la Avenida Presidente Vargas, que pasó por una reciente reurbanización. Las imágenes registran puentes de circulación de peatones, tránsito de vehículos, donde potencialmente podrán ser realizadas mejoras en relación a los usos turísticos, accesibilidad y sustentabilidad – categorías de análisis determinadas para orientar el análisis de los datos recolectados.

La figura 1 retrata la esquina entre la Avenida Presidente Vargas y la calle João A. Ferreira, donde hay problemas de señalización horizontal, la rampa de acceso no tiene señalización adecuada, el acceso a la faja de arena que se encuentra deteriorado, fue construido con albañiles y tiene formato de escaleras sobre la vegetación nativa.



Figura 1: Esquina entre Av. Presidente Vargas y calle João A. Ferreira. Fuente: Aristides Faria.

De acuerdo con el artículo 85 del Código de Tránsito Brasileiro (CBT) "los locales destinados (...) a la travesía de peatones deberán señalizarse con fajas pintadas o demarcadas en el "piso de la vía" y en acuerdo con la NBR 9.050/2012, "la indicación de accesibilidad (...) en los equipamientos urbanos debe ser hecha por medio del símbolo internacional de acceso. La representación del símbolo internacional de acceso consiste en un pictograma blanco sobre fondo azul (item 5.3.2)".

Otra importante infracción se refiere al artículo 88 de CBT: "Art. 88. Ninguna vía pavimentada podrá ser entregada después de su construcción o reabierto al tránsito después de la realización de obras o de mantenimiento, en cuanto no estuviera debidamente señalizada, vertical y horizontalmente, de forma de garantizar las condiciones adecuadas de seguridad en la circulación". En su parágrafo único, ese artículo determina que "en las vías o tramos de vías en obras deberá ser fijada la señalización específica y adecuada".

La figura 2 presenta un punto donde el proyecto no se muestra integrado a las calles perpendiculares a la costanera de la playa, o sea, no fue implementada faja de peatones en las demás calles del barrio, a pesar de que causen un claro quiebre en el nuevo proyecto arquitectónico propuesto.

El proyecto de reurbanización consta en desarmonía con las calles perpendiculares a la costanera, no observándose la NBR 9.050/2012, que preconiza "reducción de recursos de la travesía" es recomendado el alargamiento del paseo (figura). Esta configuración proporciona confort y seguridad y puede ser aplicada para faja elevada como para rebajamiento" (item 6.11.8.2).



Figura 2: Esquina entre a Av. Presidente Vargas y la calle Expedicionário Poitena.

A figura 3 ilustra, también la desarmonía entre el proyecto de reurbanización de la Avenida Presidente Vargas y su entorno. La figura retrata el acceso a uno de los "quiosques" localizados a lo largo de la costanera de la región central histórica de Itanhaém.

El poder público puede desarrollar paralelamente a la obra, programas de educación ambiental y educación para el tránsito, en el sentido de sensibilizar al empresariado local en cuanto a la importancia de adaptar sus establecimientos también.

Como lo proponen Molina e Rodríguez (1991), es importante que especialistas actuantes en el poder público sean mediadores de ese proceso y promuevan el diálogo entre el gobierno y la comunidad local para que sus demandas sean atendidas o haya armonía entre las percepciones sobre los problemas ambientales urbanos de la ciudad.

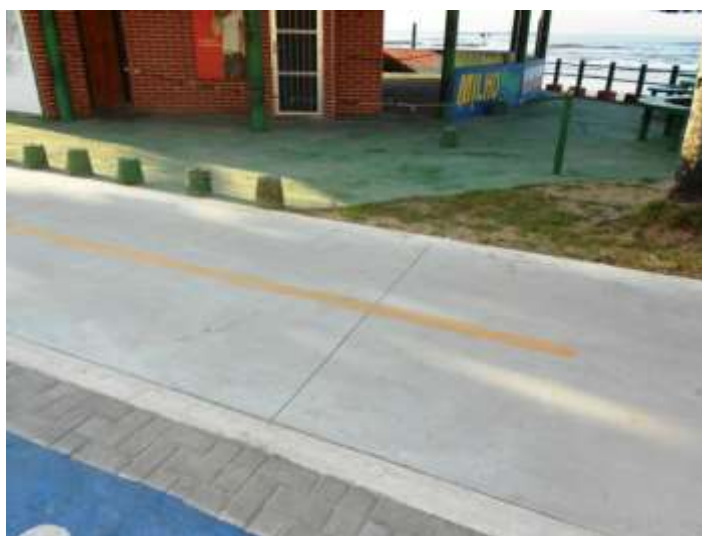


Figura 3: Acceso a un quiosco situado a lo largo de la faja de arena.

Al respecto de la figura 3 es posible citar a NBR 9.050/2012, que define como factores de impedimento "los elementos o condiciones que pueden interferir en el flujo de peatones. Ejemplos: inmobiliario urbano, entradas de edificaciones junto a los alineamientos, vitrinas junto a los alineamiento, vegetación, postes de señalización, entre otros" (item 3.2.22) y como espacio accesible "aquél que puede ser percibido y utilizado en su totalidad por todas las personas, inclusive aquellas con movilidad reducida" (item 3.2.19). Ambos elementos pueden ser observados en la figura 3.



Figura 4: Tapiales de obra particular complicando la libre circulación de peatones de pedestres.

La figura 4 retrata la infracción al Código de Posturas de Municipio, que en sus artículos 7° y 25 afirma que:

[...] “Artículo 7° - Es prohibido complicar o impedir por cualquier medio el libre tránsito de peatones o vehículos en las calles, plazas, paseos, rutas o caminos públicos, excepto para efecto de obras públicas o modificación de destino urbano, o encima, exigencia policial temporaria adoptada en común con el Jefe del Ejecutivo.

§ 1° - Las construcciones públicas o particulares próximas o en la división del terreno con vía pública, deberán colocar tapiales de protección a las obras que edifiquen, pudiendo, tales tapiales, avanzar del inmueble apenas 50% (cincuenta por ciento) de la calzada. Los tapiales deberán tener, mínimo, dos metros de altura y deberán proteger la vía pública también en los casos de construcciones con vallados”.

[...] Artículo 25 - “Los propietarios de terrenos urbanos en calles y veredas son obligados a colocar muros y construir veredas, dentro de los plazos fijados por la Municipalidad bajo la pena de, que no haciendo, la Municipalidad providenciará la ejecución a través de administración directa o contratada, aumentando el costo hasta el 20% (veinte por ciento) de administración”.

La infracción, también, NBR 9.050/2012, que prevé que “obras eventualmente existentes sobre el paseo deben ser convenientemente señalizadas e aisladas, asegurándose el largo mínimo de 1,20 m para circulación, garantizando las condiciones de acceso y seguridad de pedestres y personas con movilidad reducida (ítem 6.11.6)”.

Al respecto del estacionamiento reglamentado, que queda en las proximidades a una rampa de acceso a la costanera de la playa, la Resolución Conatran n° 304 de 18 de diciembre de 2008 determina que los “órganos o entidades con circunscripción sobre la vía tiene el plazo de hasta 360 (trescientos y sesenta) días, a partir de la fecha de publicación de esta Resolución, para adecuar las áreas de estacionamiento específicos existentes al dispuesto en esta Resolución (Art. 5°)”.



Figura 5: Presencia de erosión, restos de obras y pisoteo sobre el terreno.

La figura 5 retrata la infracción Ley de protección de la vegetación nativa, que reconoce y en su artículo 3° (XVI) la restinga como Área de Protección Permanente, siendo caracterizado como:

[...] “Depósito arenoso paralelo a la línea de la costa, de forma generalmente estirada, producido por procesos de sedimentación, donde se encuentran diferentes comunidades que reciben influencia marina, con cobertura vegetal en mosaico, encontrada en playas, cordones arenosos, dunas y

depresiones, presentando, de acuerdo con etapas, estrato herbáceo, arbustáceo y arbóreo, éste último más interiorizado”.

Una vez que este artículo trata sobre la administración pública y el proyecto analizado es una obra realizada por el gobierno municipal, es importante citar la Política Nacional de Medio Ambiente, que en su artículo 3° (inciso III) define como polución, “la degradación de la calidad ambiental resultante de actividades que directa o indirectamente” y como (inciso IV) contaminante, la persona física o jurídica, de derecho público o privado, responsable, directa o indirectamente, por actividad causante de degradación ambiental.

Entre otras infracciones se verifica la falta de preocupación con la protección al patrimonio histórico, cultural y paisajístico de la ciudad. La figura 6 retrata un paisaje notable que podría pasar por proceso de “patrimonio cultural” dado su relevancia para la consolidación de los usos culturales y turístico en la ciudad analizada.



Figura 6: pescador en la costa del Río Itanhaém, práctica bastante común en la localidad.

Según lo verificado, el proyecto de reurbanización de la Avenida Presidente Vargas no respetó y tampoco ayudó a difundir reglamentos referentes a la protección ambiental, protección al patrimonio cultural, a las leyes de tránsito o mismo a las normas de accesibilidades vigentes en el país.

Hay que observar tales infracciones en el sentido de mejorar la calidad de vida de la población residente (hospitalidad) y de los turistas que demandan al municipio (turismo). El registro fotográfico es más amplio que el presentado en este artículo, entonces el poder público y demás interesados podrán tener acceso al material de modo a revisar esa y demás obras públicas realizadas en la ciudad de Itanhaém.

5. CONSIDERACIONES FINALES

¿Cómo se constituyen las implicaciones socio ambientales del Proyecto sobre la calidad ambiental y de uso turístico de la costanera de la región central histórica de Itanhaém?

Para responder al problema de investigación enunciado, este estudio reunió referencial teórico sobre administración pública, gestión ambiental, turismo y hospitalidad. Fueron consultados autores nacionales y internacionales, además de leyes y otros dispositivos legales, que orientan la administración pública en Brasil.

Se verificó que hay diversas implicaciones socio ambientales oriundas del proyecto de reurbanización de la costanera de la región central histórica de Itanhaém. Como resultados fue posible verificar que la obra carece de mejoras estructurales (aspectos de accesibilidad y señalización horizontal/vertical, especialmente), demanda bases fijas y itinerantes de servicios públicos (puestos de informaciones turísticas, bases para fuerzas de seguridad pública, espacios para campañas educativas diversas, por ejemplo) y el comercio fue amplia y directamente beneficiado por la mejoría de la infraestructura urbana de la localidad.

Es importante citar que la ciudad posee amplio potencial turístico y es producto diferenciado, compuesto, por ejemplo, de Tierras Indígenas (TI). Hay inclusive, uma oficina regional da FUNAI (Fundação Nacional do Índio), órgano Federal responsable de fortalecer las comunidades indígenas.

El municipio es sede del núcleo Curucutu del Parque Estatal de la Sierra del Mar (PESM), que posee nacientes cascadas y especies de fauna y flora en extinción. La ciudad posee, también, una gran área rural de agricultura familiar tradicional y propiedades ligadas físicamente al PESH.

En cuanto a su potencial se verifica a la Cuenca Hidrográfica de Itanhaém, que es la segunda mayor en extensión del estado de San Pablo. La ciudad tiene 26 km de playas, con olas excelentes para la práctica del *surf* y otros deportes, tanto en las zonas costeras como rural.

En términos de oferta, posee islas fluviales y marítimas con gran potencial de turismo y buceo contemplativo. Se destaca la Isla Oceánica de “Queimada Grande”, donde no es permitido el desembarque en la isla porque allí se encuentra una especie endémica de cobra que es considerada la más venenosa del mundo, la “jararaca Ilhoa”.

Al respecto de la gestión pública sectorial del turismo, se verificó que a Secretaría Municipal de Turismo cuenta con pocos funcionarios y solamente un técnico del área de modo que actualmente no hay convenios firmados junto a organismos estatales o federales para la captación de financiamiento de proyectos o acciones promocionales por ejemplo.

Existe un potencial campo de acción en el área de educación, una vez que hay una Escuela Técnica Estatal (ETEC) en el municipio (Centro Paula Souza). Es que no existen cursos en la área de turismo e hotelería. Los ETECs de Mongaguá y Peruíbe mantienen, cursos en las áreas de turismo y hotelería. Otros organismos actuantes en la capacitación de mano de obra para trabajar en el sector son La Asociación Comercial de Itanhaém (ACAI) y el Servicio Brasileiro de Apoyo a las Micro y Pequeñas Empresas (SEBRAE).

A partir de este estudio y a través de otras percepciones de los autores, se verifica que es necesario invertir en Turismo para que el sector se consolide como actividad económica del municipio, generando empleo y renta para la población local por medio de la prestación de servicios.

El poder público local podrá, invertir en esfuerzos y recursos financieros y apoyo técnico del Departamento de Apoyo al Desarrollo de las Estancias (DADE), organismo vinculado a la Secretaría de Turismo del Estado de San Paulo. En vista del modelo transaccional

propuesto por Molina y Rodríguez (1991), se torna urgente mudança en la Ley Municipal nº 3.036 de 29/10/2003, que instituye el Consejo Municipal de Turismo (COMTUR), alterando su finalidad para “deliberativo”, alterando la composición de consejeros de la sociedad civil de 50% para 70% y transformando el artículo 20 para el siguiente texto: “Las reuniones del COMTUR, precedidas de amplia divulgación, ocurrirán en locales y horarios de horario de fácil acceso a los ciudadanos del municipio y serán abiertas al público, siendo que el derecho a voz de las personas que no sean miembros del consejo, quedará condicionada a la aprobación de la mayoría de los consejeros presentes”.

Para que Itanhaém y la región se beneficien efectivamente del turismo organizado, es necesaria la unión de todas las fuerzas políticas municipales, estatales y federales que están vinculadas sensiblemente al municipio.

Este estudio de caso presentó un panorama contemporáneo sobre turismo en la ciudad de Itanhaém y promover, aunque brevemente, reflexiones sobre la gestión de espacios turísticos, en especial, de la costanera de la región central histórica de la ciudad analizada.

El artículo alcanzó el objetivo propuesto de analizar el proyecto de reurbanización de la costanera de la playa del Centro del Municipio de Itanhaém, conocida como “Playón”. Hay espacio para más observaciones y profundizaciones de la lectura de la localidad. La investigación no constituye un manual o parecer técnico, pero sí un referente sobre los usos turísticos, accesibilidad y sustentabilidad.

6. BIBLIOGRAFIA

- Associação Brasileira de Normas Técnicas. (2012). NBR 9.050/2004. Brasília. ABNT.
- Bouillon, R. C. (2006). **Planificación del espacio turístico**. México. Trillas.
- Cascino, F. (2000). **Educação Ambiental: princípios, história e formação de professores**. São Paulo. SENAC São Paulo.
- CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Resolução Conatran nº 304**. Brasília. Brasil.
- Dias, G. F. (2000). **Educação Ambiental: princípios e práticas**. São Paulo. Gaia.
- Ferreira, M. V. S. (2014). **Propostas para o desenvolvimento do turismo em Itanhaém (SP)**. Monografia. Curso Técnico em Turismo Receptivo. Escola Técnica Estadual Adolpho Berezin. Mongaguá.
- FUNDAÇÃO SEADE. **Informações dos municípios paulistas**. São Paulo. Brasil.
- G1. **Aeroporto de Itanhaém é incluído no Plano de Aviação Regional**. Disponible en: <http://g1.globo.com/sp/santos-regiao/noticia/2015/06/aeroporto-de-itanhaem-e-incluido-no-plano-de-aviacao-regional.html>. Consultado en 23 de julio de 2015.
- Grinover, L. (2007). **A hospitalidade, a cidade e o turismo**. São Paulo. Aleph.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. Disponible en: <http://censo2010.ibge.gov.br/>. Consultado en 09/03/2015 a 23:00
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Perfil do Estado de São Paulo**. Disponible en: <http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=sp>. Consultado en 9 de março de 2015.
- Molina, S.; Rodríguez, S. (1991). **Planificación integral del turismo: un enfoque para Latinoamérica**. México. Trillas.
- Paludo, A. (2013). **Administração pública**. Rio de Janeiro. Elsevier.
- Pereira, R. M. F. A. (2015). Orígenes, evolução e tendências do setor hoteleiro de Balneário Camboriú (SC). **Revista Turismo: Visão e Ação** (eletrônica), v. 17, n. 2, maio/agosto 2015, p. 508-537.
- PREFEITURA MUNICIPAL (ITANHAÉM). **Dados gerais**. Disponible en: <http://www.itanhaem.sp.gov.br/turismo/cidade/dados-gerais.php>. Consultado en 23/07/2015 a 15:00
- PREFEITURA MUNICIPAL (ITANHAÉM). **História de Itanhaém**. Disponible en: <http://www.itanhaem.sp.gov.br/turismo/cidade/historia.php>. Consultado en 23/07/2015 a 15:30
- PREFEITURA MUNICIPAL (ITANHAÉM). **Lei Municipal nº 3.036 de 29/10/2003**. Disponible en: <http://www.itanhaem.sp.gov.br/legislacao/leis/Lei-3036.doc>. Consultado en 20/08/2015 a 14:00
- PREFEITURA MUNICIPAL (ITANHAÉM). **Lei Municipal nº 3.719 de 8/09/2011**. Disponible en: <http://www.itanhaem.sp.gov.br/legislacao/leis/Lei-3719.doc>. Consultado en 20/08/2015 a 14:30
- PREFEITURA MUNICIPAL (ITANHAÉM). **Reurbanização da Orla da Praia do Centro**. Disponible en: <http://www.itanhaem.sp.gov.br/reurbanizacao-orla-praia-centro/>. Consultado en 17/08/2015 a 15:00
- PREFEITURA MUNICIPAL (SANTOS). **Lei Complementar n. 470, de 05 de fevereiro de 2003**. Disponible en: http://www.santos.sp.gov.br/sites/default/files/conteudo/LC_470-03_e_suas_altera%C3%A7%C3%B5es_Alegria_cor.pdf. Consultado en 23/07/2015 a 16:00
- REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503.htm. Consultado en 18/08/2015 a 14:00
- REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Constituição Federal (1988)**. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm. Consultado en 17/08/2015 a 13:00
- REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Decreto nº 99.274**. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d99274.htm. Consultado en 17/08/2015 a 14h00
- REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Decreto-Lei nº 25**. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Dei0025.htm. Consultado en 18/08/2015 a 15:00
- REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Lei Complementar Federal n. 14, de 8 de junho de 1973**. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp14.htm. Consultado en 10/10/2014 a 14:00
- REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Lei nº 6.938**. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm. Consultado en 17/08/2015 a 13:00
- REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Lei nº 12.651**. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12651.htm. Consultado en 18/08/2015 a 16:00
- REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Lei nº 6.513**. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6513.htm. Consultado en 18/08/2015 a 18:00
- REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Política Nacional de Gerenciamento Costeiro**. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/decreto/D5300.htm. Consultado en 17/08/2015 a 19:00
- REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. **Política Nacional do Meio Ambiente**. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm. Consultado en 18/08/2015 a 19:00
- Santos, A. F. L.; Cavenagui, A. J.; Guizi, A. A. (2015). Análise sobre o Programa de Revitalização e Desenvolvimento da Região Central Histórica de Santos, São Paulo, Brasil (Alegria Centro). In: XI Seminário da Associação de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo. **Anais eletrônico**. Disponible en: <http://www.anptur.org.br/anptur/anais/v.10/Anais/DTP1/105.pdf>. Consultado en 23 de julio de 2015.
- SÃO PAULO (Estado). **Lei Complementar nº 1241, de 8 de maio de 2014**. Disponible en: [http://www.legislacao.sp.gov.br/legislacao/dq280202.nsf/589653da06ad8e0a83256cfb00-50146b/399ae95c2cf6d39583257cd30043511f/\\$FILE/C-1241.doc](http://www.legislacao.sp.gov.br/legislacao/dq280202.nsf/589653da06ad8e0a83256cfb00-50146b/399ae95c2cf6d39583257cd30043511f/$FILE/C-1241.doc). Consultado en 09/03/2015 a 18:00
- SÃO PAULO (Estado). **Lei n., 870, de 19 de junho de 2000**. Disponible en: <http://www.al.sp.gov.br/norma/?id=5198>. Consultado en 09/03/2015 a 14:00

Tulik, O.; Roque, I. T. (2013). **Turismo e Cultura Local**: a herança histórica de São Vicente - São Paulo. Turismo em Análise, v. 14, n. 2, novembro 2003, p. 90-102.

Vaz, G. N. (1999). **Marketing turístico**: receptivo e emissivo. São Paulo. Pioneira.

Yin, R. K. (2005). **Estudo de caso**: planejamento e métodos. Porto Alegre. Bookman.