

Turismo e planejamento urbano: uma análise sobre o caso de Curitiba

*Simone Eloisa Villanueva de Castro Ramos¹
José Manoel Gandara²
Rubia Tramontim*

Resumo: As cidades, algumas delas de forma mundial, ocupam lugar de destaque no fluxo turístico, não somente como pólos emissores, mas também como destinos turísticos, espaços receptores de demandas turísticas. Curitiba é uma cidade que ao longo dos últimos 130 anos passou por diversos planejamentos urbanos e planos diretores e os resultados dos mesmos é reconhecido nacional e internacionalmente sob vários aspectos. O objetivo desse trabalho é identificar a existência de uma correlação entre as diversas transformações urbanas ocorridas como resultado deste planejamento urbano na atividade turística. O estudo busca traçar correlações entre a atividade turística e o planejamento urbano da cidade de Curitiba, através de análise bibliográfica, documental e de dados secundários. Conclui-se que as intervenções urbanísticas são mais abrangentes que os equipamentos urbanos, pois modifica de forma mais contundente a realidade da cidade. Tais intervenções são notadas pela população, divulgadas nos meios de comunicação e reconhecidas pelos turistas. Verificou-se o uso dos equipamentos urbanos pelos turistas que visitam a capital paranaense.

Palavras-chave: Planejamento urbano, Turismo, Curitiba.

Introdução

O mundo atual é urbano. Mais da metade da população vive em áreas urbanas e, o maior volume de turistas mundiais, se desloca de áreas urbanas para áreas urbanas. Dentro dessa “realidade político-administrativa urbanizada” denominada cidade, existem direitos e deveres daqueles que a coabitam: os cidadãos moradores/visitados/anfitriões, os estranhos/visitantes/convidados e a esfera pública.

O planejamento urbano surgiu na tentativa de organizar e melhorar a vida dos cidadãos de uma determinada localidade. Em linhas gerais, o planejamento pode ser entendido como um processo de trabalho permanente, que de acordo com Ferrari Júnior

¹ Universidade Federal do Paraná – UFPR e Faculdade Internacional de Curitiba – FACINTER. E-mail: simoneramos@yahoo.com

² Universidade Federal do Paraná – UFPR. E-mail: jmggandara@yahoo.com.br

(2004) tem como objetivo final a organização meticulosa de meios a serem utilizados para atingir uma meta que contribuirá para a melhoria de uma determinada situação.

Desde a sua fundação, Curitiba passou por diversas alterações urbanas, bem como, por vários planos diretores e de urbanização. Esses planos buscaram soluções para problemas da cidade além de buscar melhorar a qualidade de vida do morador da capital paranaense. Algumas soluções encontradas acabaram sendo reconhecidas, nacional e internacionalmente, e acabaram por dar alguns rótulos à cidade, tais como: “cidade com qualidade de vida” e “cidade ecológica”³. O impacto das ações urbanas acabou por contribuir para o aumento da demanda turística como, por exemplo, as soluções de transporte coletivo, que trazem à cidade grupos específicos de técnicos e estudantes de todas as partes do mundo, apenas para conhecerem o seu funcionamento.

Há uma diferença entre o espaço urbano produzido pelo e para o turismo e o espaço urbano propriamente dito. O espaço urbano se constitui em base, suporte para a vida dos cidadãos, e algumas vezes se converte em atrativo para o turismo. Enquanto o espaço turístico envolve a criação de um espaço produtivo e, para isso, utiliza-se do espaço urbano. Dessa forma, no turismo urbano o planejamento urbano e a atividade turística podem ser considerados inseparáveis.

O espaço urbano e turístico

Faz-se necessário diferenciar os conceitos de espaço urbano e cidade. De acordo com Santos (1988) e Levebvre (1999), a cidade é a forma, é a materialização de determinadas relações sociais, enquanto que o espaço urbano é o conteúdo, é a materialização no espaço das próprias relações sociais. O espaço urbano e cidade são indissociáveis. Para Souza (2001), a

³ De acordo com OLIVEIRA (2001) “As raízes epistemológicas dos documentos oficiais sobre meio ambiente urbano são os discursos municipais do início da década de 90. O documento que lançou a “filosofia ambientalista” da Prefeitura é o número especial da *Revista do IPPUC – Memória da Curitiba urbana*, cujo título foi “Escola ecológica de urbanismo”. Nesse número, pela primeira vez, foi feito um esforço de sintetizar e de ordenar todas as ações ambientalistas da prefeitura, mostrando todas as etapas e programas que possibilitaram a transformação de Curitiba em uma *capital ecológica*. A partir deste momento, todas as publicações da Prefeitura que tratam de temas ecológicos fazem-no na linha definida por esse número. Nelas, as preocupações ecológicas e a qualidade de vida urbana são apresentadas como estando na origem da política de preservação de áreas verdes, de separação do lixo, dos transportes coletivos etc. Trata-se de uma *ecologia urbana*, que pode ser resumida nos seguintes termos: a cidade teria compreendido que “[...] o meio ambiente primário de cada um é a casa onde vive, a rua onde mora, a cidade onde reside”. É nessa perspectiva que a municipalidade se apóia para falar num *projeto ecológico* iniciado há 20 anos, que teria dado origem aos *Postulados da Escola de urbanismo ecológico* (IPPUC, 1992, p. 3-4)”.

cidade é o concreto, o conjunto de redes, enfim, a materialidade visível do urbano, enquanto que o espaço é o abstrato, o que dá sentido e natureza a cidade.

É na cidade que as pessoas se concentram e onde existem os meios de produção. É também o lugar da divisão econômica e social do trabalho dentro de um processo produtivo e social e é também um elo na divisão espacial do trabalho na totalidade do espaço (CARLOS e1994).

O espaço urbano aparece como concentração através da cidade, sendo essa, uma condicionante histórica necessária para seu aparecimento o que transcende a concepção econômica. O processo de produção do espaço urbano refere-se às questões sociais, políticas, ideológicas e jurídicas, articuladas em sua totalidade na formação econômica e social, constitui-se no conjunto de diferentes usos da terra (comerciais, de serviços, industriais, residenciais, de lazer etc.) justapostos entre si que, apesar de ser fragmentado, é articulado uma vez que todas as partes se inter-relacionam.

Além de refletir a sociedade (presente e passado), que deixa suas marcas na organização espacial, o espaço urbano é desigual e mutável. É o lugar onde diversas classes sociais vivem e se reproduzem além de envolver crenças, valores e mitos criados na sociedade que se projeta nas formas espaciais, através de monumentos, lugares sagrados, dentre outros.

Cavalcanti (2001, p. 14) afirma que “a cidade é um espaço geográfico, é um conjunto de objetos e de ações, mas entendendo que ela expressa esse espaço, como lugar de existência das pessoas, não apenas como um arranjo de objetos, tecnicamente orientado”, e por não ser tecnicamente orientado, como afirma o autor pode atrair o interesse de diversas pessoas de diferentes locais para conhecê-la, fomentando dessa forma a atividade turística.

O turismo é uma atividade que produz e consome espaço, ou seja, é responsável pela sua produção e transformação, e toda a sua complexidade é expressa pelas relações sociais e pela materialização, que compõe o processo de produção desse espaço. O denominado “turismo urbano”, ou seja, aquele que é realizado em cidades, é um dos segmentos do turismo que apresenta crescimento expressivo, e esse tipo de turismo pode ser caracterizado, de acordo com Marchena Gomes (2000), como “*una encrucijada entre los viajes de negocios, reuniones y incentivos y la atracción cultural, patrimonial y de atmósfera lúdica y ciudadana*”.

A gestão dos espaços turísticos se dá conforme o processo de consumo do espaço é realizado pela atividade (SIVIERO, 2005), porém, a organização do espaço turístico requer o

uso de racionalidade crescente, que deve estar apoiada em um processo de planejamento dotado de ações responsáveis e de objetivos previamente estabelecidos.

Cruz (2001), afirma que há uma diferença fundamental entre o espaço urbano produzido pelo turismo e o espaço urbano como um todo. É que, no primeiro caso, trata-se da criação de um espaço produtivo e, no segundo caso, trata-se de um suporte e, simultaneamente, atrativo para o turismo. Verifica-se que o espaço urbano é à base de estruturação das cidades e de todas as relações existentes neste espaço, enquanto que o espaço turístico urbano é uma apropriação deste espaço para o desenvolvimento de atividades turísticas.

Elementos do espaço urbano e turístico

O turismo, ao se apropriar do espaço urbano, utiliza toda a infra-estrutura existente e todas as facilidades geradas para, dessa forma, poder se desenvolver completamente. Dependendo da intensidade e da ocorrência da atividade pode se tornar um agente responsável pela (re)produção do espaço urbano.

Os elementos constituintes do espaço urbano podem ser vistos de forma diferente. Kevin Lynch e Roberto Boullón, referências em suas respectivas áreas, são autores de formações e áreas distintas, o primeiro estudioso da questão urbana e o segundo da questão turística, que analisam o espaço urbano e seus elementos de formas distintas, porém com algumas similaridades que merecem uma análise comparativa.

Para Lynch (1997) uma cidade só é legível se puder ser “imaginável” o que significa a clareza física na imagem. Para ele são cinco os elementos que podem ser percebidos pelos seus cidadãos/usuários: os caminhos, os pontos nodais, os bairros, os limites e os marcos.

Boullón (2002) analisa o espaço de produção e consumo, inclusive o de uso turístico, de forma dinâmica, sujeita as contínuas alterações, em face dos interesses e das ações implantadas pelos atores sociais que o integram. Para ele existem os *pontos focais urbanos* representados pelos edifícios e espaços abertos que se destacam no tecido urbano. Esses pontos focais servem para que o turista se oriente na cidade e possa localizar os atrativos próximos a esses pontos, ele define seis pontos focais do espaço urbano: logradouros, marcos, bairros, setores, bordas e roteiros. Os elementos urbanos de Lynch são os pontos focais de Boullón, o Quadro 1 faz uma síntese.

Quadro 1 - Comparativo entre autores dos elementos do espaço urbano

LYNCH	BOULLÓN
Caminhos	Logradouros
Pontos Nodais	
Marcos	Marcos
Bairros	Bairros
	Setores
	Roteiros
Limites	Bordas

Organização dos autores adaptado de Lynch (1997) e Boullón (2002).

Se fizermos uma analogia entre os dois verificaremos que os caminhos e pontos nodais de Lynch (op. cit) correspondem aos logradouros de Boullón (op. cit) que são os espaços abertos ou cobertos de uso público, em que o turista pode entrar e percorrer livremente. Parques, zoológicos, praças, galerias comerciais, feiras, mercados públicos, são exemplos de logradouros urbanos e que muitas vezes se convertem em atrativos turísticos. A diferença principal entre os caminhos e os pontos nodais é a sua natureza de conexão (cruzamentos, esquinas), e os logradouros não necessariamente estão localizados em cruzamentos e esquinas, mas geralmente se convertem em espaços de conexão de pessoas.

Lynch (op. cit) considera que os marcos podem ser definidos de duas formas distintas: na primeira o elemento pode ser visto de muitos pontos (lugares) fato que faz com que a localização seja primordial; e na segunda, é fundamental a existência do contraste (recoo ou altura) deste local com os elementos vizinhos. Para Boullón (op. cit) os marcos são construções, artefatos urbanos e monumentos que se destacam na paisagem urbana como pontos de referência exterior ao observador.

Lynch (op. cit) considera os bairros como espaços de uma cidade com uma extensão bidimensional. Boullón (op. cit) afirma que são áreas da cidade que tiveram a sua ocupação planejada ou podem ter passado por processo de urbanização após a sua ocupação inicial. Da mesma forma que os elementos abordados anteriormente, alguns bairros podem integrar a lista de atrativos turísticos mais visitados em uma cidade e nele conter marcos (igrejas, monumentos, etc.), ou logradouros (mercados, praças, etc.).

Para Boullón (id.), existem dois elementos a mais que se encontra no interior dos bairros, são os denominados setores e roteiros. Os Setores são áreas específicas dos bairros que se apresentam com características específicas dentro da homogeneidade que esses locais

tendem ser, como por exemplo, os setores históricos, que são de suma importância para o turismo. Os roteiros também são elementos apontados apenas por Boullón (ibid.) e são ruas, avenidas, becos e passagens que podem ser considerados as melhores opções para se visitar os atrativos turísticos ou entrar na cidade e sair dela. Lynch não especifica esses elementos urbanos e verifica-se aqui uma diferença entre o olhar urbano e o turístico dos autores.

Os limites para Lynch (id.) correspondem às bordas de Boullón (ibid.). São elementos lineares que marcam o limite ou transição da passagem entre áreas ou do próprio todo que se constitui o tecido urbano. São elementos fronteiros que tendem a ser uma terceira paisagem, trazendo características das duas paisagens que se encontram. Pode ser a separação/quebra de um bairro, as margens do urbano e rural ou de partes da cidade. Esses limites/bordas podem ser fracas ou fortes. As fortes são limites/bordas feitas por um rio, uma estrada ou uma via férrea, separando as partes fisicamente. As fracas são feitas por avenidas, ruas de larguras diferentes e edifícios de alturas ou idades diferentes que separam as partes de forma visual.

O turismo se apropria da paisagem das cidades para desenvolver leituras criativas. Castrogiovanni (2000) destaca que nos caminhos por onde passam os fluxos turísticos há a possibilidade de transitar entre o real edificado e o imaginário possível de ser construído a qualquer momento. Para o autor a ordenação urbana compreende o processo de organização dos elementos que compõem o espaço urbano, de acordo com o estabelecimento de relações de ordem, com base na construção de uma hierarquia de valores, com o objetivo de facilitar o desenvolvimento das atividades turísticas.

A cidade é, portanto, o espaço apropriado pela sociedade (seja de forma urbana ou turística), sociedade esta composta por visitantes e visitados. Este espaço, composto pelos aspectos ressaltados anteriormente, deve ser visto como um fator de evolução social, produzido e reproduzido constantemente, além de ser parte representativa da complexidade do espaço geográfico.

O planejamento urbano de Curitiba

Para atingir o dever de satisfazer as necessidades da sociedade urbana, o poder público tem nas políticas públicas um importante instrumento. Estas políticas são para as mais diversas áreas de atuação como, por exemplo, a economia, a educação, o meio ambiente, o lazer e a cultura, a habitação, os serviços sociais e que correspondem a necessidades básicas

do cidadão, tais como educação, trabalho, moradia, abastecimento, recreação e sociabilidade (BOADA, 1991).

Nem sempre as mudanças são realizadas através das políticas públicas claras e definidas de forma estratégica e a longo prazo. Ao analisar o caso de Curitiba verificamos que no caso específico da ordenação do território essa preocupação data de 1721, quando da visita do Ouvidor Rafael Pires Pardini, que estabeleceu, inicialmente, que o módulo constitutivo da cidade era a quadra retangular, adensada, vista da rua como um conjunto de fachadas delimitadas por ruas em grade. Os quatro planos definidos por essas fachadas deveriam separar o público do privado. As construções deveriam ser contíguas, parede com parede.

Quando o Paraná foi desmembrado da Província de São Paulo em 29 de agosto de 1853, pela Lei Imperial nº704, Curitiba foi elevada à categoria de capital da província. O engenheiro francês Pierre Taulois contratado em 1855 como Inspetor-Geral de medição de terras públicas, propôs a realização de algumas reformas na infra-estrutura urbana da cidade, sobretudo no que diz respeito ao arruamento e à retificação das principais ruas, tornando os cruzamentos ortogonais e o desenho urbano retilíneo (PMC, 1989-92, MENDONÇA, 1992, MENEZES, 1996, OLIVEIRA, 2007). Mesmo não sendo realmente um plano urbanístico, o “Plano Taulois” foi responsável pela primeira transformação urbana da cidade e um marco inicial para os planos posteriores.

Desde então a cidade passou por pequenas, mas numerosas mudanças em sua infra-estrutura urbana, tendo sempre como pano de fundo a modernização. Em seu nome, foi elaborado o primeiro Código de Posturas (1895) que entre outras normas, proibiu a construção de casas de madeiras no centro da cidade (1905). O segundo Código de Posturas, de 1919, tendo, novamente, a modernização como base de fundo, trouxe novidades como a circulação de veículos e o alargamento de ruas até que, em 1929, a cidade recebeu uma "nova planta" viária (PMC. 1965).

Em 1940, o prefeito Rozaldo de Mello Leitão contratou a firma de engenharia Coimbra Bueno & Cia.ltda. com o objetivo de conceber um plano diretor para Curitiba. A empresa contratou o urbanista francês Alfredo Agache para a elaboração do plano. O “Plano Agache” (1943), como seria denominado posteriormente, representou a primeira tentativa de ordenação da cidade vista como um conjunto. Em termos gerais, o plano concentrou-se em três grandes áreas:

1) Saneamento, com a drenagem dos banhados, canalização dos rios e ribeirões e construção da rede de abastecimento de água e coletora de esgotos; arborização de ruas e avenidas, criação de parques nos extremos da cidade e criação de um horto municipal;

2) Plano das avenidas (circulação): descongestionamento do centro da cidade e criação das perimetrais externas (0, 1, 2 e 3);

3) Zonas especializadas: construção de um centro destinado às atividades administrativas (centro cívico), criação de um centro de abastecimento (mercado municipal), de um centro industrial (Rebouças), centro esportivo (Tarumã), centro militar (Bacacheri), alguns centros de recreação e lazer (parque rio Barigui) e de educação (Centro Politécnico) na periferia da cidade.

O Plano dividiu a cidade em zonas funcionais – centro comercial, centro administrativo, área militar, centro universitário – e propôs um sistema de circulação com vias circulares e concêntricas.

De acordo com pesquisa realizada pelo Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro (IUPERJ, 1973), o verdadeiro processo de planejamento urbano de Curitiba, iniciou-se em 1962. Segundo Oliveira (2001) a partir de então a história do planejamento de Curitiba deve ser dividida em três fases, são elas:

- Fase I (1962-66), a decisão de planejar e a criação dos instrumentos para isso é a característica principal dessa fase. Esta fase foi marcada pela criação de planos, agências, órgãos e grupos de acompanhamento.

- Fase II (1966-70), período marcado pelo o conflito de visões e prioridades entre os projetos elaborados pela agência de planejamento (IPPUC) e as obras que foram efetivamente realizadas pela administração municipal.

- Fase III (1970-74), Jaime Lerner foi nomeado o prefeito de Curitiba e foi a fase da implementação do planejado anteriormente. O IPPUC não estava encarregado apenas de pesquisar e planejar, mas de coordenar e gerir a implantação do Plano Diretor.

A partir de meados dos anos 70 e durante a década de 1980, equipar a cidade tinha a conotação de busca da modernidade urbana. A diretriz era implementar na cidade "instrumentos urbanos em todos os setores da recreação, educação, terminais de transportes e de abastecimento" (PMC, 1989-92).

Para Oliveira (2001) tudo isto seria o resultado “do antigo (embora atual) projeto de modernidade urbana presente no Plano Diretor, que é a marca característica da própria cidade”.

A partir de 1992 a cidade, seguindo o paradigma da modernidade urbana, incluía em seu ideário a questão ambiental e foi apresentada aos seus cidadãos e posteriormente ao mundo como “capital ecológica”. De acordo com Torres (*ibid*), nessa década a capital recebeu investimentos na área de meio ambiente, sendo a implementação de parques e áreas verdes um deles, merecendo destaque os seguintes equipamentos: Parques Tingüi, Tanguá, do Passaúna, dos Tropeiros. Nestes parques merecem ser destacados alguns equipamentos como a Ópera de Arame, o Jardim Botânico, a Universidade Livre do Meio Ambiente e a Pedreira Paulo Leminiski, o Memorial Polonês, o Memorial Alemão, Memorial Ucrâniano, que se converteram em importantes referências tanto para a comunidade local quanto para turistas. A Rua 24 Horas, as estações tubo de ônibus, entre outros, seguiam dando a perspectiva da modernidade. O planejamento e a gestão municipal transformava "urbanismo modernizador" em "urbanismo ecológico", sempre dentro da perspectiva da inovação e criatividade.

Neste breve roteiro da evolução do planejamento urbano de Curitiba verifica-se que a política pública urbana foi bem sucedida em muitos aspectos. Foi uma estratégia política inteligente, pois através de idéias criativas e inovadoras, que foram sendo implementadas de forma eficaz, assim como de um forte trabalho de marketing interno e externo, as classes políticas, em conjunto com a iniciativa privada, puderam estruturar, reformar, ampliar e melhorar o espaço urbano e, indiretamente, de certa forma, até a vida social em Curitiba, impactando no espaço urbano e turístico, na qualidade da cidade e do destino turístico, na satisfação de visitantes e visitados.

Turismo e o Planejamento Urbano de Curitiba

Curitiba foi escolhida para ser apresentada como exemplo de planejamento urbano durante a Rio +12 (www.cidadesdobrasil.com.br). Ao longo dos anos a cidade se transformou e, foi se destacando, no cenário nacional e internacional por ações que deram certo para melhorar a qualidade de vida da população em geral no tocante a aspectos ambientais e urbanos. Esses fatores acabaram por despertar o interesse de pessoas para virem conhecer a

cidade, auxiliando assim o desenvolvimento do turismo em uma cidade que contava com poucos atrativos.

Analisando pesquisas realizadas pela Paraná Turismo ao longo dos últimos anos (2000, 2001, 2003 e 2005), conforme o quadro 2, verifica-se que dentre os atrativos turísticos mais visitados estão os parques e os equipamentos neles localizados (Parques, jardim botânico, opera de arame, zoológico/passeio público, bosques, praças), os shoppings e espaços da cidade para compras (Shopping, Rua XV/24 horas), o bairro de Santa felicidade, no centro da cidade a área do centro histórico/largo da ordem. Também identificamos alguns equipamentos em edificações emblemáticas (Museus, igrejas, Teatro, Universidades. Estádio de futebol). Merecem destacar dois elementos que são equipamentos/instrumentos para prestação de serviços que foram caracterizados como importantes atrativos turísticos (Linha turismo, torre da Brasil Telecom) e que permitem compreender melhor a cidade, mostrando aos visitantes e visitados as principais intervenções urbanísticas realizadas na mesma ao longo dos últimos anos.

Quadro 2 - Atrativos Turísticos visitados em Curitiba

Atrativo turístico	2000	2001	2003	2005
Parques	22,5%	25,6%	46,5%	20,7%
Jardim Botânico	16,6%	15,2%	37,1%	16,1%
Opera de Arame	12,8%	12,7%	31,1%	14,0%
Shopping	6,6%	7,7%	19,5%	12,2%
Santa Felicidade	3,7%	7,9%	11,0%	3,7%
Museus	0,9%	0,6%	8,7%	4,3%
Rua XV/24H	6,8%	5,6%	9,7%	4,2%
Largo da Ordem	2,1%	1,7%	4,6%	2,3%
Zoológico/Passeio Público	4,5%	5,5%	7,6%	4,1%
Linha Turismo	3,2%	2,8%	2,4%	3,2%
Bosques	2,1%	2,4%	3,5%	1,6%
Teatros	1,5%	2,1%	2,5%	1,8%
Torre da Brasil Telecom	1,1%	0,5%	1,3%	1,4%
Praças	1,5%	1,2%	2,6%	1,2%
Universidades	1,9%	0,4%	3,1%	1,0%
Estádio de Futebol	0,3%	0,7%	1,8%	1,3%
Centro Histórico	----	1,4%	1,2%	0,5%
Igrejas	0,6%	0,8%	0,7%	0,9%
Outros	11,3%	5,2%	5,1%	3,9%

Fonte: os autores baseado em Paraná Turismo (2000, 2001, 2003 e 2005)

Obs: As colunas 2003 e 2005 somam 200% porque nestes anos a pesquisa foi realizada considerando turistas e excursionistas.

Se correlacionarmos com os elementos urbanos de Lynch (op. cit.) e os pontos focais de Boullón (op.cit.) verifica-se que os quatro atrativos que recebem o maior volume de turistas são caminhos e pontos nodais denominados por Lynch, logradouros para Boullón que são os parques da capital, Ópera de Arame, Jardim Botânico e Shopping. Esses números confirmam que o turismo se apropria dos elementos urbanos que são reflexo do planejamento urbano.

Conclusões

O intuito do presente trabalho foi demonstrar que a prática do planejamento urbano e o desenvolvimento do turismo, podem, muitas vezes, enveredar para uma mesma direção, neste caso, o desenvolvimento local e, que, as principais intervenções urbanísticas realizadas em Curitiba acabaram influenciando na qualidade de vida da população local e na atividade turística.

Curitiba é uma cidade que pode ser caracterizada pela constante inovação urbana, com a qual se procura permanentemente a satisfação e bem-estar social de seus moradores. Verifica-se que nos últimos quarenta anos, seus planejadores e gestores almejavam uma convivência equilibrada e homogênea, dentro do ambiente heterogêneo da cidade.

A capital paranaense incorporou, fortemente, os efeitos das ações planejadas do seu espaço urbano e obteve, por isso, reconhecimento nacional e internacional pelas intervenções adotadas. Conforme demonstrado neste trabalho, as intervenções urbanísticas são mais abrangentes que os equipamentos urbanos, modificando a realidade da cidade de forma contundente, pois são encontradas onde há mudança da utilização do espaço existente e/ou controle de problemas que o mesmo vinha sofrendo. Tais intervenções são notadas pela população, divulgadas nos meios de comunicação e reconhecidas pelos turistas, constituindo-se em fortes elementos na composição da percepção que moradores e visitantes tem da cidade.

Pode-se verificar que a visão de autores da área urbana e turística pode ter enfoques diferentes, porém o turismo valoriza todas as transformações e espaços da cidade que possam ser utilizados para o desenvolvimento da atividade. O turismo é uma das atividades que apresenta maior projeção de crescimento para o futuro, podendo favorecer a cidade e a sociedade, através do desenvolvimento econômico, social e ambiental, além de contribuir para a preservação de patrimônios naturais e culturais, razão pela qual, através de trabalhos como

este, acredita-se que novas discussões possam surgir, atrelando ambos os temas e, quem sabe, estimular a elaboração de políticas públicas urbanas e de turismo que reafirmem os impactos positivos da atividade.

Embora o presente estudo, tenha se limitado a pesquisas bibliográficas e documentais, criando fundamentos, aparentemente suficientes, para responder ao objetivo proposto, seria importante a realização de novos trabalhos aprofundados sobre o tema. O turismo e sua inter-relação com o planejamento urbano requerem e merecem estudos mais detalhados.

Referências

- BOADA, L. **O espaço recriado**. São Paulo: Nobel, 1991.
- BOULLÓN, R. C. **Planejamento do espaço turístico**. Bauru, SP: EDUSC, 2002.
- CARLOS, A. F. A. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.
- CAVALCANTI, L. de S. (org.): **Geografia da cidade: a produção do espaço urbano de Goiânia**. Goiânia: Alternativa, 2001.
- CASTROGIOVANNI, A.C. (org.). **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2000.
- CRUZ, R. de C. **Política de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2001.
- FERRARI JUNIOR IN: *Estudos Geográficos*, Rio Claro, 2(1):15-28, junho -2004 (ISSN 1678—698X) – disponível www.rc.unesp.br/igce/grad/geografia/revista.htm
- IUPERJ. **Dimensões do planejamento urbano: o caso de Curitiba**. Rio de Janeiro : 1973, Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro.
- LEFEBVRE, H. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- LYNCH, K. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- OLIVEIRA, D. de. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: Editora da UFPR, 2000.
- OLIVEIRA, M. . *The trajectory of environmental discourse in Curitiba (1960-2000)*. *Rev. Sociol. Polit.* , Curitiba, n. 16,2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-4782001000100007&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 27 Apr 2008. doi: 10.1590/S0104-44782001000100007
- PMC. 1965. **Plano preliminar de urbanismo de Curitiba**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba/Serete & Wilhelm Associados.
- SANTOS M. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.
- SIVIERO A. P. **Os Elementos do Espaço Turístico Urbano no Processo de Planejamento: Uma Análise da Área Central de Curitiba-Pr** dissertação de mestrado apresentada no Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal do Paraná, 2005.
- SOUZA, N. R. **Planejamento urbano em Curitiba: saber técnico, classificação dos cidadãos e partilha da cidade**. *Rev. Sociol. Polit.*, Curitiba, n. 16, 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-44782001000100008&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 12 Maio 2007. Pré-publicação. doi: 10.1590/S0104-44782001000100008
- TORRES, N. **GESTÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DESENVOLVIMENTO URBANO SUSTENTÁVEL: Políticas Públicas para o incremento do Turismo Local**, dissertação de mestrado, PUC-PR, 2007