

MESA TEMÁTICA 3 - LAS INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS
TERRITORIALES, EN SUS DISTINTAS ESCALAS.

**TURISMO E ORDENAMENTO TERRITORIAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE. UM
FOCO NA REGIÃO DE CURITIBA E LITORAL DO PARANÁ**

MARCOS AURELIO TARLOMBANI DA SILVEIRA
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ-CURITIBA-BRASIL
marcosilveira@msn.com

RESUMO: O turismo é visto hoje como uma das atividades mais importantes para alavancar o desenvolvimento econômico de países e regiões no mundo todo. Em termos globais, a expansão do turismo vem caracterizando-se por uma crescente demanda por novos destinos e pela diversificação das práticas turísticas. Neste contexto, o turismo passou a atrair mais a atenção de governantes e demais autoridades responsáveis pela formulação das políticas de desenvolvimento social e de ordenamento do território. No caso do Brasil, se observa mais recentemente alguns esforços no sentido de programar um conjunto de políticas públicas com o objetivo de incrementar o turismo no país, tanto por parte do governo federal, quanto dos governos estaduais e municipais. Este trabalho é parte integrante de um projeto mais abrangente que objetiva oferecer subsídios para estratégias que visem aumentar a interação do sistema intermodal de transporte na região configurada pela Grande Curitiba e Litoral do Estado do Paraná. A partir do levantamento de dados qualitativos e quantitativos das condições de oferta e de infraestrutura do transporte rodoviário, aéreo e ferroviário, propõe-se organizar um sistema de informações que possam ser usadas para promover o turismo no âmbito regional. Através de metodologias de Geoprocessamento, bem como das técnicas de Análise Espacial, pretende-se montar um sistema de informação geográfico (SIG) por meio da coleta de material cartográfico, de imagens de satélite, de dados censitários e de levantamentos de campo.

Palavras-Chave: Ordenamento, Transporte, Turismo, Desenvolvimento Regional, Análise Espacial.

Introdução

O turismo é caracterizado por um complexo conjunto de fatores e de relações econômicas, sociais e territoriais. Como atividade econômica, um dos fatores que determina o desenvolvimento do turismo em uma dada região ou país, é a acessibilidade configurada pelo sistema de transportes. Com efeito, a oferta de um sistema de transportes eficiente, que responda às necessidades dos usuários e consumidores (viajantes e empresas de turismo e de viagens), constitui uma exigência no atual cenário globalizado e competitivo que engloba também o setor turístico.

Este trabalho é parte integrante de um projeto mais abrangente que objetiva oferecer subsídios para a formulação de estratégias que visem aumentar a interação da intermodalidade do sistema de transporte na região configurada pela Grande Curitiba e Litoral do Estado do Paraná. A partir do levantamento de dados qualitativos e quantitativos pretende-se analisar as condições de oferta e de infraestrutura do transporte rodoviário, aéreo e ferroviário desta região.

Fazendo uso de metodologias de Geoprocessamento, bem como de técnicas de Análise Espacial, pretende-se montar um Sistema de Informações Geográfico (SIG), por meio da coleta de material cartográfico, de imagens de satélite, de dados censitários e de levantamentos de campo. Os produtos resultantes servirão de base para a montagem de um Sistema de Informações Turísticas, o qual fornecerá subsídios às ações e às políticas de planejamento territorial do turismo e de desenvolvimento desta atividade no âmbito regional.

De forma sumária, o presente trabalho apresenta inicialmente uma introdução. Em seguida faz um enfoque na importância do sistema de transportes para o desenvolvimento do turismo em escala regional, destacando-se algumas características das infra-estruturas de transporte e do turismo na região configurada pela Grande Curitiba e Litoral do Estado do Paraná, bem como as facilidades que a tecnologia do SIG oferece para o planejamento e ordenamento turísticos. A parte seguinte apresenta uma breve descrição da metodologia empregada e alguns dos resultados esperados. Por último, são expostas as considerações finais.

Ordenamento do Transporte no Paraná, Turismo na Região Metropolitana de Curitiba e Litoral

Do ponto de vista da sua organização territorial, uma das principais características do Estado do Paraná é a configuração do seu sistema de transporte. Composto por rodovias, ferrovias, aeroportos e portos, esse sistema de transportes faz a ligação entre as principais áreas urbano-industriais e agrícolas dentro e para fora do estado. As rotas rodoviárias, por exemplo, cortam o estado – tanto no sentido longitudinal, como no sentido transversal – e permitem a integração inter-regional e, até mesmo internacional.

A rede de transporte rodoviário é completada por rotas ferroviárias e por rotas aéreas que interligam o Paraná com outras regiões do Brasil e do exterior. As principais cidades que articulam o sistema de transportes no estado são: Curitiba, Paranaguá, Ponta Grossa, Guarapuava, Londrina, Maringá, Cascavel e Foz do Iguaçu.

A implantação do denominado “Anel de Integração” a partir do ano de 1996, projeto idealizado pelo governo da época, almejava o maior aproveitamento da infra-estrutura do transporte rodoviário, sendo indicado como uma das principais estratégias governamentais para promover o desenvolvimento econômico do Estado do Paraná. Desde esse período o modal rodoviário passou a orientar o ordenamento do transporte no estado. Com o Anel de Integração a maior parte das rodovias do estado ficou subordinada ao “Programa de Concessão de Rodovias”, que é de abrangência nacional e que abriu a participação direta da iniciativa privada na exploração e operação de rodovias estaduais e federais (SETR, 2001).

No presente, a atuação do Governo do Paraná, em parceria com o Governo Federal e empresas concessionárias, tem sido focado na alteração da configuração da matriz de transportes no estado a partir de diversas ações. De qualquer maneira, o modal rodoviário continua sendo ainda o principal sistema, movimentando mais de 65% das cargas no estado e a quase a totalidade do transporte de passageiros.

No que toca a atividade turística e sua relação com o sistema de transporte no Paraná, cabe fazer uma referência à política de turismo no âmbito nacional. Nas últimas décadas o turismo vem contribuindo em muito para dinamizar a economia de vários países e regiões. Dentre os efeitos econômicos e sociais mais significativos do turismo estão a sua contribuição na geração de empregos e renda, no aumento do intercâmbio comercial entre regiões, na atração de investimentos em infra-estruturas, e na captação de divisas. É neste contexto, que as atuais políticas governamentais recentemente formuladas e que vêm sendo implementadas no Brasil, enfatizam a promoção do turismo como um setor estratégico para o desenvolvimento regional do País (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2003).

Destaca-se dentro da linha de ação do Governo Federal, o papel atribuído às infra-estruturas de transporte. Com efeito, em qualquer país essas infra-estruturas são imprescindíveis para alavancar o turismo, posto que as condições de mobilidade e de acessibilidade são requisitos fundamentais para o desenvolvimento deste setor. Aliás, é nesse sentido que vários estudiosos e pesquisadores do turismo apontam suas considerações. Ou seja, de acordo os mesmos, a existência de uma boa infra-estrutura de transportes é um fator que vem condicionar fortemente o desenvolvimento turístico em escala regional e/ou local (PEARCE, 1991; VERA et al., 1997; PAGE, 2001, entre outros).

A Região Metropolitana de Curitiba (RMC) e o litoral paranaense apresentam uma oferta turística diversificada. Ao longo da costa paranaense localizam-se praias, baías, estuários, ilhas marítimas, e cidades como Paranaguá, uma importante zona portuária, o município turístico-balneário de Guaratuba e as históricas cidades de Morretes e Antonina. É, também, na região litorânea que se localizam numerosos balneários onde são praticados esportes náuticos, a pesca, a recreação, o lazer à beira-mar, e o turismo de segunda residência (SILVEIRA, 2002).

Assim como, em virtude de possuir espaços naturais ainda conservados, representados por áreas de florestas, manguezais e restingas, o Litoral do Paraná é uma região com enorme potencial para a prática do Ecoturismo (SILVEIRA, 1998b). Além disso, é um espaço com grande vocação para a prática do turismo cultural, pois ali se encontra significativa parcela do patrimônio histórico e cultural do estado.

Já com relação à Curitiba, a análise dos indicadores do turismo no Paraná (PARANÁ TURISMO, 2003), revela que a cidade é uma das principais portas de entrada do turismo no Paraná. De fato, considerando o poder de polarização exercido no contexto regional, pode-se dizer que Curitiba constitui, na verdade, o mais importante centro de recepção e redistribuição dos fluxos de turistas provenientes de outros estados brasileiros, e que tem como destino o Paraná ou, mesmo os outros estados da Região Sul do Brasil. Além disso, Curitiba é também um dos destinos dos turistas estrangeiros que visitam o Brasil, e de turistas que circulam dentro do próprio estado, isto é, do turismo interno no Paraná.

Essa condição alcançada pela capital paranaense se deve a alguns fatores. Em primeiro lugar porque Curitiba é uma das cidades que articula o sistema de transportes no Paraná, bem como na Região Sul do Brasil como um todo. Por Curitiba e região, passam importantes rotas de transportes – rodoviário, ferroviário e aéreo – que constituem, em termos de infra-estrutura, corredores por onde circulam pessoas, produtos e serviços de diversos pontos de origem e que vão para vários destinos, tanto em escala nacional, quanto internacional, notadamente no que se refere aos países do Cone Sul.

Em segundo lugar, Curitiba posiciona-se como um dos principais pólos de recepção do turismo no Paraná, tendo em vista que a cidade oferece aos seus visitantes, além de atrativos histórico-culturais e arquitetônicos, um modelo de estruturação urbana reconhecido nacional e internacionalmente como sendo moderno e funcional, no qual se destacam o sistema de transporte coletivo e os equipamentos urbanos implantados na cidade, tais como parques, áreas verdes, centros comerciais, centros de eventos, e outras obras e realizações técnicas (SILVEIRA, 2004).

Por sua vez, na RMC, o turismo de congressos e de negócios, associado ao recente dinamismo econômico da região e a disponibilidade de infraestruturas e serviços de apoio, tende a apresentar uma importância crescente. Destaque-se ainda que um dos conjuntos de atrativos turísticos potenciais na RMC, está ligado ao espaço periurbano e rural configurados na região. Os atrativos do espaço urbano de Curitiba associados às paisagens e zonas rurais da região, tem sido inclusive objeto de projetos em escala municipal através da implantação do denominado «Anel de Turismo da RMC» (ECOPARANÁ/EMATER, 2000).

O chamado « Anel de Turismo » é formado por circuitos e roteiros turísticos que visam atrair, tanto a demanda de visitantes que vêm à Curitiba, como a população que mora na região. Outro ponto a destacar, é a capacidade de alojamento turístico da região, sendo esta formada por hotéis de diversas categorias disponíveis na cidade de Curitiba e em outras cidades da região e, também por inúmeras pousadas situadas nos espaços rurais de entorno (SILVEIRA, 2001).

É neste contexto que considera-se relevante o estudo das condições do sistema de transporte na região formada pela Grande Curitiba e o Litoral do Estado do Paraná, especificamente no tocante às questões relativas ao desenvolvimento do turismo no âmbito regional. Afinal de contas, a oferta de um sistema de transportes eficiente, que responda às necessidades dos usuários e consumidores (viajantes e empresas de turismo e de viagens), constitui uma exigência no atual cenário globalizado e competitivo para os diversos setores da economia e, especificamente para o setor turístico.

Com efeito, destarte o desenvolvimento do turismo não depender exclusivamente do transporte, este vem a ser um dos elementos estruturantes do sistema turístico, haja visto que o transporte é o

principal instrumento de apoio para se desenvolver as atrações, a hospedagem e a experiência turística (PAGE, 2001).

Ordenamento Territorial do Transporte com base na aplicação do Sistema de Informação Geográfico

O transporte enquanto uma atividade de deslocamento é o que torna possível a integração territorial, o intercâmbio dos bens, produtos, serviços e idéias. O transporte é por natureza um fato geográfico dado sua expressão espacial. É por isso que a dimensão geográfica do transporte é de fundamental importância no processo de planejamento turístico, na formulação de projetos de investimento para o setor, e como critério básico na tomada de decisão dos gestores públicos. Por sua vez, o transporte é uma atividade complexa. Envolve múltiplos atores (transportadores, usuários, poder público, empresas, entre outros). Possui diversas funções (comunicação, integração, transferência dos bens e pessoas, entre outras), e requer diversas ações para sua execução (planejamento, construção de infra-estruturas, conservação, operação, etc).

O ordenamento do sistema do transporte deve compreender, portanto, as necessidades e particularidades dos diferentes usuários, as potencialidades dos diversos meios de transporte, e a conveniência da integração entre eles, bem como as características geográficas do território que cruza e comunica, o tipo e a importância econômica dos serviços e dos bens, e a segurança dos passageiros, os itinerários dos turistas, entre muitos outros aspectos.

Por outro lado, cada vez mais, a oferta de um sistema de transporte eficiente e competitivo, funda-se em um sistema de informações precisas e de rápido e fácil acesso. Isto é de suma importância quando se considera a mobilidade territorial como a principal característica da atividade turística. Neste sentido, a «espacialização» da informação e sua representação geográfica coloca-se como particularmente relevante.

Nesse ponto cabe fazer referência ao uso do Sistema de Informação Geográfica (SIG) e de sua aplicação no ordenamento territorial do turismo. O SIG reúne muitas funções necessárias para a análise espacial do turismo. As principais funções de um SIG são: a digitalização de dados espaciais, a ligação de atributos às feições armazenadas, a manipulação e análise destes dados baseados nos atributos, visualização dos planos de informações gerados, montagem e consulta ao banco de dados baseado na posição geográfica das feições digitalizadas, álgebra com mapas, operadores de distância, operadores de contexto, dentre outros.

O Sistema de Informações Geográficas (SIG) “é um conjunto de programas, equipamentos, metodologias, dados e pessoas (usuários), perfeitamente integrados, de forma a tornar possível a coleta, o armazenamento, o processamento e a análise de dados georreferenciados, bem como a informação derivada de sua aplicação” (TEIXEIRA, 1995). A utilização do SIG vem crescendo rapidamente em todo

o mundo, uma vez que possibilita uma melhor gestão de informações e conseqüente melhoria nos processos de tomada de decisões, notadamente no que se refere ao planejamento territorial das diversas atividades e setores econômicos.

Em outras palavras, o SIG é uma ferramenta que permite gerar informações muito úteis e que podem servir de subsídio à tomada de decisão para os gestores públicos e privados, gerando assim um ambiente mais apropriado para a proposição de ações e estratégias fundamentais para o desenvolvimento do turismo. Ressalta-se aqui, que a Análise Espacial inerente aos Sistemas de Informações Geográficas, possibilitam trazer à tona informações necessárias para a tomada de decisão, em um tempo muito inferior ao usualmente disponível aos planejadores e gestores da atividade turística (CANEPARO et al. 2004). Fica, portanto, mais uma vez ressaltada a importância da adoção da metodologia embasada no SIG para o desenvolvimento da atividade turística.

Não obstante, deve-se, porém, ressaltar que a premissa básica para o SIG proporcionar as funções desejadas consiste na precisão de seus objetivos, assim como na seleção de software mais apropriado às necessidades particulares de cada plano ou projeto que contempla o planejamento como instrumento de ordenamento territorial do turismo (SILVEIRA, 2002).

A utilização do SIG no planejamento turístico relaciona-se com três funções básicas, a saber: integração dos dados, análise da informação, e dispersão/representação espacial da informação geográfica. Para cumprir com essas três funções, a condição primordial é contar com uma base de dados georreferenciados, isto é, dados precisamente localizados no território físico, levantados a partir de uma base constituída por coordenadas geográficas (CANEPARO et al., 2004).

Uma das vantagens do SIG é a sua característica integradora, vinculada a função de obter informações procedentes de diversas fontes de dados (sensoriamento remoto, cartas digitais, campo, entre outros), possibilitando a correlação entre os atributos dessas distintas fontes. O SIG permite ainda a correlação de dados temporais. Segundo SILVEIRA (2004), é possível, por exemplo, analisar uma informação específica relacionada à atividade turística, como outras de diferente natureza e fonte (econômica, social, ambiental, etc), e que permite interpretar suas expressões territoriais.

Cabe aqui novamente chamar a atenção do porquê o uso do SIG constituir-se numa importante ferramenta para fornecer subsídios à tomada de decisões e nas intervenções estratégicas no território, notadamente naquelas voltadas para o planejamento do turismo em escala regional e/ou local (SILVEIRA, 2004). A utilização da tecnologia do SIG permite organizar uma série de dados e processar diferentes informações geográficas, gerando entre outros produtos como: mapas temáticos de uma maneira rápida e relativamente barata; mapas que podem ser gerados em diversas escalas e de acordo com as necessidades dos diferentes tipos de usuários; as informações podem ser obtidas de forma imediata e

fácil; podem ser facilmente cruzadas gerando uma base de dados precisos de um mesmo espaço ou região geográfica.

Em suma, a metodologia do SIG possibilita desde a elaboração de inventários e diagnósticos locais, municipais e regionais, passando pela identificação e análise de recursos naturais, histórico-culturais e artificiais, e suas potencialidades para fins de exploração turística; levantamento das infra-estruturas de transporte e ocupação do território (ferrovias, rodovias, aeroportos, grau de urbanização, etc); dos equipamentos de apoio e equipamentos turísticos; análise dos fluxos turísticos; possibilitando, portanto, a formatação de roteiros e circuitos, o estudo de oportunidades em diferentes espaços - espaços protegidos, espaços rurais e urbanos - , enfim, espaços que oferecem atrativos para planejar o desenvolvimento de modalidades específicas de turismo, tais como ecoturismo, turismo cultural, turismo rural, e outras.

No caso da Região Metropolitana de Curitiba e do Litoral do Paraná, já se dispõe de uma grande quantidade de informações espacializadas, porém elas estão dispersas, desorganizadas e, muitas vezes, de difícil acesso aos usuários interessados. É, portanto, fundamental disponibilizar uma base de dados e as relações existentes no sistema de transporte, de modo a satisfazer as necessidades da demanda de planejadores, usuários em geral, particularmente de turistas e viajantes.

Procedimentos Metodológicos e Resultados

Quanto aos procedimentos adotados, devido à extensa área de abrangência da região objeto e à quantidade de informações necessárias para a execução do projeto de pesquisa que deu origem à este artigo, se utiliza uma sistemática de trabalho que venha possibilitar a geração e manipulação dos dados de maneira rápida, precisa e que permita uma interface com outras fontes de dados.

Os dados serão estruturados em uma Base de Dados que permita o uso simultâneo por diversos usuários e deverá ser estruturada observando os seguintes critérios:

- **Estrutura espacial:** Uma das estruturas mais importantes de uma Base de Dados Espacial é a sua condição de representar a geografia manipulada. Isto é feito utilizando-se um Modelo de Dados com características espaciais, ou seja, com condição de representar forma, localização geográfica e topologia (relação espacial entre os elementos representados).
- **Estrutura tabular:** Outra estrutura significativa de uma Base de Dados é sua condição de armazenar dados alfanuméricos (dados tabulares) e seus respectivos relacionamentos. Os modelos de dados com características espaciais ainda possuem a capacidade de manter um vínculo entre o dado tabular e uma feição geográfica.

- **Estrutura para imagens (*raster*):** A terceira estrutura de dados que pode existir é a *raster*. Ela permite a incorporação de imagens às bases de dados anteriores, vinculando-se a uma feição particular ou área geográfica de interesse. Estas imagens, no contexto de uma solução, poderão ser utilizadas como pano de fundo, auxiliando a visualização e a conferência das estruturas espaciais. Com as modificações progressivas da realidade geográfica, o pano de fundo de imagens poderá se constituir em um excelente instrumento de atualização das feições.

A **figura 1** apresenta uma representação gráfica de uma base de dados composta por informações espaciais, tabulares e imagens.

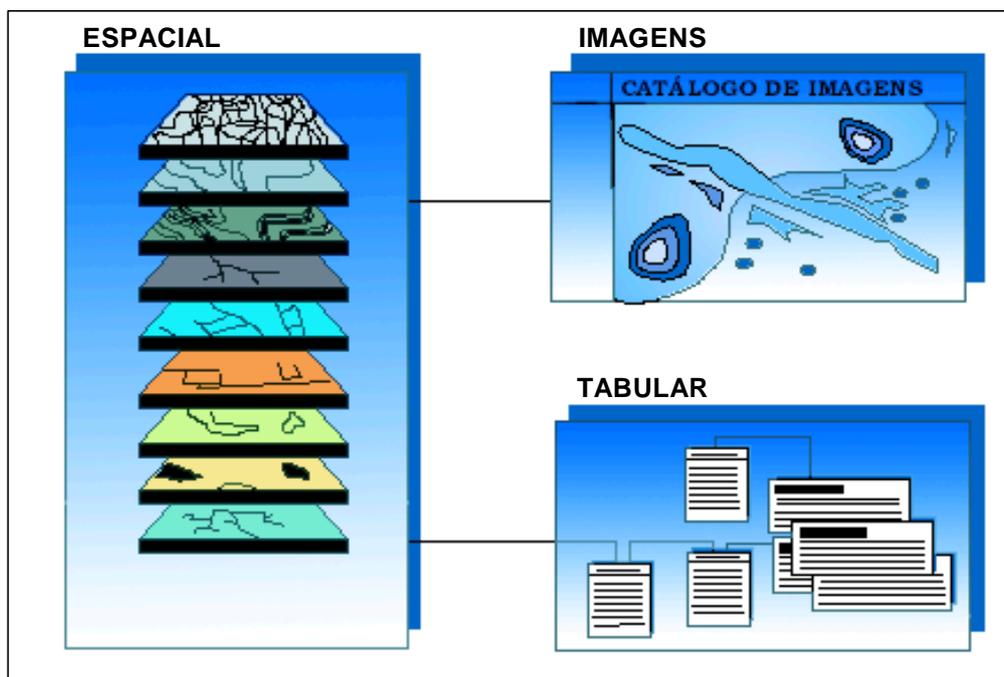


Figura 1 - Base de Dados

Para o processamento dos dados está sendo utilizado o programa (software) Arc View 9.1 e um dos aplicativos que integra a plataforma deste programa, que é o Spatial Analyst. Trata-se de um aplicativo que permite a análise espacial dos dados por meio da manipulação e da interação de vários arquivos de dados ao mesmo tempo, e que apresenta algumas ferramentas comumente usadas em SIGs para fazer a correlação de dados.

De forma sumária, pode-se dizer que os procedimentos metodológicos do projeto compreendem três fases complementares. Na 1ª. Fase, os procedimentos consistem na coleta e construção de um banco de dados geoespaciais sobre a região englobada pelo projeto e no tratamento desses dados através do seu processamento.

Na 2ª. Fase, o procedimento a ser adotado é o levantamento acerca da atual situação do sistema de transporte na região englobada pelo projeto. Assim como, o levantamento censitário do perfil dos

usuários dos modais de transporte rodoviário e aéreo, e a delimitação de percursos e itinerários dos usuários do sistema de transporte rodoviário.

A 3ª e última fase, inclui a confecção de uma carta de fluxos, percursos, pontos e centros conectados pelo sistema de transporte rodoviário, ferroviário e aéreo na região abrangida pelo projeto. A identificação das áreas servidas pelo sistema de transporte, os relacionamentos entre os lugares localizados no interior da rede de transportes configurada em escala regional. E, por fim, a avaliação das condições atuais e das exigências futuras no que se refere ao sistema de transporte em escala regional e a elaboração do relatório final.

Como produtos finais ou resultados espera-se, entre outros, obter uma série de mapas temáticos da Região Metropolitana de Curitiba e Litoral do Paraná e uma base de dados que permita fazer um inventário contendo vários aspectos desta região, especificamente no que concerne à concentração, às facilidades e deficiências apresentadas pelo sistema de transporte, tendo em vista que o mesmo é o foco do projeto de pesquisa e, é considerado como um dos fatores condicionantes para que venha ocorrer o desenvolvimento do turismo em escala regional. Em outras palavras, parte-se do pressuposto que a acessibilidade aos destinos turísticos da RMC e Litoral, são largamente dependentes do sistema de transporte ofertado nessas regiões.

Considerações Finais

A estratégia de melhor dotar o sistema de transporte do Paraná, notadamente na Região Metropolitana de Curitiba e Litoral, é o que poderá efetivamente vir a permitir uma maior acessibilidade e gerar, conseqüentemente, o aumento do fluxo de turistas nessas regiões, na medida em que facilitar o deslocamento de pessoas, um dos fatores decisivos para o sucesso de uma política de desenvolvimento do turismo em qualquer país ou região.

Na sua configuração territorial, o sistema de transporte na RMC e Litoral deve ser ordenado de modo a promover a ligação entre rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias, estabelecendo na região um sistema multimodal de transportes. Esse sistema poderá se tornar mais competitivo em relação ao mercado turístico interno e externo, especialmente em relação aos países do Cone Sul, que são potencialmente os maiores emissores de turistas para a Região Sul do Brasil.

O modal rodoviário do chamado “Anel de Integração” configurado no âmbito estadual, já é considerado hoje o mais importante corredor de transporte turístico rodoviário localizado no Paraná. Essa importância turística atribuída ao anel deve-se à sua estruturação física. A rodovia BR 277, estrada que compõe o corredor central do anel, é chamada de “Eixo turístico principal”, tendo em vista que a mesma cruza o território

paranaense de leste a oeste, interligando por terra a zona litorânea do estado com a denominada “Costa Oeste”, tidas como duas das principais regiões turísticas do estado.

Em síntese, pode-se afirmar com segurança que somente a implantação de um sistema de transporte com maior capacidade de interação entre os diversos modais – rodoviário, aéreo, ferroviário e marítimo – é capaz de tornar mais competitivo o turismo no Estado Paraná, e dinamizar o setor no espaço paranaense como um todo. Afinal de contas, a melhoria das condições de deslocamento, resultante de investimentos em infra-estruturas de transporte pode produzir efeitos mais amplos sobre o sistema configurado em bases intermodais, melhorando a confiabilidade e a qualidade do serviço de transportes.

Por outro lado, destaque-se o papel de polarização exercido pela região que compreende toda a porção leste do território paranaense, constituída pela Região Metropolitana de Curitiba (RMC), com destaque para as cidades de Curitiba, capital do estado, São José dos Pinhais, Araucária, Campo Largo, e para Paranaguá na zona litorânea do estado.

A RMC é o espaço que concentra hoje a maior parcela do parque industrial do estado e parte significativa da atividade econômica do Paraná, incluindo as atividades ligadas ao turismo de negócios e de eventos, com a cidade de Curitiba sendo o principal pólo. Enquanto no litoral, ao lado da atividade portuária com o Porto de Paranaguá, destacam-se as atividades econômicas ligadas ao Turismo de Sol e Praia de caráter sazonal nos diversos balneários ali existentes, e aquelas relacionadas ao Turismo Histórico-Cultural e ao Ecoturismo.

Evidentemente, que todo esse conjunto de atividades necessita de infra-estrutura de transportes para expandir-se. E no caso do turismo, em específico, essa infra-estrutura é imprescindível, pois as condições de mobilidade e de acessibilidade são requisitos fundamentais para o desenvolvimento do turismo no nível local e/ou regional. Da mesma forma, a existência de uma boa infra-estrutura de transportes vem condicionar fortemente o desenvolvimento turístico do Estado do Paraná como um todo.

Para finalizar, cabe salientar que não é apenas a infra-estrutura de transportes que conta no desenvolvimento do turismo. É preciso que essa infra-estrutura esteja associada aos demais elementos estruturantes de um destino ou região turística, tais como os recursos territoriais e ambientais, os atrativos naturais e culturais e/ou construídos, a oferta e a demanda turística, os fluxos de turistas, a infra-estrutura e os serviços turísticos, a promoção e o marketing, e uma política eficaz de planejamento e gestão do turismo.

É neste sentido que o uso de tecnologias representadas pelo Sistema de Informações Geográficas (SIG) pode trazer contribuições substanciais. Pois, atualmente esses sistemas vêm tendo um vasto campo de aplicação como, por exemplo, no planejamento urbano e regional, no uso e conservação

dos recursos naturais, no planejamento ambiental, entre outros. No turismo, as aplicações do SIG podem ser diversificadas, como no planejamento da atividade e, em particular, no ordenamento do transporte turístico.

Espera-se que a execução do projeto aqui esboçado venha contribuir, entre outras coisas, para ampliar o conhecimento acerca da situação da capacidade de oferta e do nível de competitividade do sistema de transporte na Região Metropolitana de Curitiba e Litoral do Paraná no que concerne ao seu uso turístico atual e potencial.

Assim como, através da construção e disposição de um sistema de dados espaciais sobre o sistema de transporte no âmbito regional que possa auxiliar nas ações de planejamento e de ordenamento territorial do turismo, e nos investimentos privados nas regiões objeto do projeto. Enfim, que venha contribuir como subsídio às políticas e estratégias de desenvolvimento regional e local do turismo.

Referências Bibliográficas

- BECKER, B. (1995). *Os impactos da política federal de turismo sobre a zona costeira*. Brasília: MMA.
- BENI, M. C. (1998). *Análise estrutural do turismo*. São Paulo: SENAC.
- CALLIZO SONEIRO, J. (1992). *Aproximación a la geografía del turismo*. Madri: Sintesis.
- CANEPARO, S. C. et al. (2004). Sistema de Informações Geográficas: Uma metodologia na aplicação do Ordenamento Territorial do Turismo. Trabalho apresentado no 8º. ENTBL, Curitiba.
- CAZES, G. (1992). *Fundements pour une géographie du tourisme e des loisirs*. Paris: Bréal.
- COOPER C. et al. (2001). *Turismo. princípios e práticas*. Porto Alegre: Bookmann. 2ª. ed.
- HALL, C. M. (2001). *Planejamento turístico. Políticas, processos e relacionamentos*. São Paulo: Contexto.
- IOANNIDES, D. & DEBBAGE, K. (1997). *Economic geography and tourism*. New York/London: Routledge.
- MINISTÉRIO DO TURISMO (2003). *Plano Nacional de Turismo. Diretrizes, metas e programas*. Brasília.
- PAGE, S. J. (2001). *Transporte e turismo*. Porto Alegre: Bookman.
- PARANÁ TURISMO. (1997). *Guia técnico do turismo no Estado do Paraná*. Curitiba: Secretaria de Estado do Esporte e Turismo.
- _____ (2000). *Guia técnico do turismo no Estado do Paraná*. Curitiba: Secretaria de Estado do Esporte e Turismo. In: webpage: www.pr.gov.br/seet/prtur.
- _____ (2001). *Dados estatísticos relativos ao turismo no Paraná*. Curitiba: Secretaria de Estado do Esporte e Turismo.

- PEARCE, D. (1991). *Tourism developpment*. New York: Longman.
- OMT (1999) *Changes in leisure time. The impact on tourism*. Madrid: Word Tourism Organization.
- RODRIGUES, A. B. (1997a). *Turismo e espaço*. São Paulo: Hucitec.
- _____ (org). (1997b). *Turismo, modernidade e globalização*. São Paulo: Hucitec.
- RUSCHMANN, D. (1997). *Turismo e planejamento sustentável*. São Paulo: Papyrus.
- SETR (2001). *Transportes no Estado do Paraná*. in: www.pr.gov/derpr/estradas.html
- SILVEIRA, M. A. T. (1992). *Turismo e natureza. Serra do Mar no Paraná*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH/USP.
- _____ (1997). Planejamento Territorial e Dinâmica Local: bases para o Turismo Sustentável. In: *Turismo e desenvolvimento local*. São Paulo: Hucitec.
- _____ (1998). Turismo e espaço urbano: Uma Abordagem de Curitiba. In: *Da Cidade ao Campo. A prática turística*. Fortaleza: UECE.
- _____ (1998b). Ecoturismo na Ilha do Mel/PR. In: *Turismo e meio ambiente*. Fortaleza: UECE.
- _____ (2001). *Política de turismo e oportunidades ao desenvolvimento local*. In: *Turismo rural*. São Paulo: Contexto.
- _____ (2002). *Turismo, políticas de ordenamento territorial e desenvolvimento. Um foco no Estado do Paraná no contexto regional*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH/USP.
- _____ (2004). *Eventos, motor de desenvolvimento do turismo no espaço urbano. Um foco na cidade de Curitiba*. Trabalho apresentado no V Seminário Internacional de Turismo. UNICENP, Curitiba.
- _____ (2004). *Sistema de Informações Geográficas: Uma metodologia na aplicação do Ordenamento Territorial do Turismo*. Trabalho apresentado no 8°. ENTBL, Curitiba.
- TEIXEIRA, A et al. (1995). Qual a melhor definição de SIG. *Revista Fator GIS*, n. 11. Curitiba
- VERA, F. et al., (1997). *Análisis territorial del turismo. Una nueva geografía del turismo*. Barcelona: Ariel.
- URRY, J. (1996). *O olhar do turista. Lazer e viagens na sociedade contemporânea*. São Paulo: Nobel.
- VALENZUELA, M. org. (1997). *Los turismos de interior. El retorno a la tradición viajera*. Madri: UAM.

