O PLANEJAMENTO DA INFRA-ESTRUTURA URBANA PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO, BASEADO NOS CONCEITOS DESCRITOS NO ESTATUTO DA CIDADE E NA BOA FORMA DA CIDADE

Juliane Nascimento Oliveira

RESUMO

O turismo é apontado no Brasil, pelo governo federal, como um potencial indutor de desenvolvimento em municípios do interior cuja economia encontra-se em estagnação e espera-se, que a sua estruturação nestes municípios traga desenvolvimento econômico e social. O turismo carece de planejamento e legislação própria capaz de fazê-lo prosperar como uma atividade econômica, sendo que a infra-estrutura dos municípios, devido sua precariedade, é sem dúvida o grande entrave para o desenvolvimento da atividade no interior. No entanto, é preciso conciliar a transformação do espaço urbano com os anseios da sua população e com o desenvolvimento de uma infra-estrutura condizente capaz de promover e dar suporte a atividade turística, sem trazer deformações ao espaço natural e cultural original. Portanto é neste contexto, presente principalmente nos autores Beni, Ignarra e no Plano Nacional de Turismo – PNT, sobre o turismo e Mascaró, Zmitrovicz,Neto, Santos e Lynch sobre infra-estrutura urbana e urbanismo, as referências que traçam as análises sobre a importância da infraestrutura urbana no processo de desenvolvimento da atividade turística e portanto, sendo o objetivo deste trabalho, o de encontrar ferramentas que permitam uma análise mais adequada sobre o entendimento do espaço urbano e como provê-lo para a implantação de uma infra-estrutura mais adequada capaz de promover o desenvolvimento da atividade turística.

Palavras-chave: Infra-estrutura urbana, turismo regional, desenvolvimento do turismo.

ABSTRACT

Tourism in Brazil is appointed by the federal government as a potential inducer of development in municipalities in which the economy is stagnating and it is expected that its structure in these cities bring economic and social development. Tourism needs planning and legislation itself able to make it prosper as an economic activity, and the infrastructure of cities, because of its precariousness, is undoubtedly the greatest obstacle to the development of activity inside. However, we must reconcile the transformation of urban space with the desires of its population and the

development of an infrastructure capable of consistent support and promote tourism without causing deformation to the unique cultural and natural space. So it is in this context, the authors present mainly in Beni, Ignarra and the National Tourism Plan-PNT, on tourism and Mascaró, Zmitrovicz, Neto, Santos and Lynch on urban infrastructure and urban planning, mapping references to the analysis of importance of urban infrastructure in the development of tourism and therefore, with the aim of this work, to find tools that allow a more accurate analysis on the understanding of urban space and how it provides for the deployment of an infrastructure more able to properly promote the development of tourism.

Keywords: Urban infrastructure, tourism regional, tourism development.

1. PEQUENO HISTÓRICO DO TURISMO NO BRASIL

Segundo Ignarra (2003,p.8): “Apenas em 1968 o governo brasileiro criou os primeiros instrumentos de regularização da atividade com a formação do Conselho Nacional de Turismo (CNTUR), do Fundo Geral de Turismo (FUNGETUR) e do Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR)”.

Bissoli (2002, p.38) diz que: ” No Brasil, o primeiro projeto na área de identificação do espaço turístico data de 1979; existiram outros planos ou projetos a partir de 1973, mas de amplitude regional ou estadual.”

A EMBRATUR, segundo Bissoli (2003, p.48) criou em 30 de março de 1994 o PNMT, Plano Nacional de Municipalização do Turismo e implantado em agosto de 1995. Este programa era específico para “estimular e mostrar a necessidade de desenvolvimento planejado do setor”. Ainda diz que o programa:

> “ é um processo de desenvolvimento turístico através da conscientização da população que beneficiará as ações realizadas no próprio município. O programa visa conscientizar os municípios sobre o fato de que somente possuir atrativos ou potencial turístico não é suficiente para que atividade cresça. O turismo só poderá produzir benefícios sociais, econômicos e ambientais se for planejado e gerenciado dentro de um contexto regional, nacional ou até internacional.”

Assim, o PNMT atribui ao município concentração do processo e o seu gerenciamento, necessitando o envolvimento de sua comunidade junto as autoridades. Posterior ao PNMT, o Plano Nacional de Turismo, PNT 2007-2010 busca no crescimento do mercado interno, o crescimento da atividade turística a

partir do estabilização e do crescimento econômico alcançado nos últimos anos. Em sua apresentação, o PNT, enfoca o fortalecimento do turismo interno, promovendo o turismo como fator de desenvolvimento regional, promovendo a acessibilidade a todos os segmentos, investindo na qualificação profissional e na geração de emprego e renda, promovendo o Brasil no exterior.

Na sequência, no ano de 2004, o Ministério do Turismo lança o Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, apresentando uma política descentralizada baseada em flexibilidade, articulação e mobilização. Seu objetivo principal é a desconcentração do turismo no litoral para outras ofertas no interior, com outros produtos ampliando as ofertas tanto para o mercado interno quanto externo. Assim, criou-se um mapa da regionalização composto por 219 regiões turísticas e 3203 municípios.

Segundo o PNT (2007,p.30), relacionados a infra-estrutura de apoio ao turismo, foram criados Programas Regionais de Desenvolvimento Turístico (PRODETUR) em todo o país com financiamento do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento). Estes programas atendem aos estados das regiões da Amazônia legal (PROECOTUR), nordeste e estados da região norte (PRODETUR NE II), na região sul e Mato-Grosso do Sul (PRODETUR SUL) e a região central e o sudeste (PRODETUR JK).

2. O TURISMO E O DESENVOLVIMENTO E O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

Vários autores expõem as vantagens e desvantagens da atividade turística, especialmente nas área mais carentes, que pretendem utilizar o turismo como ferramenta de desenvolvimento. São considerações relevantes no momento em que se anseia o desenvolvimento do turismo no interior, como sugere o PNT.

O turismo em áreas carentes e de baixa qualidade sócio-econômica, é exposto como solução econômica de crescimento mas acaba tornando-se um catalisador de problemas devido ao mal planejamento e sua velocidade acaba por estimular também a degradação, devido a desordenada exploração de áreas naturais.

Souza (2002,p.18) define que o turismo é uma atividade que traz desenvolvimento, mas este não deve ser considerado da mesma forma que o desenvolvimento econômico dos economistas, associado ao crescimento do PIB ou da modernização tecnológica, e estes não necessariamente estão relacionados a um desenvolvimento social, ou com distribuição de riquezas.

Para Silveira (2002,p.87) existem argumentos positivos que evocam aumento de renda e da atividade econômica e a geração de novos empregos mas também existem os argumentos negativos que falam sobre prejuízos para cultura local como perda de identidade, degradação ambiental, patrimonial, prostituição, segregação entre outros.

O desenvolvimento da atividade turística carece de um planejamento tanto do setor público quanto do setor privado. Para que a atividade se desenvolva é preciso que haja um entrelaçamento uniforme de interesses. O ideal é que os dois setores, público e privado atuem em parceria para o desenvolvimento da atividade.

Beni (2002,p.79), cita que o Estado continua sendo o único legítimo representante da sociedade que tem competência para desenvolver e gerir o planejamento do turismo no Brasil, criando políticas para o seu desenvolvimento através do planejamentos estratégicos que são os grandes eixos traçados, determinando os objetivos e o planejamento tático operacional. Valendo ressaltar que o desenvolvimento da atividade deve estar na iniciativa privada para que este prospere, cabendo ao Estado o controle da gestão.

Uma atividade mal planejada pode causar o desgaste ou até mesmo a destruição da área explorada, daí a necessidade da ordenação e do planejamento do setor público que deverá ser o responsável do modo como os recursos devem ser explorados. Nestas condições, as áreas com baixo desenvolvimento econômico e social mas com potencial a ser explorado é também potencialmente frágil quando não há regulamentações para sua exploração.

Segundo Bissoli, (2002,p.34):

> “o planejamento turístico é um processo que analisa a atividade turística de um determinado espaço geográfico, diagnosticando seu desenvolvimento e fixando um modelo de atuação mediante o estabelecimento de meta, objetivos, estratégias e diretrizes com os quais pretende impulsionar,

> coordenar e integrar o turismo ao conjunto macroeconômico em que está inserido."

O planejamento deverá ser definido por entidades institucionais e abrange caráter técnico, consultivo, administrativo e político. Estes deverão atender as expectativas de elaboração dos planos, tratamento de informações, coordenação, apreciação e revisão do processo, que pode ser mutável sofrendo transformações ao longo de sua trajetória.

Para Bissoli (2002,p.35-36): "o planejamento turístico requer, o envolvimento das cidades, da comunidade ou região, levando em conta o seu ambiente global, o que inclui os elementos políticos, social e econômico, vistos como componentes interligados e independentes do sistema". Assim ressalva-se a importância de um envolvimento de todos que exploram sob diferentes óticas a atividade e que pode ser desenvolvido sob o aspecto espacial: internacional, nacional, estadual, regional, abrangendo uma ou mais regiões ou distritos; local, abrangendo um município.

As vantagens do planejamento turístico podem incluir benefícios importantes como a definição dos objetivos e como alcançá-los, desenvolver e manter os recursos naturais e culturais, esforços para o desenvolvimento coordenado, provisão de uma estrutura física que oriente o desenvolvimento da atividade, implementação efetiva da política de desenvolvimento do turismo, entre outros.

3. SOBRE A INFRA-ESTRUTURA URBANA E SUAS ABORDAGENS

A infra-estrutura urbana é para muitos pesquisadores do turismo, um dos fatores condicionantes para o desenvolvimento da atividade turística. A infraestrutura urbana, garante condições para que haja o investimento privado no setor e para as comunidades traz melhorias e bem estar social, para que esta esteja pronta para receber a atividade turística.

O estudo sobre infra-estrutura urbana abre-se sobre duas vertentes, uma no que diz respeito a visão dos autores pesquisadores sobre o turismo, e outra mais técnica com a visão da engenharia sobre o tema. Apesar das duas visões estabeleceram itens similares, a visão do pesquisador de turismo investigam elementos para a infraestrutura de uma forma mais abrangente, muitas vezes

associando itens, que deste ponto de vista são indissociáveis, como por exemplo limpeza pública, controle da poluição, entre outros, para uma infra-estrutura mais geral ou básica, enquanto que na visão da engenharia estes itens pertenceriam aos serviços urbanos ou atividades decorrentes do processo de urbanização.

Geralmente a infra-estrutura urbana é investida pelo poder público e é para benefício social a sua justificativa, mas o desenvolvimento da atividade turística torna-se beneficiário, sendo difícil a mensuração sobre quem obteve maiores vantagens, a população ou a atividade turística. Geralmente a cobrança sobre a infra-estrutura, recai sobre o poder público mas nada impede que a infra-estrutura seja ofertada pela iniciativa privada.

Beni (1998,p.123) conclui medida que aumenta o fluxo de pessoas em uma cidade ou região, são necessários ampliações dos investimentos nos serviços de infra-estrutura, luz, calçamento, aeroportos e rodovias. A infra-estrutura pode ser dividida em infra-estrutura geral e específica, sendo que a infra-estrutura geral é a que "consiste na rede viária e de transporte, no sistema de telecomunicações, de distribuição de energia, de água de captação de esgotos e outros." que reúne as condições para que haja habitabilidade e apoio aos equipamentos e serviços turísticos, deste modo atinge tanto a comunidade quanto aos visitantes. A infraestrutura específica é a que destina-se exclusivamente a exploração da atividade turística.

Para Beni (1998, p.123-132) alguns valores são reconhecidos como ideais para o desenvolvimento da atividade turística, como por exemplo o abastecimento de água estimando que o serviço atinja um mínimo de 80% para todo o destino turístico, com previsão de 250l por habitante. Para o transporte público, estima-se um tempo médio de 45 minutos para qualquer deslocamento. A infra-estrutura urbana deverá ser seguida dos serviços urbanos complementares, sendo estes imprescindíveis, podendo comprometer a atividade turística, devendo ser sanado qualquer problema, ou pela participação do poder público ou do setor privado. Considera também como indispensáveis à qualidade de vida, a limpeza pública e de vias, o transporte coletivo, a iluminação pública, o controle de poluição, entre outros. Ainda define como pontos importantes além do abastecimento de água e do

transporte, o lixo e a qualidade dos itens como água e ar quando se refere a poluição.

Ignarra (2003,p.21) identifica a importância da infra-estrutura geral como parte do produto turístico, que somados aos atrativos turísticos, serviços turísticos e os serviços urbanos de apoio ao turismo compõem os atrativos que motivam a atividade turística. Segundo Ignarra, a infra-estrutura geral pode ser definida como:

> "são elementos essenciais à qualidade de vida das comunidades e que beneficiam completamente os turistas ou os empreendimentos turísticos. Embora não sejam implantados para beneficiar exclusivamente os turistas, podem contribuir para a qualidade do produto turístico. Fazem parte desta infraestrutura básica os seguintes elementos: vias de acesso, saneamento básico, rede de energia elétrica, comunicações, sinalização turística e iluminação pública, entre outros"

A infra-estrutura urbana, deve fazer parte de todo o planejamento para o desenvolvimento da atividade turística, sendo uma das primeiras etapas no processo.

Para Ignarra, (2003,p.85) o planejamento turístico compreende várias etapas, entre elas o diagnóstico, prognóstico, estabelecimento de objetivos e metas, definição dos meios de se atingir os objetivos, implantação do plano e acompanhamento dos resultados. E é no diagnóstico , através do levantamento de dados que se analisam os vários componentes do turismo, entre eles a infraestrutura básica.

A infra-estrutura urbana, quando estudada fora do âmbito do turismo, é definida por Mascaró (2005) e Zmitrowicz e Neto (1997) de forma mais técnica, em relação ao espaço urbano e suas funções, mais detalhadamente.

Mascaró (2005,p.13) relaciona a infra-estrutura urbana e o espaço urbano: "do espaço urbano também fazem parte as redes de infra-estrutura que possibilitam seu uso e, de acordo com sua concepção, se transformam em elemento de associação entre a forma, a função e a estrutura."

A infra-estrutura urbana, compõe o espaço das cidades e pode torná-la habitável, sendo que sua concepção é decorrente da forma da cidade e suas várias funções. A infra-estrutura urbana ainda pode ser elemento de associação entre as funções e também ligação entre as partes da cidade.

Segundo Mascaró (2005,p.21), uma infra-estrutura deficiente traz transtornos a população e gera prejuízos econômicos. A infraestrutura deve ser dimensionada de forma qualitativa e quantitativamente e estima-se que o investimento em 1% no setor gera um aumento de 1 a1.5% na renda das pessoas beneficiadas.

A infra-estrutura urbana, segundo Zmitrowicz e Neto (1997,p.2):

> "pode ser conceituada como um sistema técnico de equipamentos serviços necessários ao desenvolvimento das funções urbanas, podendo estas funções ser vistas sob os aspectos social, econômico e institucional. Sob o aspecto social,a infraestrutura urbana visa promover adequadas condições de moradia, trabalho, saúde, educação, lazer e segurança. No que se refere ao aspecto econômico, a infra-estrutura urbana deve propiciar o desenvolvimento das atividades produtivas, isto é, a produção e a comercialização de bens e serviços. E sob o aspecto institucional, entende-se que a infra-estrutura urbana deve propiciar os meios necessários ao desenvolvimento das atividades políticoadministrativas, entre os quais se inclui a gerência da própria cidade".

Para Mascaró, (2005,p.21), assim como para Zmitrowicz e Neto (1997,p.6) a infra-estrutura urbana é dividida em sistemas identificadas por suas funções específicas e custo, sendo definidas a seguir:

- Sistema viário; corresponde a cerca de 45% do custo total, onde se estabelece para a pavimentação, um custo de 73% e drenagem com 27%.
- Sistema sanitário; corresponde a 20 % do custo total, sendo que são destinados 30% para água potável e 70 para o esgoto sanitário.
- Sistema energético; corresponde a 19% do custo total, sendo 58% para a rede de energia elétrica e 48% para a rede de gás encanado.
- Sistema de comunicações; corresponde a 16%, sendo que para telefonia, o valor é de 75% e 25% para TV a cabo.

Cada um destes sistemas, possuem características específicas devido suas funções. Estes sistemas ocupam dentro das cidades áreas específicas ou não, e são distribuídos nos subsolos, ou no nível do solo ou de forma aérea, devendo ser projetados de forma a garantir dentro de sua função as melhores condições tanto econômica quanto urbanística.

Segundo Santos (1998,p.135) existem alternativas para melhorar as condições de vida de boa parte da população com soluções simples mas que infelizmente, devido a supervalorização das técnicas importadas e empregadas como modelos únicos, tornaram-se proibitivas.

A infra-estrutura urbana admite soluções mais simples e menos caras quando dispostas especialmente nas cidades com poucos recursos ou áreas menores, que na maior parte das vezes espera por soluções essencialmente técnicas e superdimensionadas. Assim, respeitando a densidades urbana, as soluções como por exemplo para abastecimento de água e tratamento de esgotos deve evoluir a medida que as densidades aumentam.

Já na década de 80, Santos apontava um caminho mais simples para o processo de urbanização no Brasil, que segundo ele, era sofisticado e caro demais para a maior parte da população:

> "Não há sentido em continuar adotando redes sofisticadíssimas de tratamento de água e esgoto para minorias. Enquanto isso, mais de três quartos dos cidadãos não tem rede alguma, sob o pretexto de que qualquer investimento é muito caro ou inviável. Lixo bem recolhido e bem tratado pode se tornar útil e até rentável. A opção tudo maravilhoso ou tudo precaríssimo não é mais sustentável." SANTOS (1988,p.136).

A infra-estrutura urbana, como visto anteriormente, assume uma condição muito importante na consolidação do turismo e sem sombra de dúvida traz benefícios para sua população. No entanto, da forma com que é apresentada, em tópicos que configuram itens e valores a serem obtidos certamente não traduzirão o envolvimento e um bem estar propícios para que o turismo quando se desenvolver, tenha condições de ampliar suas expectativas.

Este enlace, entre a cidade com sua infra-estrutura e sua população precisa atingir um teor de qualidade, que torne o turismo quase como um produto irremediável desta relação. Caso o interesse no turismo seja como segmento coadjuvante, sem grandes expectativas ou apenas um capricho político, dificilmente conseguirá sua implantação.

A cidade precisa de obras de infra-estrutura em sintonia com os anseios da coletividade, do ambiente natural e da sua sua região. A infra-estrutura precisa

trazer não só o necessário, mas deve ir além garantindo segurança aos seus moradores, o que não quer dizer que os sistemas da infra-estrutura deverão ser superdimensionados.

A infra-estrutura urbana, na ótica dos autores apresentados, não foram definidas sob uma única concepção, sendo apresentados na forma com que cada autor, do segmento turístico e do técnico, as define. Assim abre espaço para a discussão de um ponto de vista mais amplo, sobre as necessidades da cidade e de cada cidade e como a infra-estrutura urbana pode e deve atender a essas necessidades em sintonia com seus habitantes.

As análises sobre a implantação de uma infra-estrutura condizente deve ser sobre outros critérios, não somente com critérios baseados nas técnicas da engenharia, que se identifica como a mais simples ou a mais barata, nem tampouco para o atendimento a uma política que promova o turismo como indutor de desenvolvimento, deve antes de tudo salvaguardar os interesses da população e do próprio espaço urbano.

4. SOBRE O ESTATUTO DA CIDADE E A BOA FORMA DA CIDADE

As transformações no século XX que transformaram o Brasil em um país urbano, o fizeram sobre processos muito frágeis que não garantiram um crescimento homogêneo entre as cidades e regiões. As desigualdades aparecem em todas as cidades de diferentes escalas, causando prejuízos para todos segmentos; público e privado, onde toda população sofre com as más condições apresentadas especialmente em infra-estrutura urbana.

O quadro urbano que se apresenta na maioria das cidades brasileiras é um dos maiores desafios para os modelos de gestão atuais. As favelas, cortiços e as invasões transformam este cenário urbano, somando a outros como poluição do ar e das águas, enchentes e os deslizamentos de encostas em problemas urbanos decorrentes da falta ou deficiência de um planejamento a longo prazo.

A política urbana está presente na constituição federal em seus capítulos 182 e 183, promovendo a defesa do direito a cidade, habitação, ao acesso a melhores serviços públicos e portanto, uma melhor vida urbana a sua população. O

plano diretor, para cidades de mais de vinte mil habitantes é o instrumento básico para promover a organização e expansão urbana. A construção do estatuto das cidades, criado após muitos anos de discussões, reúne instrumentos urbanísticos, tributários e jurídicos que tem como finalidade garantir efetivamente o que foi apresentado em cada plano diretor, estabelecendo assim, uma política urbana dentro de cada município. O município, nas suas gestões, assume uma condição de responsabilidade pela direção dos caminhos de sua urbanização, sendo o responsável direto pela formulação, implementação e avaliação de seu planejamento urbano, reconhecido através de seu plano diretor.

A lei n° 10.257 de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidades, reúne normas de forma a instrumentalizar o plano diretor, como ação pública na regulamentação do uso da propriedade urbana de acordo com o interesse público, da segurança e bem estar da população e do equilíbrio ambiental.

O estatuto das cidades estabelece uma gestão democrática, garantindo o direito da população em participar das discussões que envolvem os seus interesses, onde sua representação poderá ser feita em associações com o objetivo de garantir espaço na elaboração, implementação e avaliação dos programas de desenvolvimento urbano, criados pelo poder público.

Assim buscam-se ferramentas que possam garantir a população, acesso aos serviços e equipamentos públicos com qualidade, da mesma forma em que se poderá discutir a concentração dos investimentos em determinadas áreas, evitando assim as disparidades entre valorizações na malha urbana, decorrentes da má condição oferecida pela infra-estrutura urbana.

As cidades podem assumir diversas características e formas devido sua origem e as necessidades de seu crescimento. Existem vários estudos sobre as cidades ideais e utópicas e vários ensaios concretos de planejamento urbano. No entanto, é sabido sobre as dificuldades de se elencarem as prerrogativas de um planejamento urbano em que soluções muito rígidas em torno de valores considerados ideais tornam-se irremediavelmente ultrapassadas ou fora de contexto, sob as várias dimensões que o estudo precisa.

Para Lynch (2007, p.111) “a qualidade de um local se deve ao efeito conjunto do local e da sociedade que o ocupa.” Assim estabelece três formas gerais

para o entendimento sobre a cidade. Em primeiro lugar está a interligação entre a forma e o objetivo, existentes em todo aglomerado urbano. Em segundo lugar, estão as instituições sociais e as atitudes mentais específicas e em terceiro lugar estão as características identificáveis da execução da cidade, de seu caráter espacial, e que são escalas mensuráveis em que os grupos, que são diferentes, estão inseridos dinamicamente. Assim, essas características ou dimensões, tem de ser qualidades importantes para a maioria, ou sejam as qualidades que as pessoas valorizam em um espaço físico.

Este conjunto de qualidades ou dimensões, estabelece que a forma da cidade deve estar relacionada a natureza dos homens e sua cultura, de modo mais geral possível e também que deva ser possível estabelecer uma ligação entre qualquer outra cultura. Deve ser possível a interação entre grupos diferentes de forma que possa haver uma evolução entre estes valores diferentes. Ainda, deve ser possível que estas características, mesmo generalizadas, possam ser independentes e dinâmicas em relação ao tempo.

Lynch (2007,p.117) procura estabelecer em critérios de qualidades, a boa forma da cidade, segundo uma perspectiva geral. São as qualidades ou dimensões básicas: vitalidade, sentido, adequação, acesso e controle. Estas dimensões procuram novas análises sobre o espaço urbano, devendo incluir as questões que envolvem a infra-estrutura urbana e o desenvolvimento do turismo de forma integrada com as expectativas do próprio turismo, dos gestores público e privado e da população.

A vitalidade trata da saúde das pessoas e do espaço., Lynch (2007, p.119) diz que “um ambiente é um bom habitat se servir de apoio à saúde e ao bom funcionamento biológico do indivíduo e à sobrevivência da espécie.” Neste caso, a saúde deve ser analisada sob o aspecto do ambiente espacial, podendo assim ser analisada sob quais os motivos que levam o ambiente a produzir um bom funcionamento biológico, ou ainda como um terreno está adequado para a vida.

São três aspectos que devem ser consideradas: 1) Sustentação: a respeito do abastecimento de água, alimentos, energia, ar adequados e de um tratamento adequado para os lixos, e como ocorrem os efeitos da luz, sol e ventos sobre a cidade. 2) Segurança: está relacionado aos riscos referentes aos produtos tóxicos e

doenças, da mesma forma está relacionada a poluição do ar e águas, vetores de doença e a defesa de ataques de doenças, enchentes e deslizamentos. 3) Consonância: O ambiente espacial deve estar em acordo com a estrutura biológica básica do ser humano e também deve fornecer estímulos sensoriais adequados.

A vitalidade deve ser preservada nos meios urbanos, onde as ameaças além das biológicas que interferem na saúde coletiva devido a carência de diversos quesitos, as de preservação dos patrimônios naturais e culturais que deverão seguir para as gerações futuras.

Deve-se avaliar no contexto urbano as considerações sobre a vitalidade mesmo que sob um aspecto mais racional, onde se avalia monetariamente qualquer decisão, implique em qualquer decisão acerca de prejuízos, assim o poder público deverá pesar as questões que envolvam certos “crescimentos” desordenados, que interfiram no microclima urbano, ruído e na poluição do ar.

O sentido é como a população e o espaço físico da cidade pode ser apreendido e identificado e ainda como que seus elementos podem relacionar-se com sua história, valores e conceitos. Está baseada no sentimento das pessoas, sua relação com o espaço que a cerca, pode ser relacionado com a identidade de uma população e suas experiências, muitas vezes causadas pela percepção do lugar, com relação aos ventos, odores, luz, sons e cores.

A adequação é a correspondência entre a ação humana e a forma dos seus espaços que são destinados as atividades da população. A gestão pública deve agir sobre a adequação dos espaços públicos de forma a garantir sua utilização satisfatoriamente. Necessariamente toda adequação de espaços está vinculada ao corpo humano, sob aspectos normatizados. A adequação não está somente relacionada a dados numéricos, as questões qualitativas possuem igual importância, que podem ser avaliados através do modo comportamental de seus usuários.

O acesso pode ser classificado com a relação entre suas características e de quem o utiliza. A característica mais simples do acesso está relacionada a facilidade em promover o encontro das pessoas. Outra característica do acesso está relacionada as atividades sociais, como trabalho e lazer. O acesso está relacionado também as fontes de recursos, imprescindíveis para o desenvolvimento e a manutenção das cidade, como o acesso a água e alimentos, o que não se limita aos

simples deslocamentos, podendo ser considerado o acesso a produtos muito distantes, produzidos em outros países. O acesso ainda pode ser relacionado a locais de contemplação, religião, espaços de cultura e preservação natural e por fim o acesso a informação, fundamental nas relações contemporâneas e de muita importância na análise sobre os espaços urbanos, suscetíveis a transformação nas relações entre áreas centrais e periferias.

O controle está relacionado ao controle dos espaços e de como o homem se comporta através de situações que envolvem direitos sociais, propriedades e territórios. Os direitos sociais, podem ser atribuídos às pessoas, quando estas exercem suas vontades de estar ou excluir outras pessoas, transformar, apropriar os espaços ou modificá-los, em situações pertinentes, que envolvem o espaço público ou privado. A congruência entre o uso e o controle é a responsável pela satisfação de um lugar. O controle está associado a propriedade de um espaço e determina a forma como o qual será utilizado, sendo que conceito propriedade, refere-se tanto para o público quanto privado.

5. CONCLUSÕES PARCIAIS

As cidades, especialmente as do interior, que buscam no turismo um crescimento econômico e social precisam estruturar-se sob vários aspectos, desde o planejamento para o sucesso da atividade turística até o seu suporte, através de uma infra-estrutura compatível com a atividade e a sua população. A infra-estrutura não deve ser avaliada simplesmente de modo quantitativo, devendo estar comprometida com o espaço urbano de forma a atender a população e a demanda turística e sobretudo não sobrepor-se as questões culturais e ambientas.

As análises sobre as cidades, que destinam-se a atividades turísticas, devem ser promovidas com a participação popular, como sugere o estatuto das cidades e os conselhos de turismo. Não se deve dissociar o planejamento da escala humana nem da ótica das populações. As transformações nos espaços urbanos devem traduzir os anseios de sua população que deve estar consciente, sobre o que se pode esperar com o desenvolvimento da atividade turística, reconhecendo também os possíveis prejuízos.

Portanto, deve-se avaliar o quanto da dinâmica das cidades pode ser alterada, frente ao seu planejamento e mediante a demanda turística, de forma que o anseio pelo desenvolvimento do turismo não transforme o espaço urbano em um espaço destinado a turistas que seja desconectado de sua população.

BIBLIOGRAFIA

BACAL, Sarah S.; MIRANDA, Sonia Marly de Arruda. **Impacto do turismo nos núcleos receptores: Necessidade de normatização.** In: RODRIGUES, Adyr Balastreri (Org.) Turismo Desenvolvimento Local. São Paulo: ed. Hucitec.

BENEVIDES, Ireleno Porto. **Para uma agenda de Discussão como fator de desenvolvimento local.** In: RODRIGUES, Adyr Balastreri (Org.) Turismo Desenvolvimento Local. São Paulo: ed. Hucitec.

BENI, Mario Carlos. **Política e estratégia de desenvolvimento regional. Planejamento integrado do turismo**. In: RODRIGUES, Adyr Balastreri (Org.) Turismo Desenvolvimento Local. São Paulo: ed.Hucitec.

BENI, Mario Carlos. **Análise estrutural do turismo.** 2.ed. São Paulo: Editora Senac, 1998.

BISSOLI, Maria Angela Marques Ambrizi. **Planejamento turístico municipal comsuporte em sistemas de informação.** 3.ed. São Paulo: Editora Futura, 2002.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional do Turismo 2007/2010. Uma viagem de inclusão.** Brasília**,** 2007.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do Turismo**. 2.ed. São Paulo: Editora Thompson, 2003.

LYNCH, Kevin. **A boa forma da cidade.** Lisboa, Portugal : Edições 70 ltda, 2007.

MASCARÓ, Juan L.; YOSHINAGA, Mário. **Infra-estrutura urbana.** 1.ed. Porto Alegre: Editora +4, 2005.

OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. **ESTATUTO DA CIDADE**. **Para compreender.** Rio de Janeiro. IBAM/DUMA, 2001. Disponível em: <www.ebah.com.br/busca.buscar.logic?...estatuto%20da%20cidade>. Acessado em: 10 mar.2011.

RODRIGUES, Adyr Balastreri. (Org) **. Turismo desenvolvimento local.** 3.ed. São Paulo: ed. Hucitec, 2002.

SANTOS, Carlos Nélson Ferreira. **A cidade como um jogo de cartas.** 1.ed. Niterói: EDUFF; São Paulo: Projeto Editores.1988.

SILVEIRA, Marco Aurélio Tarlombani. **Planejamento territorial e dinâmica local: bases para o turismo sustentável** In: RODRIGUES, Adyr Balastreri (Org.) Turismo Desenvolvimento Local. São Paulo: ed. Hucitec.**,** 2002.

SOUZA, Marcelo José Lopes. **Como pode o turismo contribuir para o desenvolvimento local ?** In: RODRIGUES, Adyr Balatreri (Org.) Turismo Desenvolvimento Local. São Paulo: ed. Hucitec.

ZMITROWICZ, Witold; NETO; Generoso De Angelis. **Infra-estrutura urbana.** Texto técnico, Escola Polítécnica da USP. Departamento de Engenharia de Construção Civil. São Paulo. Disponível em:<pcc2561.pcc.usp.br/ttinfraestrutura17.pdf> Acesso em: 16 mai. 2010.