



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
DEPARTAMENTO DE TURISMO  
CURSO DE TURISMO

EDWIN UISY DE SOUZA

**O TRANSPORTE PÚBLICO URBANO COMO SUPORTE PARA O  
DESENVOLVIMENTO DO TURISMO EM NATAL/RN**

NATAL/RN  
2013

EDWIN UISY DE SOUZA

**O TRANSPORTE PÚBLICO URBANO COMO SUPORTE PARA O  
DESENVOLVIMENTO DO TURISMO EM NATAL/RN**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo.

**Orientadora:** Renata Paula Costa Trigueiro, M.Sc.

NATAL/RN  
2013

Catálogo da Publicação na Fonte.  
UFRN / Biblioteca Setorial do CCSA

Souza, Edwin Uisy de.

O transporte público urbano como suporte para o desenvolvimento do turismo em Natal/RN / Edwin Uisy de Souza. - Natal, RN, 2013.  
70f.

Orientador (a): Prof<sup>a</sup>. M. Sc. Renata Paula Costa Trigueiro.

Monografia (Graduação em Turismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Sociais Aplicadas. Departamento de Turismo.

1. Turismo - Monografia. 2. Transporte público - Monografia. 3. Mobilidade urbana - Monografia. 4. População local - Monografia. 5. Turistas I. Trigueiro, Renata Paula Costa. II. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. III. Título.

RN/BS/CCSA

CDU 338.488.1

EDWIN UISY DE SOUZA

**O TRANSPORTE PÚBLICO URBANO COMO SUPORTE PARA O  
DESENVOLVIMENTO DO TURISMO EM NATAL/RN**

Monografia apresentada ao Curso de Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte/RN, como requisito para a obtenção do Título de Bacharel em Turismo.

Aprovado em: 05 / 12 / 2013.

**BANCA EXAMINADORA:**

---

**Prof. Renata Paula Costa Trigueiro, M.Sc.**

Orientador (a) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte

---

**Prof. Lissa Valéria Fernandes Ferreira, Dra.**

Examinador (a) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte

---

**Prof. Márcio Marreiro das Chagas, M.Sc.**

Examinador (a) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte

A Deus por está sempre em minha vida.

A minha mãe que sempre está ao meu lado,  
proporcionando incentivo, saúde e felicidade.

A população que utiliza os transportes  
públicos.

A querida orientadora que me ajudou bastante  
para a conclusão deste trabalho.

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente, agradeço a Deus por guiar meu caminho ao longo destes 4 anos de curso de graduação na universidade.

A minha mãe Lucia e a meus irmãos Raniery e Edney, que sempre me apoiaram em momentos felizes e tristes também, me dando apoio financeiro e também por fazerem parte de minha vida.

Aos meus professores, que através de seus ensinamentos acadêmicos, me proporcionaram crescimento intelectual desde o primeiro período até o último, onde tive a honra de ser aluno de cada um deles, como Andrea Virgínia, Carlos Porto, Eliza Cunha, Eva Carolina, Leiliane Trindade, Lissa Ferreira, Márcio Marreiro, Maria Pontes, Marlos Alves, Rosana Mazaro, Saulo Gomes, Sérgio leal, Wesley Garcia, em especial a Renata Trigueiro que a convidei para ser minha orientadora e nos momentos de dificuldade me deu apoio e também apoio psicológico.

Aos amigos que tiveram participação direta e indiretamente na conclusão deste trabalho. Ao amigo Miguel Felix, por disponibilizar um pouco de seu tempo e fazer um ótimo trabalho no abstract. A amiga e professora Louise Câmara, por ensinar a fazer o sumário, bem como algumas correções. Aos amigos inseparáveis, Ailton Pacheco e a Anne Aciole, de trabalhos acadêmicos e também em alguns momentos sendo como uma forma de inspiração para a construção do projeto.

Aos amigos de sala que sempre estive mais próximo, deste o início do curso, Allyne Rayanne, Analiane Nunes, Isabella Ludimilla, Jasna Batista, Lidenilza Soares, Maria Aparecida (vulgo Natália), Vanessa de Araújo, conhecendo cada vez mais ao longo do curso, em viagens, nos corredores da universidade e festas que fazíamos para nos divertir juntos.

Aos amigos que nos momentos de lazer me proporcionaram grande alegria, sendo eles, Ana Luíza, Débora Souza, Diego Araújo, Erica Lourena, Gabriela Cristina, Gildemberg Cardoso, Gilderlan Cardoso, Juliana do Nascimento, Klayton Lima, Poliana Nascimento e Renato D'lavosier, onde saíamos para nos divertir e esquecer um pouco da vida acadêmica.

E finalmente, este é um pequeno gesto, a todas as pessoas que acreditaram na ideia deste trabalho e também aos que não acreditaram, como uma forma especial de homenageá-los.

SOUZA, Edwin Uisy de. **O transporte público urbano como suporte para o desenvolvimento do turismo em Natal/RN.** Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Turismo). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2013. 70 p.

## RESUMO

O transporte público é um meio de locomoção o qual a população pode fazer uso para se deslocar de um lugar a outro de maneira mais barata em uma cidade – seja a lazer ou negócios –, além de também ser uma alternativa ao uso do automóvel, minimizando, dessa forma, alguns dos vários problemas de mobilidade urbana. Em uma destinação turística, por exemplo, o sistema de transporte urbano pode ser uma maneira de proporcionar o desenvolvimento dessa localidade, uma vez que se tenham vias de acesso e meios de transporte adequados para atender a demanda. Com o advento da Copa do Mundo em 2014, é previsto que o fluxo de turistas aumente no país, e a cidade de Natal-RN, mais especificamente, precisa, de maneira urgente, de um sistema de transporte que apresente fatores essenciais como conforto, segurança, qualidade, credibilidade e informações no mínimo bilíngues. Com base nesse contexto, o presente trabalho aborda a importância dos meios de condução urbana e como este é pouco utilizado pelos turistas que visitam a referida cidade. Neste sentido, objetivou-se fazer uma análise do sistema de transporte público, em razão do desenvolvimento do turismo naquela localidade. Como metodologia, foi realizada uma pesquisa quali-quantitativa, através de questionários aplicados à população observada (autóctones e turistas) e a um gestor da Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB). Na análise dos dados, foi possível constatar que os usuários de transporte público da cidade avaliam como péssimo o serviço oferecido pelo sistema de transporte. Ao final da pesquisa, foi observado que, apesar de investimentos terem sido feitos, diversos projetos de mobilidade ainda estão em atraso. Contudo, espera-se a construção de viadutos, túneis e corredores de ônibus para integrar e ampliar a malha viária dos transportes urbanos.

**Palavras-chave:** Transporte público. Mobilidade urbana. População local. Turistas.

SOUZA, Edwin Uisy de. **The urban public transport as support for the development of tourism in Natal / RN.** Conclusion work of course (Graduation in Tourism). Federal University of Rio Grande do Norte, Natal, 2013. 70 p.

### **ABSTRACT**

Public transportation is a means of locomotion which people can use to move from a place to another more cheaply in a city – whether for leisure or business – and it can also be an alternative option to automobile use, minimizing thus some of the various problems of urban mobility. In a tourist destination, for example, the urban transport system can be a way to provide the development of this place, since it has access roads and adequate transportation to meet its demand. With the advent of the World Cup in 2014, it is expected to increase the flow of tourists in the country, and the city of Natal-RN, more specifically, needs, urgently, a transportation system that presents essential factors such as comfort, safety quality, credibility and (at least) bilingual information. Based on this background, this paper discusses the importance of urban transportation means and how this is scarcely used by tourists visiting that city. In this sense, the objective of this paper was to analyze the public transportation system, due to the development of tourism in that area. The methodology carried out qualitative and quantitative research through questionnaires applied to the observed population (natives and tourists) and to a manager of their Department of Urban Mobility (SEMOB). In data analysis, was possible to verify that users of public transport of the city evaluated how bad the service offered by the transportation system. In the end of the study, it was observed that, although investments have been made, many mobility projects are still in arrears. However, it is expected the construction of viaducts, tunnels and bus lanes to integrate and expand the road network of urban transport.

**Keywords:** Public transport. Urban mobility. Locals. Tourists.

## **LISTA DE ABREVIATURAS**

**ANAC** – Agência Nacional de Aviação Civil

**ANTAQ** – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

**ANTT** – Agência Nacional de Transportes Terrestres

**BNDES** – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

**BRS** – Bus Rapid Service; traduzido como Ônibus de Serviço Rápido

**BRT** – Bus Rapid Transit; traduzido como Ônibus de Trânsito Rápido

**CBTU** – Companhia Brasileira de Trens Urbanos

**CIOSP** – Central Integrado de Operações de Segurança Pública

**CNT** – Confederação Nacional de Transporte e Logística

**DNIT** – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte

**INFRAERO** – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

**IPPUC** – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba

**ITS** – Intelligent Traffic System; traduzido como Sistema de Transporte Inteligente

**PAC** – Programa de Aceleração ao Crescimento

**PIB** – Produto Interno Bruto

**SEMOB** – Secretaria de Mobilidade Urbana

**VLT** – Veículo Leve Sobre Trilhos

## LISTA DE IMAGENS

<b>IMAGEM 1:</b> Sistema Turístico de Leiper .....	19
<b>IMAGEM 2:</b> Av. Senador Salgado filho .....	24
<b>IMAGEM 3:</b> Projeto de BRT no Distrito Federal .....	24
<b>IMAGEM 4:</b> Transporte público de Natal .....	25
<b>IMAGEM 5:</b> Transporte público biarticulado de Curitiba .....	26
<b>IMAGEM 6:</b> Estação Rodoviária em Curitiba/PR .....	31
<b>IMAGEM 7:</b> Corredores BRT/BRS .....	34
<b>IMAGEM 8:</b> Obras de mobilidade urbana no entorno do Estádio Arena das Dunas .....	35
<b>IMAGEM 9:</b> Construção de um túnel na Av. Lima e Silva .....	35
<b>IMAGEM 10:</b> Construção de um viaduto na Av. Prudente de Moraes .....	36
<b>IMAGEM 11:</b> Construção de um túnel ligando a Av. Romualdo Galvão e a Av. Lima e Silva .....	36
<b>IMAGEM 12:</b> Entroncamento da Av. Prudente de Moraes com a Av. Raimundo Chaves ...	37
<b>IMAGEM 13:</b> Passarelas para pedestres no entorno do estádio Arena das Dunas .....	37

## LISTA DE QUADROS

<b>QUADRO 1:</b> Investimentos de mobilidade para as cidades sede da copa .....	12
<b>QUADRO 2:</b> Vantagens e desvantagens do transporte público e privado .....	17
<b>QUADRO 3:</b> Marco histórico rodoviário .....	18
<b>QUADRO 4:</b> Divisão do transporte por modal .....	20
<b>QUADRO 5:</b> Classificação dos meios de transportes .....	22
<b>QUADRO 6:</b> Transporte público utilizado pela população .....	22
<b>QUADRO 7</b> Planejamento do sistema convencional de transporte público .....	30
<b>QUADRO 8:</b> Novos projetos de mobilidade urbana para a Copa de 2014 .....	33
<b>QUADRO 9:</b> Operação dos corredores BRT/BRS .....	34
<b>QUADRO 10:</b> Diagnostico da atual situação do transporte público .....	61

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>GRÁFICO 1:</b> Gênero dos entrevistados .....	43
<b>GRÁFICO 2:</b> Onde residem os entrevistados .....	44
<b>GRÁFICO 3:</b> Faixa etária dos entrevistados .....	45
<b>GRÁFICO 4:</b> Estado civil dos entrevistados .....	46
<b>GRÁFICO 5:</b> Escolaridade dos entrevistados .....	46
<b>GRÁFICO 6:</b> Profissão dos entrevistados .....	47
<b>GRÁFICO 7:</b> Remuneração salarial dos entrevistados .....	48
<b>GRÁFICO 8:</b> Transporte público utilizado pelos entrevistados .....	48
<b>GRÁFICO 9:</b> Características das paradas segundo os entrevistados .....	49
<b>GRÁFICO 10:</b> Características dos veículos segundo os entrevistados .....	50
<b>GRÁFICO 11:</b> Comportamento dos operadores segundo os entrevistados .....	51
<b>GRÁFICO 12:</b> Confiabilidade segundo os entrevistados .....	52
<b>GRÁFICO 13:</b> Lotação segundo os entrevistados .....	53
<b>GRÁFICO 14:</b> Segurança segundo os entrevistados .....	54
<b>GRÁFICO 15:</b> Sistema de informação segundo os entrevistados .....	55

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>11</b>
<b>1.1 Problema</b> .....	<b>11</b>
<b>1.2 Justificativa</b> .....	<b>13</b>
<b>1.3 Objetivos</b> .....	<b>15</b>
1.3.1 Geral .....	15
1.3.2 Específicos .....	15
<b>2 MARCO TEÓRICO</b> .....	<b>16</b>
<b>2.1 Transporte público urbano</b> .....	<b>16</b>
2.1.1 Importância do transporte público .....	16
2.1.2 Evolução histórica dos transportes .....	18
<b>2.2 Desenvolvimento de infraestrutura de transportes para o turismo</b> .....	<b>23</b>
2.2.1 A importância do planejamento para o turismo .....	29
<b>2.3 Mobilidade urbana para a copa de 2014 em Natal/RN</b> .....	<b>32</b>
2.3.1 Benefícios para o turismo .....	38
2.3.2 Malefícios para o turismo .....	39
<b>3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....	<b>41</b>
<b>3.1 Tipo da pesquisa</b> .....	<b>41</b>
<b>3.2 Universo da pesquisa</b> .....	<b>41</b>
<b>3.3 Coleta de dados</b> .....	<b>42</b>
<b>3.4 Análise de dados</b> .....	<b>42</b>
<b>4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS</b> .....	<b>43</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>62</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>64</b>
<b>APÊNDICES</b> .....	<b>67</b>

# 1 INTRODUÇÃO

## 1.1 Problema

A necessidade de atendimento ao público é um serviço que não pode faltar no setor de turismo. O transporte de pessoas, de uma região para outra, é um serviço que deve ser prestado pelas empresas de transportes, sejam elas públicas e/ou privadas. No Brasil, a questão urbanística é algo que deve ser estudado e planejado com mais frequência, devido ao sério problema da precária mobilidade urbana nos dias atuais.

O transporte público urbano é conhecido, no Brasil, como o principal meio de transporte de passageiros e a única opção de transporte para as pessoas que não tem seu veículo particular. Isso porque este é o meio mais fácil da população chegar ao local que deseja ir, sendo este modo, também, de maneira mais barata. Alguns autores falam que o transporte é um meio de locomoção importante para o turismo, com eles as pessoas saem do seu local de origem para uma região de destino em menos tempo. Outros afirmam que o transporte público não individual, é realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos.

O transporte é um fator essencial para o turismo, sejam eles terrestres, aquáticos ou aéreos. Os meios de transportes são muito importantes para o deslocamento dos turistas na região de destino. É através deles que os visitantes podem sair em um “city tour”, ir a uma praia, fazer visitas culturais, históricas, entre outras, podendo se locomover com fácil acesso na cidade.

Os modais de transporte (rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário) permitem a locomoção de passageiros entre as regiões do Brasil e também no mundo. É a partir deles que podem ser feitas as viagens de um destino a outro, como por exemplo, o turismo que é ligado diretamente ao transporte de pessoas, como afirmam alguns autores que sem transporte não se pode fazer turismo.

É através do sistema de transporte que o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) também movimenta as riquezas do país sendo através deste crescimento que pode surgir o desenvolvimento do país e fazer investimentos em sistemas de transporte, infraestrutura e mobilidade urbana.

O Brasil investiu cerca de R\$ 12 Bilhões de reais em projetos para melhorar a mobilidade urbana nas cidades sedes da Copa do Mundo de 2014. Estes investimentos foram feitos através do Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC), como mostra o quadro 1.

**QUADRO 1:** Investimentos de mobilidade para as cidades sede da copa.

<b>INVESTIMENTOS DE MOBILIDADE PARA AS CIDADES SEDE DA COPA</b>		
<b>Cidades</b>	<b>Implementação</b>	<b>Custo (valor)</b>
<b>Belo Horizonte</b>	BRT	R\$ 1,27 milhões
<b>Brasília</b>	VLT; Malha viária	R\$ 361 milhões
<b>Cuiabá</b>	Duas linhas de BRT; Duplicação de rodovia	R\$ 454,7 milhões
<b>Curitiba</b>	Uma linha de BRT; Terminais	R\$ 440,6 milhões
<b>Fortaleza</b>	VLT; BRT; Corredores; Estações de metrô	R\$ 113,5 milhões
<b>Manaus</b>	Monotrilho; BRT	R\$ 800 milhões
<b>Natal</b>	Infraestrutura viária; Mobilidade urbana	R\$ 386 milhões
<b>Porto Alegre</b>	Corredores de ônibus; Duas linhas de BRT	R\$ 81 milhões
<b>Recife</b>	Corredores de ônibus; BRT; Um terminal	R\$ 648 milhões
<b>Rio de Janeiro</b>	BRT	R\$ 1,19 bilhão
<b>Salvador</b>	BRT	R\$ 541,8 milhões
<b>São Paulo</b>	Monotrilho	R\$ 1,08 bilhão

**FONTE:** <http://meustransporte.blogspot.com.br/2010/01/conheca-47-projetos-de-transporte.html>, 2010.

**ADAPTADO:** Pelo autor, 2013.

Nesse contexto, a presente pesquisa tem o intuito de fazer uma análise no sistema de transporte público urbano bem como a infraestrutura na cidade de Natal/RN, buscando melhoria em ambos, já que é uma preocupação nos transportes públicos que continuam sem investimentos, devido à proximidade da realização do evento da Copa do Mundo de 2014, para que os turistas possam fazer uso do transporte público e assim poder se deslocar na região.

Em Natal, capital do Rio Grande do Norte, a realidade é totalmente diferente se for comparada com outras cidades bem mais desenvolvidas. Das obras para a Copa só o estádio Arena das Dunas está em andamento com cerca de 80% das obras concluídas. Das obras de mobilidade urbana, não se pode encontrar alguma em andamento, apesar de pesquisas mostrarem que a cidade está cada vez melhor.

A mobilidade urbana para a Copa do Mundo é um dos projetos que precisa ser implantado nas cidades sede. Devido aos sérios problemas que a população enfrenta a cada

dia nas grandes cidades, a infraestrutura precisa ser melhorada nas cidades que ocorrerão o megaevento.

Em 2011 foram divulgados projetos de infraestrutura, transporte e mobilidade urbana, entre eles encontrava-se à implementação do VLT, orçado em R\$ 130 milhões de reais, para minimizar os problemas de congestionamentos da cidade. Contudo estamos a cerca de 9 meses do início da copa e até agora ninguém ouviu falar em implementação do VLT em Natal.

Um dos principais projetos de mobilidade urbana é o Corredor Estruturante Zona Norte/Arena das dunas, com um orçamento de R\$ 338,8 milhões reais, que desafogaria o trânsito para quem vem da zona norte de Natal. Em contrapartida, este projeto ainda não foi dado início, ou melhor, ainda nem começou o processo de desapropriação dos imóveis naquela localidade.

Devido a todos estes problemas de mobilidade urbana que se encontram na cidade com condições precárias de infraestrutura que hoje apresenta algumas das principais vias de acesso esburacadas, um trânsito caótico com diversos congestionamentos, devido à elevada quantidade de veículos, tem-se como o problema de pesquisa a seguinte questão: de que forma o setor de transportes poderá beneficiar o turismo na cidade de Natal?

## **1.2 Justificativa**

O turismo é tido como um setor multidisciplinar que abrange diversos setores. Dentro destes, pode-se encontrar o setor de transporte, sendo este um dos elementos mais poderosos da economia de qualquer país, que podem dar apoio financeiro a serviços indispensáveis para o desenvolvimento da atividade turística de qualquer localidade através de acesso (com vias de acesso e meios de transporte público) e de facilidades (com serviços turísticos, infraestrutura básica, serviços de apoio) capaz de satisfazer os requisitos dos turistas, possibilitando, por meio dos seus serviços, que ele se desloque e aproveite diversos atrativos do destino visitado.

De acordo com o site *Valor Econômico* (2012), “a previsão do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de 2012 a 2015, é de que sejam investidos até R\$ 133 bilhões na infraestrutura do país”. Conforme o diretor do BNDES, “o banco deverá ser responsável pelo desembolso de um terço desse montante, sendo que o mesmo liberou no ano passado R\$ 23,4 bilhões para projetos ligados a infraestrutura, onde o montante é 25% maior do que o registrado no ano de 2011”. (*Valor Econômico*, 2012).

O desenvolvimento de infraestrutura da região é um fator preocupante não só em Natal, mas em todo o país, devido a isso o problema de mobilidade requer um planejamento adequado para melhoria da cidade e só assim poder minimizar os problemas causados pela urbanização de décadas passadas.

Um dos maiores problemas de trânsito, apesar de acontecer de causa natural, são os engarrafamentos causados por alagamentos nas principais vias e avenidas em diversos pontos da cidade, devido às chuvas que caem na região, onde essas enchentes deixam o trânsito lento, e com o aumento gradativamente, a cada ano, de automóveis na cidade onde o trânsito passa a ter constantes congestionamentos com o passar do tempo.

São muitos os problemas de mobilidade urbana na cidade. É preciso elaborar um planejamento para minimizar esses impactos negativos referentes ao deslocamento de pessoas na cidade. Enquanto esses problemas não são resolvidos, a solução mais adequada é incentivar as pessoas a usarem o transporte público urbano no trajeto de um local para outro, enquanto o governo do estado não resolve os problemas de mobilidade, para melhoria de uma Natal melhor, e também com os projetos que ainda não saíram do papel.

Outros meios para minimizar esses problemas é a implementação de ciclovias na cidade para estimular a população a utilizarem bicicletas para ir ao trabalho, corredores exclusivos para ônibus, BRT's, VLT's, entre outros projetos, onde só assim minimizaria os problemas de congestionamentos na cidade, o que seria um resultado positivo para a mobilidade da população.

Conforme exposto anteriormente o transporte é um fator essencial para que o turismo aconteça, bem como é um setor de fundamental importância para o deslocamento das pessoas nas cidades, assim como é importante também que os turistas possam utilizar o transporte público com mais frequência. Nesse sentido a presente pesquisa se torna relevante, do ponto de vista científico, por abordar um tema tão importante para o desenvolvimento do turismo em uma cidade, pois através deste sistema podem-se minimizar os problemas existentes na localidade, com a utilização dos transportes urbanos e contribuir na qualidade de vida da população.

Finalmente, do ponto de vista pessoal, o interesse pelo assunto surgiu devido ao interesse, através de artigo elaborado e incentivo de professores, à falta de um tema relacionando os transportes públicos urbanos com o desenvolvimento do turismo na cidade.

### **1.3 Objetivos**

#### 1.3.1 Geral

Analisar o transporte público como desenvolvimento do turismo na cidade do Natal/RN.

#### 1.3.2 Específicos

- a) Identificar as opções de transporte público disponíveis para a população local bem como para os turistas;
- b) Avaliar a infraestrutura de transporte público urbano na cidade do Natal/RN;
- c) Analisar os projetos de mobilidade urbana para a Copa de 2014.

## 2 MARCO TEÓRICO

### 2.1 Transporte público urbano

O transporte coletivo urbano é o único meio motorizado que as pessoas de media e baixa renda têm opção de deslocamento dentro de uma determinada cidade. “No Brasil mais de 80% da população vive nas cidades. Assim, dos cerca de 175 milhões de habitantes do país, 140 milhões utilizam os sistemas de transporte urbano” (Ferraz e Torres, 2004, p. 01), ou seja, além da população de baixa renda a pessoas que não tem seu veículo próprio também depende do transporte urbano para ir ao trabalho ou para atividades sociais, seja para preferencia ou necessidade.

O transporte urbano é de competência municipal, onde órgãos regulamentam e fiscalizam os transportes de passageiros. Conforme a Confederação Nacional de Transporte e Logística – CNT (2006, p. 20), “no Brasil, a matriz de transporte é predominantemente rodoviária, com esta modalidade correspondendo a cerca de 96,2% da matriz de transporte de passageiros”, ou seja, daqui a algumas décadas a população crescerá consideravelmente, sendo que a grande maioria fará uso deste sistema de transporte.

Quanto ao conceito de transporte público urbano, “Sua definição operacional abrange o transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos” (Borges, 2003, p. 03).

Cada autor tem seu ponto de vista de transporte público urbano, definido o mesmo da seguinte forma, segundo Ferraz e Torres (2004, p. 02), “o termo transporte urbano é empregado para designar os deslocamentos de pessoas e produtos realizados no interior das cidades”, ou seja, a população que utiliza este tipo de transporte desloca-se de um ponto a outro da cidade mediante um valor pago.

#### 2.1.1 Importância do transporte público

O transporte público urbano é importante para uma determinada cidade, pois é através dele que diversas pessoas, de baixa renda ou que não tem veículo próprio, possam se deslocar para diversos lugares de modo rápido. Ferraz e Torres afirmam da seguinte maneira a importância do transporte público:

O transporte coletivo urbano também tem a função de proporcionar uma alternativa de transporte em substituição ao automóvel visando à melhoria da qualidade de vida da comunidade mediante a redução da poluição ambiental, congestionamentos, acidentes de trânsito, etc. (2004, p. 04).

É através do transporte coletivo que a população que utiliza o mesmo pode contribuir na redução da poluição ambiental nas grandes cidades, bem como melhorar a qualidade de vida da população e também evitando congestionamentos causados pelo grande fluxo de veículos em “horário de pico” assim como a redução de acidentes no trânsito. Ao mesmo tempo um ônibus urbano pode comportar muitas pessoas durante sua trajetória, o que faz com que minimize a poluição ambiental, diminua os congestionamentos causados pelo grande fluxo de veículos em “horário de pico” assim como a reduzir acidentes no trânsito.

Do ponto de vista do espaço em vias públicas, um ônibus pode ocupar, em média de 70 a 80 pessoas. Se fizermos o mesmo trajeto com esta quantidade de pessoas em um carro de passeio, será preciso de 19 a 20 automóveis para fazer o deslocamento de todas estas pessoas. De acordo com Ferras e Torres (2004, p.86) “Estudos apontam que o consumo de espaço viário por passageiro transportado é de 10 a 25 vezes maior no transporte por carro em relação a ônibus”, o que pode ocorrer diversos problemas nas grandes cidades como: congestionamentos, possíveis acidentes de trânsito e poluição ambiental através da emissão de gás carbono entre outros.

Por outro lado existem vantagens e desvantagens para os usuários que utilizam transporte público e transporte privado, como mostra o quadro 2.

**QUADRO 2:** Vantagens e desvantagens do transporte público e privado.

<b>VANTAGENS E DESVANTAGENS DO TRANSPORTE PÚBLICO E PRIVADO</b>		
<b>Tipo</b>	<b>Vantagens</b>	<b>Desvantagens</b>
<b>Transporte privado</b>	Total liberdade de escolha do horário de saída; Total liberdade de escolha do percurso; Viagem direta, sem necessidade de transbordo; Possibilidade de fazer paradas intermediárias durante a viagem para realizar outras atividades; Viagem realizada com total privacidade e conforto.	Necessidade de investimentos na compra do veículo; Necessidade de pagamento de estacionamento; Aumento no tempo de viagem devido a congestionamentos; Risco de acidentes e roubos.
<b>Transporte público</b>	Transporte com menor custo unitário; Reduz impactos negativos do uso massivo do transporte individual (congestionamentos, poluição, acidentes de trânsito, etc.); Sem necessidade de pagar estacionamento.	Rispezes em horários de viagem; Necessidade de caminhar ou utilizar outro transporte para completar o percurso; Menor segurança (acidentes e assaltos); Em geral, maior tempo de viagem; Necessidade de transbordo para uma parcela dos usuários; Impossibilidade de fazer paradas intermediária durante a viagem para realizar alguma atividade.

**FONTE:** Ferras e Torres, 2004.

**ADAPTADO:** Pelo autor, 2013.

A partir deste quadro podemos concluir que cada tipo de transporte tem suas vantagens de desvantagens. Contudo o principal fator que pode ser ressaltado no transporte privado é que se tem liberdade de escolha do percurso e do horário de saída podendo ser realizado total privacidade e conforto. Por outro lado o transporte público reduz os impactos negativos causados pelo transporte individual, como por exemplo, congestionamentos, poluição, acidentes, entre outros.

### 2.1.2 Evolução histórica dos transportes

A evolução histórica dos transportes está diretamente ligada à história do homem, isso porque este sempre teve que se deslocar de seu local de sobrevivência, em busca de alimento, em busca de abrigo em cavernas para poder sobreviver do clima mais frio.

Devido a esses fatores o homem precisava sair, muitas vezes por vários dias, para caçar para conseguir o alimento de sua família. Através dessas viagens o homem aprendeu (com o auxílio de outras culturas) a fazer seu próprio veículo com a domesticação dos animais, onde logo depois foi criada a carroça, em 3.500 a.C, que ajudava auxiliava no carregamento de comidas e mercadorias (Figueira, 2004, p. 25).

O quadro 3 mostra o marco histórico rodoviário desde a origem da roda, cerca de 5000 a.C. pelos sumérios, até os anos de 1918.

**QUADRO 3:** Marco histórico rodoviário

<b>MARCO HISTÓRICO RODOVIÁRIO</b>	
<b>Período (ano)</b>	<b>Criação do longo da história</b>
<b>5000 a.C.</b>	A origem da roda
<b>3500 a.C.</b>	A carroça
<b>2000 a.C.</b>	As bigas
<b>668</b>	<i>Diáspora*</i>
<b>1000</b>	O <i>Carpetum*</i>
<b>1400</b>	Carros Egípcios
<b>1490</b>	A Bicicleta de Da Vinci
<b>1600</b>	O carro Berlinda
<b>1700</b>	As carruagens tornam-se mais leves
<b>1786</b>	William Symington constrói a primeira viatura

De acordo com fonte: Museu virtual do transporte (2013).

\* O termo diáspora define o deslocamento, normalmente forçado ou incentivado, de grandes massas populacionais.

\* O *carpetum* era um carro de duas rodas puxado por dois cavalos e utilizado pelos sacerdotes. O *carpetum* de quatro rodas estava reservado ao imperador e magistrados.

1839	Chegada do <i>Cabriolé*</i> ao Rio de Janeiro
1845	O <i>Cupê*</i>
1859	O primeiro bonde do Brasil
1875	Bonde elétrico em Paris (com reboque de dois andares)
1892	O primeiro bonde elétrico no Brasil
1892	O primeiro bonde elétrico no Brasil
1985	O primeiro bonde a gasolina no mundo
1898	Ônibus Daimler
1901	Bondes elétricos em São Paulo
1904	Ônibus Wolseley
1908	Primeiro ônibus a gasolina no Brasil
1918	Inauguração do ônibus elétrico no Rio de Janeiro

**FONTE:** Museu virtual do transporte – CNT, 2013.

**ADAPTADO:** Pelo autor, 2013.

O quadro acima mostra a evolução do transporte rodoviário desde os primórdios a partir da invenção da roda, passando por diversas conquistas pelo homem ao longo da história até o ano de 1918.

A criação do homem que merece destaque além da invenção da roda é criação da carroça, que muitos anos depois deram origem ao carpetum e aos carros egípcios. Anos depois com a criatividade do homem esses transportes foram sendo modificados, passando a serem inventados os bondes, ônibus e carros.

Como bem se sabe, para o homem costuma visitar outros lugares, seja para visitar amigos, parentes, para lazer, entre outros. Em razão disto a imagem 1 mostra o sistema turístico de Leiper, que como se pode ver, também pode ser utilizado, como exemplo, para o sistema de transporte, já que o transporte de pessoas começa na região de origem, passando pela região de trânsito, indo até a região de destino.

**IMAGEM 1:** Sistema Turístico de Leiper



**FONTE:** Lohmann e Panosso Netto, 2008.

\* O *Cabriolé* era uma viatura de origem francesa. Era usada pela alta burguesia e fidalgos.

\* O *Cupê* era uma viatura de sucesso em Paris no princípio do século XIX. Em 1845, surgiu no Rio de Janeiro.

A partir do momento em que se sai da região geradora automaticamente precisamos de um meio de transporte, seja ele público ou privado, pois o transporte é o veículo que liga um destino a outro, onde as pessoas possam sair de seu local para outro para visitar outros lugares e/ou destinos, seja ele em qualquer modal: rodoviário, ferroviário, aquaviário ou aeroviário. Neste sentido, os transportes modais, como mostra o quadro 4, podem ser divididos da seguinte forma.

**QUADRO 4:** Divisão do transporte por modal

DIVISÃO DO TRANSPORTE POR MODAL			
Modal	Ano	Estrutura (km)	Agentes públicos
<b>Rodoviário</b>	A primeira rodovia pavimentada foi inaugurada em 1928, no Rio de Janeiro.	Rodovias federais 57.933 Km; Rodovias estaduais 115.426 Km; Estradas municipais 22.735 Km; Total de 196.094 Km.	Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte – DNIT.
<b>Ferrovário</b>	Primeira ferrovia inaugurada em 30 de abril de 1854.	Da extensão total das ferrovias brasileiras, 23.116 Km (81%) foram construídos com <i>bitola</i> <sup>1</sup> métrica; Para os 5.400 Km restantes, predomina em 17% da extensão a bitola larga; Apenas 2% da malha são de bitola mista.	ANNT; DNIT.
<b>Aquaviário</b>	Desde a Antiguidade.	O sistema aquaviário é composto de vias e terminais. Hidrovia, aquavia, via navegável, caminho marítimo; No Brasil, a extensão de vias potencialmente navegáveis, é cerca de 40.000 km, e 7.500 km de costa atlântica.	DNIT; Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, criada em 2001.
<b>Aeroviário</b>	Teve início em 1906 com Alberto Santos Dumont; No Brasil, a aviação começou em 1911.	O sistema aeroviário engloba as aerovias, os terminais de passageiros e cargas e o sistema de controle de tráfego aéreo; Existem dois principais tipos de aerovias: as superiores, com altitude de voo acima de 24.500 pés (7.450 m), e as inferiores, com altitude de voo abaixo deste limite.	Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC desde 2005; Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO desde 1972.

**FONTE:** Atlas do transporte – CNT, 2006.

**ADAPTADO:** Pelo autor, 2013.

O quadro acima mostra a divisão do transporte por modal identificando o ano do primeiro modal, de cada um, identificando a estrutura dos quatro modais onde mostra a sua extensão, em quilômetros, bem como os e seus agentes públicos.

De acordo com fonte: Atlas do transporte – CNT, 2006.

<sup>1</sup> Bitola é a distância entre os trilhos de uma ferrovia. No Brasil existem três tipos diferentes: larga (1,60 m), métrica (1,00 m) e mista (1,435m).

O modal rodoviário pode ser transitado por qualquer lugar, ruas, estradas e rodovias, sendo esta modalidade correspondendo a 96,2% do transporte de passageiros e a 61,8% do transporte de cargas. A malha rodoviária recebe constantes investimentos, para recapeamento de vias de acesso e para pavimentação, chegando a 79,7% para as rodovias federais. O modal ferroviário é realizado por trens, metros, Veículos Leve Sobre Trilhos (VLT), ou seja, são os transportes que são utilizados nos trilhos. Com um total aproximadamente de 29.000 Km, O Brasil ocupa a décima maior extensão em trilhos representa aproximadamente 19,46% da matriz de cargas e 1,37% da matriz de passageiros. O modal aquaviário é um dos principais fatores de desenvolvimento econômico no Brasil, sendo através deste modal que as mercadorias são transportadas de uma região para outra. As cargas transportadas no Brasil correspondem a 13,8% e anualmente são transportados 22 milhões de toneladas pelas hidrovias. As regiões mais importantes se encontram no Sul e Sudeste do país. O modal aéreo é aquele que realiza o transporte de pessoas através de aeronaves, estando entre os mais modernos de todos os modais. O Brasil conta com 4000 aeroportos hoje, sendo que 739 são públicos e 1759 são particulares, que atualmente estão sendo revitalizados devido à copa do mundo, sendo investidos milhões de reais nas obras. (Atlas do Transporte, 2006).

É através de qualquer um desses tipos de transporte que se pode optar em fazer turismo, seja para visitar amigos, viajar a lazer, negócios, saúde, entre outros. Contudo eles buscam alguns fatores definido por Bruton.

A escolha de um determinado modo de viagem em áreas urbanas não constitui um processo estático ou aleatório. É influenciada, quer para pessoas em particular, quer para a coletividade em geral, por diversos fatores tais como velocidade, comprimento do trafego, conforto, convivência, custo, confiabilidade dos modos alternativos, disponibilidade de modos de viagem específicos, tamanho da cidade, sua idade e composição urbana e o nível socioeconômico da pessoa que esta empreendendo a viagem. (1979, p. 134).

O transporte em áreas urbanas é de escolha de cada um. Contudo, a partir do momento em que as pessoas pagam um preço pela viagem, elas querem, no mínimo, um pouco de conforto e credibilidade no transporte público.

Os modais de transporte pode ser classificado em 3 meios de transporte. Quanto à classificação destes, o quadro 5 mostra a classificação de feita por Torre (2002).

**QUADRO 5:** Classificação dos meios de transportes

<b>CLASSIFICAÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTES</b>		
<b>Meio de transporte</b>	<b>Veículos</b>	<b>Onde circulam</b>
<b>Terrestre</b>	Trens, ônibus, carros, trailers, motos e bicicletas.	Rodoviário, circulando sobre rodovias em terra ou pavimentadas; Ferroviário, circulando trilhos em aço, chamado de via permanente.
<b>Aquático</b>	Navios, barcos, lanchas e canoas.	Hidroviário, circulando sobre águas, em canais navegáveis, rios, oceanos e hidrovias.
<b>Aéreo</b>	Aviões, helicópteros e balões.	Aéreo, circulando no ar, mediante coordenadas geográficas, chamadas de aerovias e controlado por equipamentos.

**FONTE:** Torre, 2002.

**ADAPTADO:** Pelo autor 2013.

Nos dias atuais os transportes estão em constante avanço. Os veículos estão mais confortáveis e velozes devido ao avanço tecnológico. Contudo, com crescimento da população, o sistema de transporte urbano não está suportando a quantidade de passageiros que precisa utilizar o serviço de transporte público. Devido ao crescimento gradativamente da população brasileira, os meios de transportes superlotam as vias de acesso aos principais bairros deixando o trânsito mais lento.

Esta é a realidade que atinge a população, sendo a infraestrutura viária no Brasil é precária em relação a outros países, os órgãos públicos precisam fazer planejamentos para minimizar os congestionamentos, pelo menos, nas grandes cidades do país.

Em Natal, o caminho que deve ser seguido para diminuir esses problemas de congestionamentos é a utilização dos transportes públicos urbanos. Porém destes que a população pode fazer uso são os ônibus convencionais, os transportes opcionais e os taxis como mostra o quadro 6.

**QUADRO 6:** Transporte público utilizado pela população.

<b>TRANSPORTE PÚBLICO UTILIZADO PELA POPULAÇÃO</b>			
<b>Características</b>	<b>Ônibus convencional</b>	<b>Transporte opcional</b>	<b>Taxi</b>
<b>Linhas em operação</b>	86	24	-
<b>Total da frota</b>	712	177	1.010
<b>Frota efetiva</b>	646	-	-
<b>Total de empresas</b>	6	-	-

<b>Tarifa</b>	R\$ 2,20	R\$ 2,20	Tarifas quilométricas*
<b>Idade média da frota</b>	7,51 (anos)	-	-

**FONTE:** SEMOB, 2013.

**ADAPTADO:** Pelo autor, 2013.

Os transportes públicos são utilizados por grande parte da população e entre estes meios de locomoção estão os ônibus convencionais em um total de seis empresas atuando na cidade (Guanabara, Santa Maria, Nossa Senhora da Conceição, Cidade das Dunas, Reunidas, e Oceano) com uma frota de 712 veículos, onde operam 646 da frota, sendo a tarifa de R\$ 2,20 cobrada pelo serviço. Outra opção de transporte coletivo em que a população pode usufruir são os transportes opcionais. A frota deste é de 177 veículos no total, sendo dividida em 24 linhas operacionais com uma taxa cobrada de R\$ 2,20 pelo preço da passagem. O taxi também é uma opção de transporte em que a população pode optar por fazer uso, porém este é um transporte individual de aluguel apesar de ser considerado público. O total da frota deste veículo é de 1.010 carros de passeio com operadores autônomos. (SEMOB, 2013).

Vale ressaltar que estes tipos de transportes que a população pode fazer uso são de acordo com a escolha do usuário, dependendo da necessidade dos mesmos, sendo residentes locais ou turistas.

## **2.2 Desenvolvimento de infraestrutura de transportes para o turismo**

O transporte urbano público, como sabemos, é um meio de transporte muito importante para o deslocamento de pessoas, em um determinado local. O desenvolvimento da infraestrutura viária não é diferente. Este faz com que o deslocamento, destas pessoas, seja feita em menos tempo. Já a infraestrutura de transporte no Brasil precisa ser pensada com mais frequência, pois o mesmo apresentar projetos para que melhore a qualidade do serviço para os usuários. Andrade (1994) definiu o projeto de transportes como:

Como um conjunto de ideias, pensamentos ou atividades vinculadas a um objetivo comum (benefícios sociais), que demanda investimentos para a sua execução. O mesmo autor afirma que todo projeto de transportes é pensado, idealizado, trabalhado e planejado para gerar benefícios a uma comunidade.

É através do projeto que a infraestrutura urbana pode ser melhorada, fazendo com que o melhoramento do atendimento nos mesmo seja de qualidade e o deslocamento feito com mais rapidez, conforto e segurança.

---

De acordo com fonte: SEMOB, 2013.

\* A Tarifas quilométricas são conhecidas como “bandeira 1” e “bandeira 2”.

A cidade de Natal apresenta diversas vias e avenidas que dão acesso a outras. Uma das principais avenidas é a Senador Salgado filho, como mostra a imagem 2, sendo uma das mais movimentadas da cidade.

**IMAGEM 2:** Av. Senador Salgado filho.



FONTE: <http://arquivos.tribunadonorte.com.br/fotos/120262.jpg>

Por esta via trafegam milhões de veículos ao dia, contudo os órgãos públicos não elaboram projetos para melhorar os trafego na avenida, como por exemplo, faixas exclusivas para ônibus. Outras cidades já tem projetos para melhoria de trafego nas principais avenidas, como mostras a imagem 3.

**IMAGEM 3:** Projeto de BRT no Distrito Federal.



FONTE: <http://agenciat1.com.br/wp-content/uploads/2012/05/DF.jpg>

Projetos como esse pode facilitar a mobilidade no trafego em qualquer cidade, onde os usuários de transporte público, da mesma, podem chegar a seu destino com mais rapidez. Este projeto pode servir como modelo para qualquer avenida da cidade de Natal.

Este tipo de infraestrutura é muito importante para a população, tanto local quanto turista, como afirma Palhares (2002, p. 186) “os ônibus oferecem a possibilidade de deslocamento de maior número de pessoas, quer em serviços regulares ou fretados”, pois através dela que os transportes possam fazer o deslocamento de mais pessoas, conforme afirma Hobson e Uysal.

O sistema... cria a conexão estrutural entre a origem e o destino... {mas}... o foco tradicional nos meios de transportes, geralmente negligencia a razão fundamental para o crescimento da comunicação do transporte; isto é, a infraestrutura que apoia e sustenta o crescimento contínuo na capacidade das pessoas para viajar. (1992, p. 209).

O desenvolvimento do turismo está diretamente e constantemente ligado aos avanços dos transportes. É através do desenvolvimento que as pessoas podem fazer o deslocamento, de um local para outro, em grande quantidade com mais conforto, segurança e credibilidade. Contudo os transportes urbanos de Natal ainda não apresentam desenvolvimento, pois todos os ônibus ainda são simples, como mostra a imagem 4, apenas 1 deles, da empresa Reunidas, é articulado.

**IMAGEM 4:** Transporte público de Natal



**FONTE:** [http://nominuto.com/\\_assets/modules/noticias/noticia\\_103901.jpg](http://nominuto.com/_assets/modules/noticias/noticia_103901.jpg)

Diferente de outras cidades, como por exemplo, Rios de Janeiro, Curitiba, entre outras cidades, o sistema de transporte da cidade de Natal precisa passar por um processo de desenvolvimento ou até mesmo implementar o BRT para oferecer mais conforto e qualidade aos usuários.

**IMAGEM 5:** Transporte público biarticulado de Curitiba.



**FONTE:** <http://blogdoclaudemirandrade.blogspot.com.br/2011/04/transporte-publico-biarticulado-para.html>

A cidade de Curitiba é a pioneira quando se trata em ônibus articulado, pois o sistema de transporte urbano de Curitiba foi implementado, em 1974, através do plano diretor da cidade, buscando baixo custo operacional e serviço de qualidade para a população e a partir de 1992 entrou em circulação os ônibus biarticulados que tem capacidade para transportar 250 pessoas. (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, 2013).

O transporte público urbano também pode se uma alternativa, de forma mais barata, para os turistas utilizarem o veículo como meio de locomoção para visitar diversos pontos de uma cidade. Page (2008, p. 205), diz que “a oferta de um meio de transporte pode ser explorada para o turismo, não sendo capaz de gerar turismo sem o apoio necessário em termos de infraestrutura”. Através do transporte pode-se fazer turismo, mas sem uma infraestrutura adequada pode implicar no deslocamento de pessoas.

A oferta de transporte por si só não é suficiente para estimular o desenvolvimento do turismo, mas pode ser um catalizador se estiver integrada como parte estratégica

mais abrangente para desenvolver atrativos, acomodação e a experiência do turismo urbano (Page 2008, p. 206).

Apesar de o meio de transporte público passar por diversos lugares, em bairros de uma determinada cidade, o turista pode utilizar o meio de transporte coletivo para sua prática de lazer, onde o mesmo passe em determinados locais em que o visitante possa desfrutar da atividade turística na cidade.

Turistas que chegam a cidades internacionais precisam de mobilidade, e poucos decidem (ou podem pagar) para contratar o transporte privado. Devido a isso, o sistema de transporte público é um serviço essencial para esta população, especialmente em cidades grandes o suficiente para precisar dos sistemas de metrô, ônibus e trem. (Albalade e Bel, p. 525).

Como os autores ressaltam, poucos turistas utilizam o transporte público, devido a grande maioria, por terem alto poder aquisitivo, alugam o seu próprio transporte ou compram pacotes fechados com ônibus incluso durante o período que permanecer na cidade visitada para não enfrentarem problemas como a má qualidade nos serviços prestados, como o desconforto e a insegurança nos transportes públicos urbanos, onde nos mesmos na maioria das vezes trafegam lotados ou algumas vezes são assaltados.

A visão orientada para o mercado é almejada devido à premissa de que o controle público centralizado do transporte gera um serviço ineficiente e, geralmente, pouco responsivo, exigindo altos e desnecessários subsídios dos impostos. Com um nível maior de envolvimento do setor privado e da concorrência, o resultado deveria ser de melhores serviços e diminuição dos subsídios públicos (Page 2008, p. 124).

Conforme citação do autor, os serviços ineficientes nos transportes urbanos gera insatisfação para a população por diversos motivos, sendo que a tarifa cobrada pelas empresas de transportes públicos é relativamente alta se for comparado com os serviços oferecidos nos ônibus urbanos, como por exemplo, a segurança, o conforto, a credibilidade, entre outros fatores.

O grande problema é que o setor privado, além de não ter concorrência com o setor público, é que não apresenta serviços de qualidade para a população que utiliza o meio de transporte. Devido a isto, as empresas de transporte urbano controla o valor das tarifas, contudo os serviços prestados continuam sendo o mesmo, o que faz com que os turistas escolham outros tipos de transportes para se deslocarem na cidade.

A boa conservação dos transportes, a disponibilidade e a acessibilidade são algumas dos vários fatores observados por turistas e moradores. Alguns transportes como o ônibus, por exemplo, funciona na maioria das vezes como uma opção barata e confortável. Para alguns turistas, quando se deseja se locomover por uma cidade, em alguns casos muitos

possui seu carro próprio ou alugado, mas por questão de opção utilizam o transporte urbano oferecido nas cidades.

O transporte fornece a ligação essencial entre os locais de origem e de destino do turismo, facilitando o deslocamento de pessoas em férias, viagens a negócios, pessoas visitando amigos e parentes e daqueles envolvidos em turismo por motivos de saúde ou educacionais. (Page, 2008, p. 30).

O transporte coletivo também pode funcionar como suporte para o desenvolvimento do turismo em Natal/RN. Conforme Lohman e Panosso Neto (2008, p. 25), “o transporte é um meio de locomoção importante para o turismo, com eles as pessoas saem do seu local de origem para uma região de destino em menos tempo”. Utilizar o ônibus público como transporte é uma maneira de o turista conhecer a cidade, onde só assim o visitante pode conhecer determinados lugares que muitas os turistas não conhecem por escolherem um tipo de segmentação, no caso de Natal este tipo de segmentação é de sol e praia.

Por outro lado, para que a população possa fazer uso dos transportes públicos é necessário que o mesmo tenha informação necessária para que usuários, isso porque sem ela não teria como saber qual o número, destino e o itinerário o transporte.

Para minimizar os problemas de má qualidade nos serviços oferecidos nos transporte coletivo é preciso que o poder público faça, também, planejamentos adequados no sistema de informação em geral na cidade, tanto nos veículos quanto nas paradas de ônibus e terminais, onde a população, principalmente os turistas, possa identificar e saber qual ônibus utilizar. Albalate e Bel, *apud* Page (1999, p. 426). “Uma provável razão para transporte e turismo é a dificuldade em identificar o transporte público para esta atividade como uma discreta entidade funcional”. As informações básicas que uma cidade considerada turística precisa é um Sistema de informação (sinalização) bilíngue, em ônibus, paradas, terminais, sites, mapa com itinerário na parte interna nos ônibus e em paradas para que as pessoas saibam utilizar essa informação em seu benefício.

Contudo, com o avanço da tecnologia, o sistema de informação pode ser disponibilizado através de diversas formas, como por exemplo, imagens de QR code em paradas, terminais e nos próprios ônibus para que os usuários possam identificar horários, linhas e itinerários diretamente através de celular.

### 2.2.1 A importância do planejamento para o turismo

O planejamento é algo que precisa ser feito com frequência no setor de transportes, para que o tráfego de pessoas possam ser feito com segurança, sem apresentar problemas de congestionamentos, bem como maximizar a acessibilidade das pessoas dentro da cidade, como afirma Bruton em relação ao tráfego.

É importante que os problemas funcionais de tráfego, que são principalmente os problemas de curto e médio prazo, sejam tratados com parte integrante do processo de planejamento dos transportes. Igualmente, é essencial que a influência de longo prazo dos transportes é da acessibilidade em formar e mudar a estrutura das áreas urbanas sejam consideradas como um elemento integrante do processo do planejamento dos transportes. (2008, p. 02).

Apesar de serem muitos os problemas de tráfego no Brasil, o principal deles sendo os constantes congestionamentos nas grandes cidades, o planejamento dos transportes faz com que estes problemas sejam minimizados, sejam eles de curto, médio ou longo prazo. Conforme Bruton (2008, pag. 03) afirma, “o planejamento dos transportes para ser um efetivo deve ser compreensivo e coordenado com outros aspectos do processo geral do planejamento”. Ou seja, o planejamento também deve ser pensado nos aspectos ambientais, aspectos socioeconômicos e aspectos políticos.

O planejamento do sistema de transporte público deve ser pensado e realizado junto ao planejamento urbano, pois a qualidade de vida da população depende da maneira com que o sistema de transporte é planejado, pois o principal aspecto que está ligado à qualidade de vida de população é a mobilidade urbana que de acordo com Ferraz e Torres.

A mobilidade está associada à facilidade de deslocamento das pessoas para acessar a diversas atividades, o que depende das características do sistema de transporte urbano (infraestrutura viária, sistema de circulação de trânsito, transporte público, transporte semi-público, etc) (2004, p. 383).

A mobilidade urbana é onde as pessoas podem fazer deslocamentos, para diversos pontos da cidade, de uma maneira mais fácil, sem ter a preocupação com congestionamentos, como é visto nas grandes cidades. Devido a isto é preciso fazer um planejamento adequado no sistema de transporte urbano para que a população possa se deslocar com mais facilidade durante seu trajeto de um local para outro.

De acordo com Ferraz e Torres (2004), o planejamento do sistema de transporte público envolve três níveis convencionais como mostra o quadro 7.

**QUADRO 7:** Planejamento do sistema convencional de transporte público.

<b>PLANEJAMENTO DO SISTEMA CONVENCIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO</b>	
<b>Nível</b>	<b>Planejamento convencional</b>
<b>Estratégico</b>	Trata da definição dos modos de transporte público coletivo que serão utilizados, da localização geral dos traçados das rotas e das estações e terminais, etc.
<b>Tático</b>	Contempla a escolha do tipo de veículo, a definição dos itinerários das linhas, a seleção dos locais onde serão implementados as estações e os terminais, a definição do sistema de integração tarifada, etc.
<b>Operacional</b>	Corresponde a programação da operação: número correlativo a ser utilizado em cada linha nos diversos dias e períodos, horários ou intervalos entre veículos, etc.

**FONTE:** Ferraz e Torres, 2004.

**ADAPTADO:** Pelo autor, 2013.

Sendo assim o transporte urbano faz parte do sistema de acessibilidade e conectividade dentro da cidade, para os turistas isso é muito importante. De acordo com Fonseca (2005, p.116) “O transporte turístico potiguar leva desvantagem em relação a outros existentes na região Nordeste, devido sua localização mais periférica e de acessibilidade mais difícil, especialmente para os turistas estrangeiros”, assim, evidencia mais um fator de qualidade para que se possa ser observado pelos planejadores. Devido a esses fatores Albalate e Bel comentam sobre o transporte público da seguinte forma.

Os planejadores devem satisfazer dois objetivos em seu projeto de oferta de transporte público em resposta ao turismo. A primeira é proporcionar sistemas de transporte eficiente e confortável para atender a necessidades turísticas e para maximizar a benefícios derivados de sua estadia. A segunda é para minimizar o externalidades negativas recebidas por cidadãos locais no congestionamento, especialmente durante temporadas turísticas. (2010, p. 426-427).

Através destes dois objetivos, os turistas poderão permanecer mais tempo na cidade visitada, devido ao baixo custo dos transportes público, e também a população local passaria a utilizar constantemente os transportes coletivos e minimizaria os congestionamentos na cidade.

A imagem 6 mostra como é um serviço de qualidade nos transportes urbanos, na infraestrutura na cidade de Curitiba.

**IMAGEM 6:** Estação Rodoviária em Curitiba/PR.



**FONTE:** <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/ir-de-onibus-a-rodoviaria>.

A cidade de Curitiba, no Paraná, é considerada uma cidade modelo no que diz respeito ao seu serviço de transporte. Segundo Sánches (2010, p. 475) “para o Brasil, tem-se na cidade de Curitiba uma referência paradigmática do uso tanto do valor da *city marketing* incorporada à política quanto dos efeitos do urbanismo espetáculo”. Além de boas vias, paradas de ônibus e centrais de transferências, a cidade investe muito em seus transportes e na qualidade de seus serviços oferecidos já que o sistema de transporte público de Curitiba é referência no Brasil e em outros países. De acordo com Portal Ecod.

A qualidade de seu sistema de transporte e arquitetura presente na cidade de Curitiba são fatores contribuintes para se viver na cidade. Em 2011 quem recomendou Curitiba ao mundo em termos de cidade modelo em planejamento urbano foi o urbanista dinamarquês Jan Gehl, disse "Curitiba é o melhor exemplo brasileiro" (2011).

Já outras cidades investem muito em transportes, não só para seus moradores, mas também para os turistas. Algumas transformam seus transportes urbanos como um meio de locomoção para visitação em determinados pontos tursticos da cidade.

Em algumas cidades como Natal, por exemplo, o transporte e a acessibilidade são critérios e fatores determinantes nas escolhas dos turistas, neste caso associada a outros fatores acarreta em uma desvantagem no sentido de que torna a cidade não atrativa mesmo que a mesma possua vários equipamentos e atrativos naturais e culturais.

### 2.3 Mobilidade Urbana para a Copa de 2014 em Natal/RN

A mobilidade urbana é hoje um dos principais problemas que atinge a população das grandes cidades no mundo. Problemas estes causados pelo crescimento desordenado da população.

Quanto à definição de mobilidade urbana, os autores Oliveira, Cruz e Pereira a descrevem da seguinte forma:

A mobilidade urbana é a relação entre os deslocamentos de pessoas e de bens no espaço urbano, levando em consideração a facilidade desses deslocamentos na cidade. Esta mobilidade é mais que o transporte de veículos e a implementação de infraestrutura necessária para esta movimentação; ela envolve principalmente as pessoas e suas condições de deslocamento, assim como a localização dos equipamentos urbanos necessários para a qualidade de vida dessas pessoas (2012, p. 63).

Os autores querem dizer que a mobilidade urbana, além de facilidade em deslocamentos de um local para outro, seja com transportes públicos ou privados, infraestrutura viária para os deslocamentos dos transportes, é também uma forma de qualidade de vida para as pessoas fazerem uso dos equipamentos urbanos. De acordo com Vasconcellos (2006, p. 11) “O transporte é uma atividade necessária à sociedade e produz uma grande variedade de benefícios, possibilitando a circulação das pessoas e das mercadorias utilizadas por elas e, por consequência, a realização das atividades sociais e econômicas desejadas”. Isso quer dizer que o transporte à mobilidade urbana estão ligados uma ao outro, sendo importante para a população que precisa se deslocar para o trabalho, lazer, estudos, entre outros.

Para que os sejam minimizados os problemas que aflige a mobilidade urbana é preciso fazer planejamentos e elaborar projetos. Ferraz e Torres (2004, p. 1) afirmam que “a mobilidade é, sem dúvida, o elemento balizador do desenvolvimento urbano”. Em Natal, existem alguns novos projetos de mobilidade urbana para a copa de 2014 que precisam ser iniciadas. O quadro 8 mostra os primeiros projetos para a copa. Contudo ainda aguarda a aprovação do Ministério das Cidades.

**QUADRO 8:** Novos projetos de mobilidade urbana para a Copa de 2014.

<b>NOVOS PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA PARA A COPA DE 2014*</b>		
<b>Projetos</b>	<b>Obras</b>	<b>Valor estimado</b>
<b>Corredor 01: Av. Salgado Filho / Av. Hermes da Fonseca</b>	Criação de corredor de transporte público prioritário; concretagem da faixa prioritária; sinalização horizontal e vertical; acessibilidade dos passeios; implantação do Via Livre; implantação de abrigos para usuários do transporte público; obra de arte com a Avenida Alexandrino de Alencar.	R\$ 23.378.397,03
<b>Corredor 02: Av. Prudente de Moraes</b>	Criação de corredor de transporte público prioritário; concretagem da faixa prioritária; sinalização horizontal e vertical; acessibilidade dos passeios; implantação de abrigos para usuários do transporte público; implantação do Via Livre; obra de arte com a Rua Beira Canal; obra de arte com a Avenida da Integração.	R\$ 28.794.443,58
<b>Corredor 03: Av. Amaro Barreto e Av. Mário Negócio</b>	Reestruturação dos trechos de corredor exclusivo para transporte público; concretagem da faixa prioritária; sinalização horizontal e vertical; acessibilidade dos passeios; implantação do Via Livre; implantação de abrigos para usuários do transporte público.	R\$ 9.932.119,32
<b>Corredor 04: Rua Solange Nunes / Av. Coronel Estevam / Av. Rio Branco</b>	Criação de faixas prioritária e exclusiva para o transporte público; concretagem da faixa prioritária; sinalização horizontal e vertical; acessibilidade dos passeios; implantação do Via Livre; implantação de abrigos para usuários do transporte público; obra de arte sobre a linha férrea no cruzamento com a Rua Solange Nunes.	R\$ 28.909.223,80
<b>Corredor 05: Av. Presidente Bandeira</b>	Criação de faixa exclusiva para o transporte público; concretagem da faixa prioritária; sinalização horizontal e vertical; acessibilidade dos passeios; implantação do Via Livre; implantação de abrigos para usuários do transporte público; obra de arte no cruzamento com a Avenida Jaguarari; relocação do camelódromo.	R\$ 15.338.727,50

**FONTE:** Portal Natal 2014, 2013.

**ADAPTADO:** Pelo autor, 2013.

O quadro acima mostra os projetos de corredores de ônibus nas principais avenidas da cidade, bem como a implementação de abrigos para usuários de transporte urbano, concretagem de faixa exclusiva para ônibus e também os valores de cada projeto.

A ideia destes projetos é essencial para a mobilidade urbana na cidade. Contudo para estes projetos ainda estão sendo esperada a aprovação do Ministério das Cidades para que o governo possa disponibilizar a verba para início das obras.

Contudo foram elaborados outros novos projetos, devido a proximidade da Copa, com o objetivo de ampliar a mobilidade do usuário através da ampliação da capacidade do sistema de transporte, com uma extensão de 26 km, onde serão atendidas todas as regiões de norte a sul da cidade, como mostra a imagem 7.

\* Aguardando aprovação do Ministério das Cidades.

**IMAGEM 7:** Corredores BRT/BRS.



FONTE: <http://prefeituradonatal.blogspot.com.br/2013/08/conheca-o-projeto-da-semop-para-mudar-o.html>.

Apesar de este projeto ter sido incluído no pacote das obras de mobilidade urbana, a previsão para a implementação do BRT só está prevista para o ano de 2015.

Por outro lado, por ser uma obra com um custo relativamente alto, como mostra o quadro 9, depois de sua conclusão os transportes públicos, nas regiões de norte a sul, passarão a trafegar sem enfrentar congestionamentos.

**QUADRO 9:** Operação dos corredores BRT/BRS.

OPERAÇÃO DOS CORREDORES BRT/BRS				
Corredores	Extensão	Tipo	Custo/km (em milhões)	Valor estimado (em milhões)
Corredor das Fronteiras	7 km	BRT	4	28
Corredor das Tomaz Landim	4 km	BRS	3	12
Corredor da Felizardo moura	1 km	BRS	3	3
Corredor da Bernardo Vieira	4 km	BRT	4	16
Corredor da Salgado Filho	5 km	BRS	3	15
Corredor da Roberto Freire	5 km	BRT	4	20
Custo do projeto executivo				3
<b>TOTAL</b>				<b>97</b>

FONTE: <http://prefeituradonatal.blogspot.com.br/2013/08/conheca-o-projeto-da-semop-para-mudar-o.html>.

Outros projetos de mobilidade urbana são os do entorno do estádio Arena das Dunas, como podemos ver as imagens 8, 9, 10, 11, 12 e 13, que serão construídos viadutos, tuneis, passarelas para pedestres e corredores de ônibus para ampliar e integrar a malha viária para o sistema de transporte urbano na cidade do Natal.

**IMAGEM 8:** Obras de mobilidade urbana no entorno do Estádio Arena das Dunas



FONTE: <http://www.copatransparente.gov.br>

Outras obras que mobilidade urbana no entorno do estádio arena das dunas que facilitará o deslocamento dos transportes, já que o fluxo de veículos nessa região é alto, dando acesso a diversas vias sem a presença de semáforos e evitando congestionamentos.

**IMAGEM 9:** Construção de um túnel na Av. Lima e Silva.



FONTE: <http://www.copatransparente.gov.br>

**IMAGEM 10:** Construção de um viaduto na Av. Prudente de Morais.



FONTE: <http://www.copatransparente.gov.br>

**IMAGEM 11:** Construção de um túnel ligando a Av. Romualdo Galvão e a Av. Lima e Silva.



FONTE: <http://www.copatransparente.gov.br>

**IMAGEM 12:** Entroncamento da Av. Prudente de Moraes com a Av. Raimundo Chaves.



**FONTE:** <http://www.copatransparente.gov.br>

**IMAGEM 13:** Passarelas para pedestres no entorno do estádio Arena das Dunas.



**FONTE:** <http://www.copatransparente.gov.br>

**ADAPTADO:** Pelo autor, 2013.

Estas obras estão sendo executadas para melhorar a mobilidade urbana no entorno do estádio, devido à da copa do mundo, pois com este evento na cidade, muitos turistas (nacionais e internacionais) farão o deslocamento nesta localidade e com a retirada dos semáforos não haverá problemas com congestionamentos.

O sistema de transporte urbano desta área da cidade será reorganizado, onde as avenidas de ônibus atuais terão seus trajetos redesenhados para privilegiar os bairros e permitir integrações tarifárias, utilizando o uso da frota em tempo das pessoas e trazendo

maior economia, qualidade de vida e novas oportunidades para toda a região, sendo que a cidade de Natal estará cada vez mais integrada, mais eficiente, servindo melhor a sua população e a seus visitantes, sendo uma cidade ainda mais preparada para o seu futuro.

### 2.3.1 Benefícios para o turismo

A locomoção é uma das formas que utilizamos para encurtar as distâncias, bem como para se deslocar de um lugar ao outro quando desejado. Na atividade turística não é diferente, sendo um fator importante para os turistas que buscam em outros locais fora do seu ambiente habitual, a locomoção precisa de meios e equipamentos que facilitem o deslocamento dos visitantes ao seu local de desejo e de lazer.

Os transportes são equipamentos que também podem ser utilizado como deslocamento dos turistas. Uma vez que os mesmos são meios bastantes utilizados por agências de viagens, locadoras de automóveis e até pela população local que se encontram na destinação turística que muitos destes visitam.

Dentro deste contexto, o que a cidade precisa é de um planejamento adequado para os problemas de transportes e de mobilidade urbana. A saída mais viável para a realização das obras de mobilidade urbana, para a Copa do Mundo de 2014 em Natal, é o PAC, que é um programa que custeado pelo governo federal.

Devido a alguns projetos estarem sendo retomados, em virtude da Copa, a melhor saída para melhorar os problemas de mobilidade urbana seria a abertura de novas avenidas, como por exemplo, a conclusão do prolongamento da Avenida Prudente de Moraes para dar acesso a vias para outros bairros mais populosos, a construção do acesso que liga o novo aeroporto de São Gonçalo do Amarante a Natal, as obras do pró-transporte, os corredores exclusivos para ônibus, o Corredor Estruturante Zona Norte/Arena das dunas, a implementação, de pelo menos, do BRT, já que o VLT não tem previsão para sua implementação. Com a verba do PAC todas estas obras podem facilitar o deslocamento de moradores na cidade, assim como os turistas.

Contudo, estes problemas só poderão ser resolvidos a partir de investimentos, por parte das empresas de transportes urbanos de Natal em parceria com o governo do estado, bem como o financiamento do governo federal, também através do PAC, só assim os turistas poderão usufruir dos serviços de transporte urbano público com credibilidade, conforto e segurança.

As qualidades destes equipamentos bem como os serviços que eles devem oferecer precisam está bem dispostos e oferecidos tanto para os turistas quanto para a

população local, neste caso são tidos como exemplo os transportes coletivos que estão sobre responsabilidade dos órgãos municipais, apesar de serem empresas privadas, cabem a eles desenvolverem estratégias e ações de melhoramento do transporte público, que irá beneficiar não só a população, que a grande maioria depende desses transportes para se locomover dentro da cidade, a trabalho, estudo, ócio, entre outros, mas também os turistas que poderá utilizar o transporte coletivo para ir a qualquer lugar na cidade.

Na grande maioria das vezes, os turistas buscam conhecer o local receptor de forma a explorar os espaços que condizem com o seu fator de escolha, como ambientes artísticos culturais, históricos, de lazer, lojas e shoppings, paisagens e praias, isso quando a localidade possui o turismo voltado para sol e mar. Sendo estes fatores distribuídos em determinados pontos da localidade, é de fundamental importância que a mesma possua um serviço de transporte de qualidade e que circule nestes principais ambientes de fluxo turístico. De acordo com Beni.

A meta é proporcionar à população urbana e rural condições de deslocamento rápido, seguro, econômico e eficiente, particularmente para os equipamentos sociais e de trabalho. Nas áreas de destinação turístico-recreativa e de interesse histórico, artístico cultural, é essencial para manter o fluxo de deslocamento, independentemente dos serviços receptivos e de realização de *tours* pelas operadoras turísticas locais (2008, p. 148).

Como foi explanado acima, não é de obrigação das agências de viagens nem tão pouco das empresas de receptivos locais desenvolverem os serviços de transporte e deslocamentos dos turistas dentro do espaço territorial da localidade, é preciso que a destinação possua em seu espaço os serviços de transportes, nos quais os turistas possam optar por este meio de deslocamento para que possam desenvolver o seu principal intuito que é o de conhecer e usufruir da localidade bem como do que a mesma tem a oferecer, e o transporte urbano é um deles, uma vez que o mesmo está inserido em um dos serviços de infraestrutura de uma localidade.

### 2.3.2 Malefícios para o turismo

Em uma cidade considerada turística é necessário que se tenha transporte e qualidade de vida para a população. Conforme Ferraz e Torres (2004, p. 381), “o enfoque clássico do urbanismo considera que as cidades têm quatro funções: habitação, trabalho, lazer e circulação (transporte)”. Este último à cidade não oferece serviços adequado para a população. De acordo com Vasconcellos.

O transporte é uma atividade necessária à sociedade e produz uma grande variedade de benefícios, possibilitando a circulação das pessoas e das mercadorias utilizadas

por elas e, por consequência, a realização das atividades sociais e econômicas desejadas. No entanto, este transporte implica em alguns efeitos, aos quais chamamos de impactos. (2006, p. 11).

Por este motivo, são poucos os turistas que utilizam os transportes públicos, por não dar conta da demanda em transportar os usuários. De acordo com Heraty (1989, p. 288) “deve-se ressaltar que não pode haver inconvenientes significativas económicas nacionais e ter serviços inadequados de transporte e infraestrutura nos principais corredores de potencial movimento turístico”. Isto se dá pela falta de planejamento quando se trata do desenvolvimento da cidade.

A mobilidade urbana é o principal problema hoje, devido à proximidade da Copa do Mundo. Em alguns lugares na cidade já foram iniciadas as obras, entretanto não se pode garantir que estes problemas serão resolvidos. Outro problema os ônibus a cada dia oferecendo serviços de má qualidade, como por exemplo, trafegando lotado, sem conforto, sem segurança, sem credibilidade. A tendência é a população investir em veículos privados e a consequência disto é o predomínio do uso massivo do carro popular, ocasionando em superlotação nas vias da cidade, onde os resultados são constantes congestionamentos. Conforme Lombardo, Cardoso e Sobreira (p. 4).

Os sistemas de transporte das grandes cidades sofrem uma pressão considerável se for analisado o processo de aumento de demanda por modais que sejam ao mesmo tempo práticos, baratos e seguros. Isso faz com que a busca por novos modelos de transporte gere necessidades e expectativas aos usuários, que muitas vezes não são atendidas satisfatoriamente.

Infelizmente a cidade só depende de ônibus urbano para transportar a população em massa, não existindo outros tipos de transporte público, como por exemplo, o VLT que infelizmente ainda não tem data para sua implementação. São muitos os problemas de transporte e infraestrutura na cidade e isto também implica na escolha do turista em optar pelo transporte coletivo, pois esses pontos negativos fazem com que os eles busquem outro meios de transporte, como pacotes de viagens com transporte incluso, locadoras de carros, entre outros.

### **3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

#### **3.1 Tipo da pesquisa**

O presente estudo classifica-se como uma pesquisa exploratório-descritiva de abordagem qualitativo-quantitativa, referente ao estudo do transporte público urbano, dando ênfase ao transporte público, infraestrutura e mobilidade urbana.

Segundo Bardin (1977, p. 108), “a pesquisa quantitativa obtém dados descritivos através de um método estatístico, sendo uma análise mais fiel, mais objetiva e mais exata, visto que a observação é mais bem controlada”. De acordo com a mesma autora, a pesquisa qualitativa “corresponde a um procedimento mais intuitivo, mas também mais maleável e mais adaptável a índices não previstos, ou à evolução das hipóteses”.

De acordo com Dencker (1998, p. 151) “a pesquisa exploratória caracteriza-se por um planejamento flexível, envolvendo em geral levantamento bibliográfico, entrevistas com pessoas experientes e análise de exemplos similares”. A mesma autora também comenta a pesquisa descritiva como “técnicas padronizadas de coletas de dados, como o questionário e a observação sistemática”.

Como a pesquisa abordou problemas de transporte público urbano da cidade de Natal, relacionando o transporte público e o desenvolvimento do turismo, a pesquisa classifica-se como estudo de caso, com relação aos procedimentos técnicos, que de acordo com YIN (2001) “o estudo de caso é um método qualitativo que consiste, geralmente, em uma forma de aprofundar uma unidade individual. Ele serve para responder questionamentos que o pesquisador não tem muito controle sobre o fenômeno estudado”.

#### **3.2 Universo da pesquisa**

Com o intuito de atingir o objetivo da presente pesquisa os sujeitos selecionados para participarem da pesquisa foram, inicialmente o diretor do departamento de estudos e projetos da SEMOB, para obter a visão do gestor na área de planejamento do transporte público de Natal/RN, e em outro momento foram selecionados pessoas usuárias do transporte público da cidade, estas pessoas foram divididas em moradores locais e turistas.

O critério de seleção dos sujeitos foi o não-probabilístico, que de acordo com Dencker (1998, p. 214) “entende-se por amostragem não-probabilística qualquer tipo de amostragem em que a possibilidade de escolher determinado elemento do universo é desconhecida”. Sendo que o critério para selecionar os entrevistados era para entrevistar o

gestor responsável do setor e para a população, o critério foi à aceitação em participar da pesquisa.

### **3.3 Coleta de dados**

Para garantir o planejamento e o desenvolvimento do presente trabalho, foram elaborados dois instrumentos de coleta de dados, sendo 1 qualitativo que foi a entrevista, com perguntas abertas, onde foi utilizado para coletar os dados com o gestor, ou seja, a pessoa responsável que coordena o órgão público, sendo este a SEMOB de Natal para se ter uma visão a cerca de planejamento, e o outro quantitativo com perguntas fechadas que foi o questionário, utilizado para coletar os dados com a população (turistas e residentes locais) fazendo uma comparação entre ambos.

Está pesquisa se deu em dois momentos. No primeiro momento foi realizada a aplicação de um questionário com a população. No segundo momento foi realizada uma entrevista com o diretor do departamento de estudos e projetos da SEMOB, onde se conseguiu informações necessárias, a base de uma pesquisa qualitativa, com interação entre entrevistador e entrevistado.

A coleta de dados com a população foi realizada em dois locais diferentes. Para abordar a população local, o lugar escolhido foi o entorno de um shopping de Natal (Mid Way Mall) e para os turistas o destino escolhido, para realizar a pesquisa, foi o centro de artesanato do bairro de Ponta Negra, onde foram entrevistadas 24 pessoas, sendo elas: 12 moradores locais e 12 turistas.

### **3.4 Análise de dados**

A análise dos dados foi feita de maneira descritiva, onde inicialmente descreveram-se os resultados encontrados com a coleta de dados dos usuários do transporte público, fazendo uma comparação entre as respostas dos moradores locais e dos turistas em relação ao transporte público na cidade de Natal/RN.

Para analisar os dados obtidos através da entrevista com o gestor da SEMOB utilizou-se como técnica de análise de dados a análise de conteúdo de Bardin, tendo como definição, “um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores que permitem a inferências de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção das mensagens” (1977, p. 37).

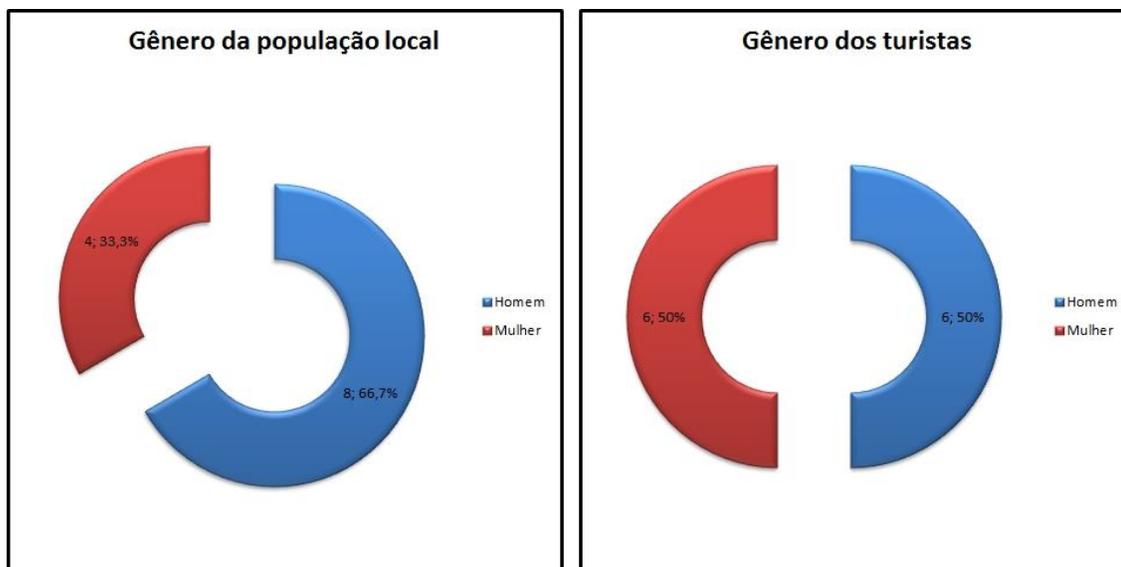
#### 4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Com base nesta pesquisa, a análise dos resultados foi feita com finalidade de complementar os pressupostos teóricos abordados ao longo deste trabalho, bem como responder os objetivos propostos inicialmente. Onde todas as informações coletadas, através de pesquisas de campo onde foram divididos em dois momentos: no primeiro momento, foi feita uma pesquisa quantitativa, sendo que a opinião dos moradores locais foi comparada com as opiniões dos turistas e no segundo momento, através de uma pesquisa qualitativa, onde ocorreu uma entrevista com um gestor da SEMOB.

Inicialmente, foi analisado o perfil dos entrevistados na pesquisa quantitativa que foram divididos da seguinte forma: o bairro onde reside; o perfil socioeconômico contendo, gênero, faixa etária, estado civil, escolaridade, profissão, remuneração salarial, qual transporte público utilizam e por fim, a percepção da qualidade dos transportes públicos, contendo diversos fatores.

Com relação ao gênero dos entrevistados, durante a pesquisa, a quantidade de homens, equivalendo a 66,7% ou 8 pessoas do sexo masculino, é superior a quantidade das mulheres que é apenas 33,3% das entrevistadas ou seja, 4 mulheres. Comparando com o gênero dos turistas entrevistados, a quantidade de pessoas de ambos os sexos foram iguais, ou seja, 50% foram homens e 50% mulheres, conforme mostra o gráfico 1.

**GRÁFICO 1:** Gênero dos entrevistados.

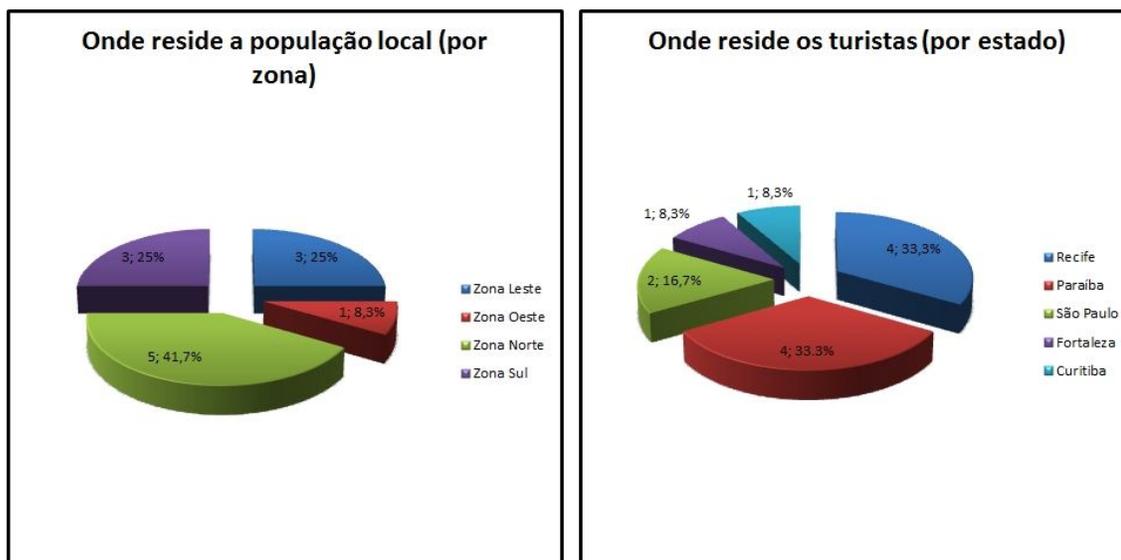


**FONTE:** Dados da pesquisa, 2013.

Durante a entrevista, foi preciso saber onde as pessoas residem, pois é de fundamental importância saber o local, estado, região ou país onde elas vivem, sejam

residentes locais ou turistas, para conhecer as distâncias percorridas, bem como os meios de transportes utilizados. De acordo com a análise do Gráfico 2 os entrevistados residem em diversas regiões.

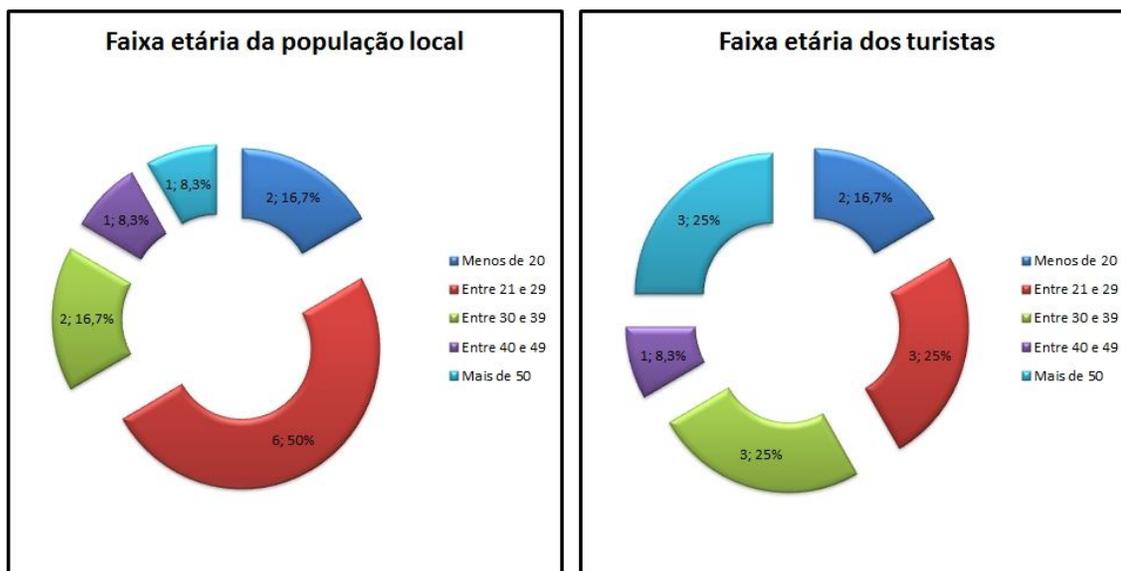
**GRÁFICO 2:** Onde residem os entrevistados.



**FONTE:** Dados da pesquisa, 2013.

De acordo com o gráfico 3, a população local entrevistada reside nas quatro zonas da cidade, onde pode-se observar uma maior concentração na zona sul da cidade com 41,7% ou 5 moradores, enquanto que a zona oeste foi a menor concentração onde foram apenas 8,3% ou 1 entrevistado, enquanto as zonas norte e oeste a quantidade de entrevistados foram de 25% ou 3 pessoas de ambas as zonas. Por outro lado, dos turistas entrevistados a grande maioria que visitou a cidade concentra-se na região nordeste, sendo as cidades do Recife com 33,3%, da Paraíba com 33,3% e Fortaleza com 8,3%, o que equivale a 75% total nas três cidades, enquanto apenas 8,3% residem em São Paulo e 16,7% vivem em Curitiba.

No que concerne a variável faixa etária, no Gráfico 3, foi apurado, através de uma parcela das pessoas entrevistadas, uma quantidade relativamente considerável dos jovens na cidade ambos turistas e moradores nativos.

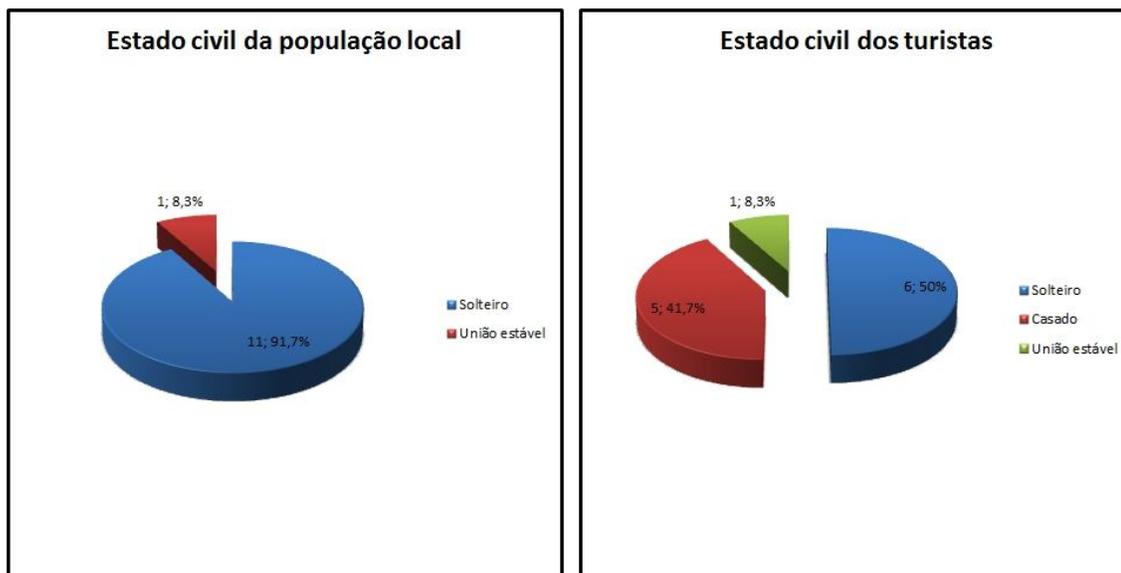
**GRÁFICO 3:** Faixa etária dos entrevistados.

**FONTE:** Dados da pesquisa, 2013.

No que diz respeito ao gráfico da faixa etária, a quantidade de jovens entrevistados com idade entre 21 e 29 anos foi 50% em relação aos turistas, que este foram um terço dos entrevistados equivalendo 25% que estão na mesma faixa etária. Se tratando de idade com mais de 50 anos, os turistas que foram entrevistados foram superior aos potiguares, com 25% contra 8,3%. Entre 40 e 49 anos, os residentes locais foram maiores, com 16,7%, em relação aos turistas que foram apenas 8,3% e para os jovens com menos de 20 anos, ambos foram de 16,7% para os dois tipos de entrevistados, não necessariamente sendo uma escolha entre idade, mas sim quem optou participar da entrevista.

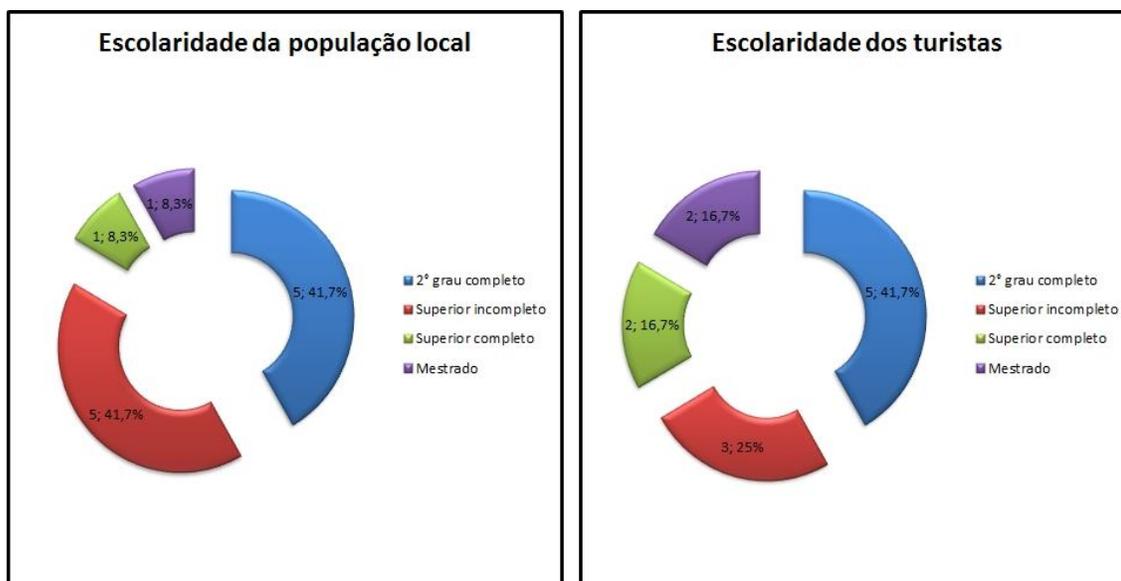
Se tratando destas pessoas, como pode-se verificar no Gráfico 4, a quantidade de entrevistados solteiros é consideravelmente alta por se serem jovens, o que leva a pensar que eles optaram em se formarem primeiro e deixaram a união conjugal para segundo plano.

Essa quantidade de solteiros entrevistados equivale a 91,7% dos potiguares, enquanto que 50% foram turistas. Contudo, há uma pequena quantidade de pessoas que estão em um relacionamento estável, que são 8,3% para ambos os tipos de pessoas entrevistadas. Por outro lado, a quantidade de turistas casados é de 41,7%, sendo que dos natalenses, que foram entrevistados, não apresentaram este tipo de relacionamento.

**GRÁFICO 4:** Estado civil dos entrevistados.

FONTE: Dados da pesquisa, 2013.

O número de investimentos em ensino superior é crescente. No quesito escolaridade, como apontado o Gráfico 5, pode-se verificar que a grande maioria está buscando mais conhecimento em universidades, como por exemplo, cursos de graduação, pós graduação, entre outros.

**GRÁFICO 5:** Escolaridade dos entrevistados.

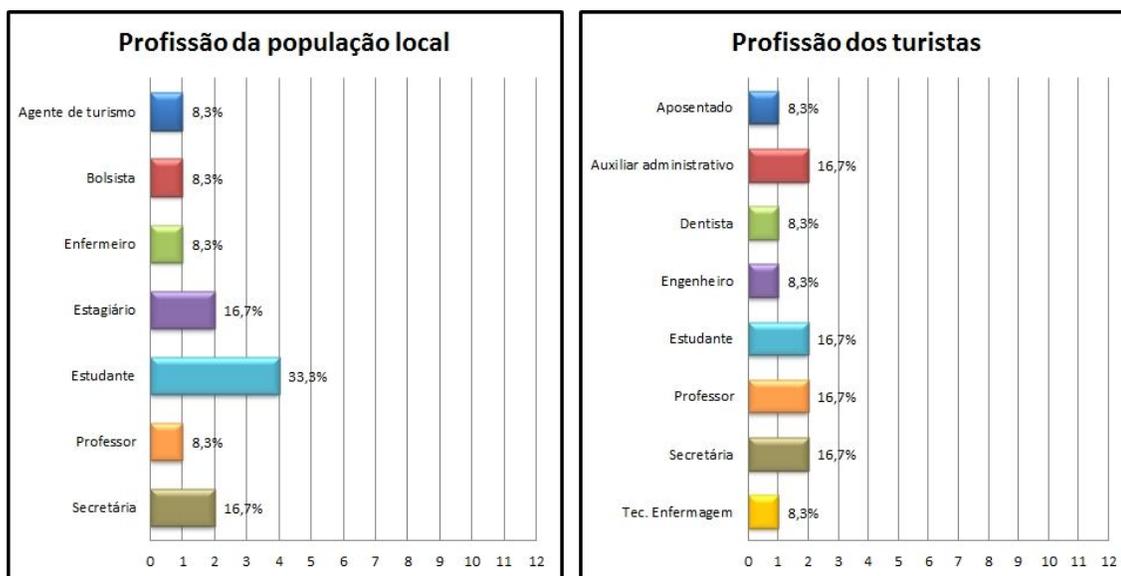
FONTE: Dados da pesquisa, 2013.

Como pode-se identificar, o número de pessoas que estão em universidades é de 58.4%, sendo que destes, que são de localidade, 41,7% ainda não concluíram, 8,3%

terminaram o ensino superior e 8,3% dos entrevistados está no mestrado. Contudo, os mesmos 58,4% dos turistas entrevistados também estão em universidades, sendo que 25% não completaram o ensino superior, 16,7% terminaram e 16,7% estão no mestrado. Por outro lado, 41,7% dos dois tipos de pessoas entrevistadas concluíram (ou não) o segundo grau. Entretanto, estão já sonham em ingressar em universidade.

No presente estudo, o quesito profissão dos entrevistados, como mostra o Gráfico 6, é bastante diversificado tanto os que moram na cidade quanto os que visitam.

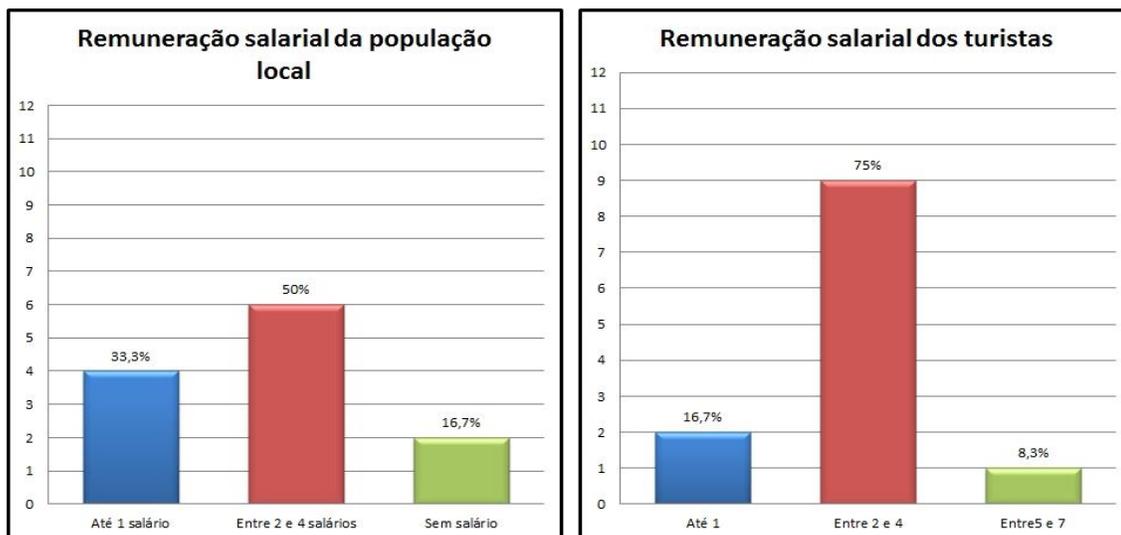
**GRÁFICO 6:** Profissão dos entrevistados.



**FONTE:** Dados da pesquisa, 2013.

Seguindo pela maior quantidade, o número de estudantes residentes na cidade é de 33,3%, enquanto que para os visitantes e de apenas 16,7%, o de secretária é de 16,7% para turistas e potiguares, e dos estagiários que moram em Natal também são de 16,7%, para as demais profissões dos entrevistados, com exceção das profissões dos turistas - auxiliar administrativo e professor - que foram de 16,7%, a quantidade foi de 8,3% para cada profissão.

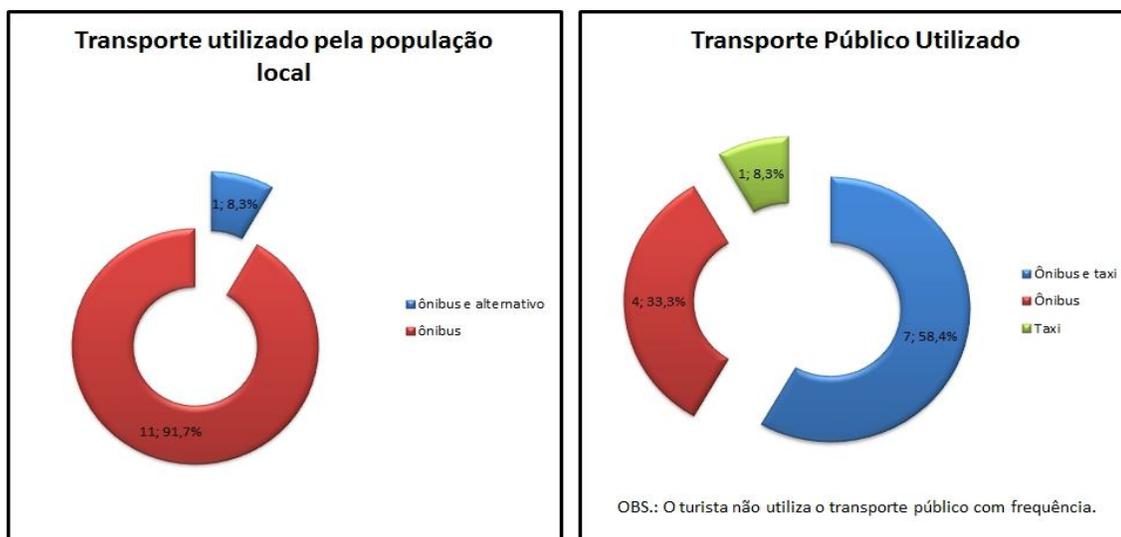
Sendo assim, foi identificada também a remuneração salarial dos entrevistados, como demonstrado no Gráfico 7, que tem uma certa relação com a profissão dos mesmos onde pode-se identificar que o salário dos turistas, que estão em 2 e 4, é superior ao da população local, aumentando o número de pessoas que tem (ou não) uma renda mensal.

**GRÁFICO 7:** Remuneração salarial dos entrevistados.

FONTE: Dados da pesquisa, 2013.

Geralmente os profissionais buscam uma consolidação no mercado de trabalho. Como pode-se ver, esta estabilidade é maior para os turistas entrevistados, onde 75% tem renda mensal entre 2 e 4 salários, enquanto que a mesma renda da população local é de 50% e os turistas que ganham até 1 salário mínimo é de 16,7%, por outro lado o numero de pessoas entrevistadas da localidade cresce, onde 33,3% tem a mesma renda e 16,7% não tem renda mensal, enquanto que 8,3% dos turistas ainda recebem entre 5 e 7 salários.

Relacionando o número de pessoas entrevistadas, entre as da localidade e os turistas, o Gráfico 8 mostra as que utilizam o transporte público urbano.

**GRÁFICO 8:** Transporte público utilizado pelos entrevistados.

FONTE: Dados da pesquisa, 2013.

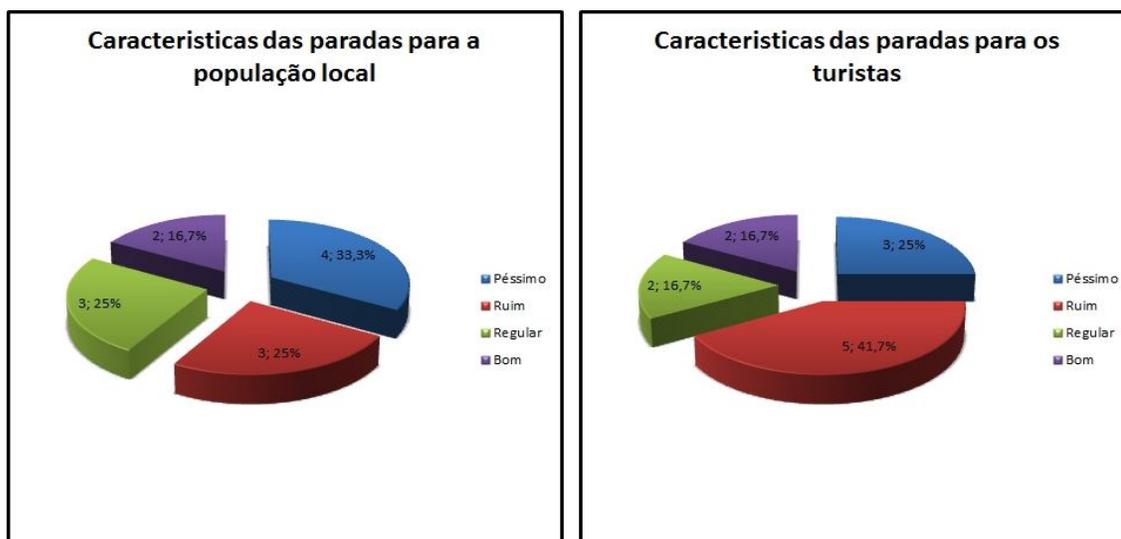
Por se tratar de um serviço público a maioria da população utiliza este tipo de transporte por ser um serviço mais barato e acessível para a população e como pode-se ver 100% dos potiguarenses entrevistados utilizam, sendo que 91,7% só utilizam os ônibus e 8,2% usufruem de ônibus e alternativos, isso se dá por uma questão do cartão de passagem, onde nos alternativos não aceitam os cartões dos ônibus. Agora para os turistas a história é diferente, nem todos utilizam os transportes públicos e os que utilizam não são com frequência. Dos entrevistados 58,4% usufruem de ônibus ou taxi, enquanto que 33,3% utilizam apenas ônibus e 8,3% dos entrevistados tem a preferência dos taxis por se tratar de conforto e segurança.

Os próximos gráficos foram feitos de acordo com as respostas, com base na percepção da qualidade dos transportes público urbano, elaborado para saber a opinião dos usuários da localidade e compara-los com os usuários (turistas) que também utilizam os mesmos meios de transporte.

Como se pode ver a qualidade nos serviços de transporte urbano está ligada não somente aos veículos, mas também a outros fatores como: características das paradas, características dos veículos, comportamento dos operadores, confiabilidade, lotação, segurança, sistema de informação e tarifas.

O primeiro destes fatores, como mostra o Gráfico 9, é a característica das paradas, para saber se apresenta uma infraestrutura adequada como: sinalização, cobertura para todos os usuários, bancos, entre outros fatores.

**GRÁFICO 9:** Características das paradas segundo os entrevistados.



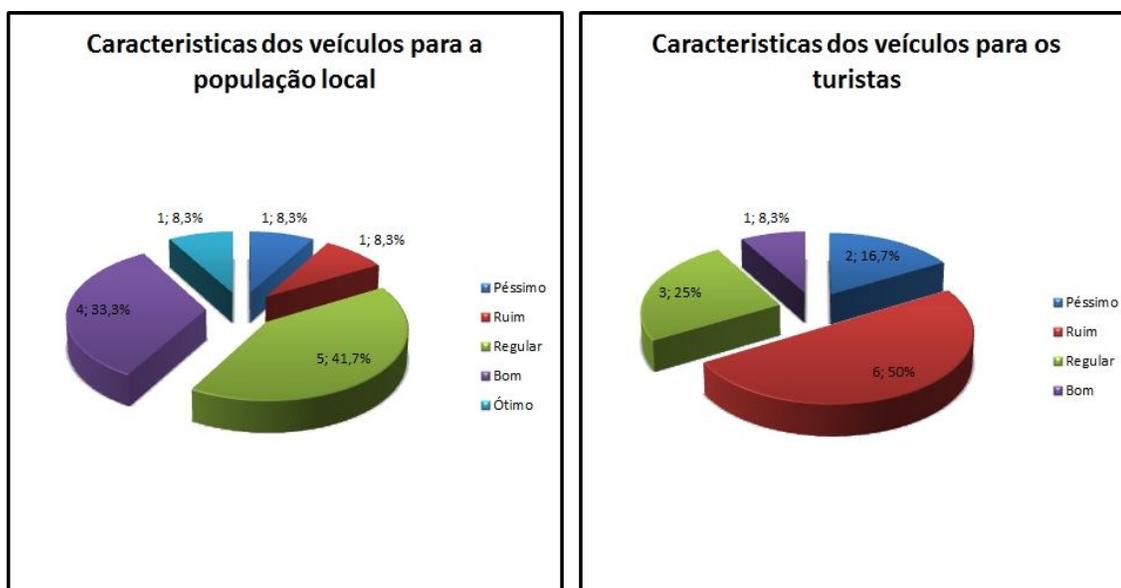
FONTE: Dados da pesquisa, 2013.

A população não está muito satisfeita com as paradas de ônibus, pois a maioria das mesmas apresenta diversas falhas, como por exemplo, problemas de infraestrutura.

Devido a estes problemas que a maioria dos entrevistados classificaram as paradas como péssimo, 33,3% para os potiguares e 25% para os turistas, e ruim com 25% dos natalenses e 41,7% para os turistas. Apenas 25% e 16,7% dos que moram na cidade classificaram como regular e ruim (nesta ordem), enquanto que os turistas classificaram para ambos, regular e bom, 16,7%.

Outro quesito proposto para os entrevistados foi à característica dos veículos, para saber o estado de conservação, a idade (o tempo de uso) dos veículos, largura do corredor, número de portas, altura dos degraus e se é acessível aos portadores de deficiência. Como pode-se verificar, a resposta dos entrevistados foi apontada no Gráfico 10.

**GRÁFICO 10:** Características dos veículos segundo os entrevistados.



FONTE: Dados da pesquisa, 2013.

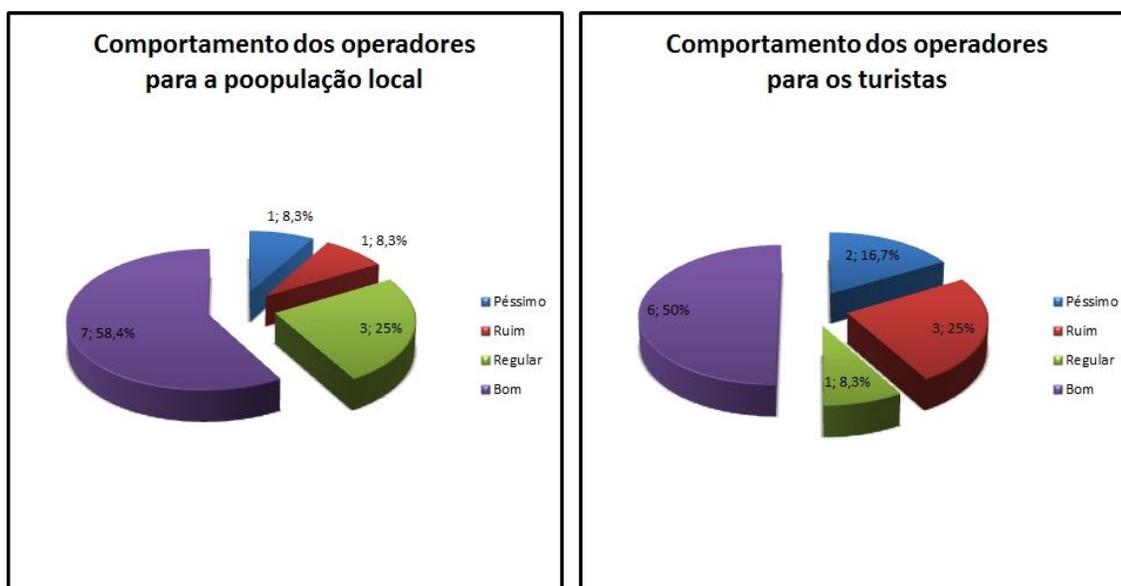
Os ônibus urbanos de Natal apresenta uma idade média da frota de 7,51 anos (pagina da SEMOB). Devido a isso algumas pessoas classificam ruim ou péssimo, com 8,3% o estado dos transportes por alguns serem bastante velhos, mas a grande maioria, 83,3% do total da população local, acha que os ônibus estão em boas condições de uso, sendo este dividido em 41,7% classificado como regular, 33,3% como bom e 8,3% com ótimo.

Por outro lado, a grande maioria dos turistas acha que as empresas devem colocar uma nova frota de ônibus para transportar os passageiros. Desta forma eles classificaram os

transportes públicos como péssimo em 16,7%, ruim em 50%, regular em 25% e apenas 8,3% dos turistas entrevistados classificaram os ônibus urbanos como bom.

Em muitos casos alguns aspectos passam-se despercebidos e um destes aspectos é o comportamento dos operados para com os usuários de coletivos urbanos. Esta questão foi tratada para saber sobre como os condutores tratam os usuários e saber sobre suas habilidades e precauções. Como demonstra o Gráfico 11, uma pequena parte dos entrevistados questionou o comportamento dos operadores de ônibus.

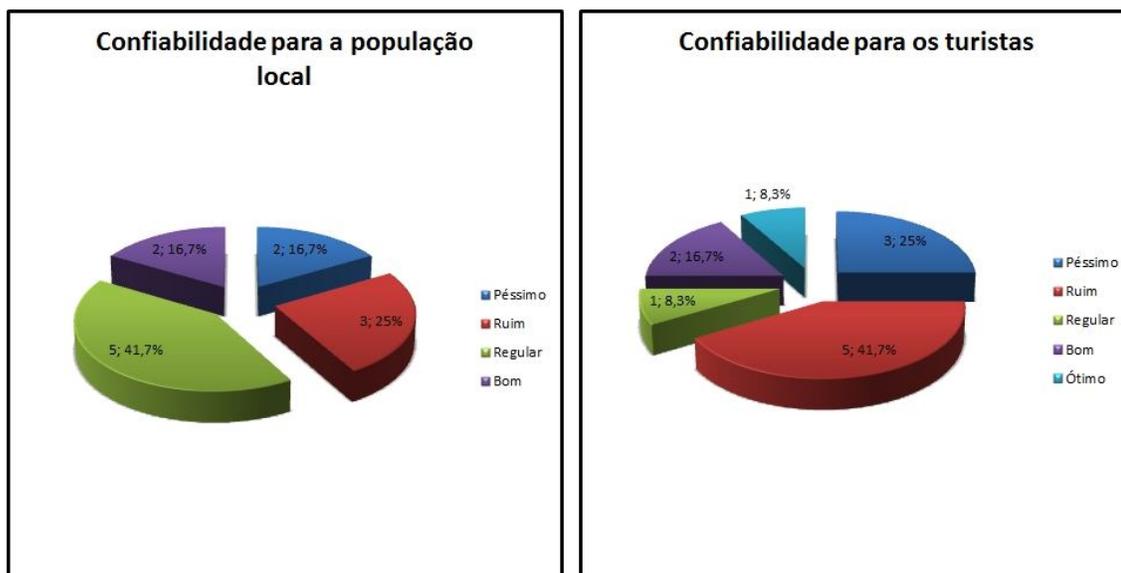
**GRÁFICO 11:** Comportamento dos operadores segundo os entrevistados.



**FONTE:** Dados da pesquisa, 2013.

Esta minoria dos entrevistados, que moram na localidade, disseram que os condutores dos ônibus não tratam muito bem as pessoas, classificando como péssimo e ruim equivalendo 8,3% para ambos e quanto aos turistas, os motoristas são muito mal educados, dizendo que estão na categoria de péssimo com 16,7% e ruim com 25% dos entrevistados. Por outro lado, outros entrevistados, que foram à maioria, elogiaram o trabalho dos condutores da cidade. 58,4% dos residentes locais disseram que eles trabalham bem e 25% disseram que estão regulares podendo melhorar o serviço, enquanto que 50% dos turistas classificaram com bom os serviços dos motoristas e 8,3% com regular.

O quesito confiabilidade foi proposto para os dois tipos de entrevistados para saber se as viagens programadas são realizadas no horário ou se tem alguma tolerância para o veículo sair do terminal. Como foram apontados no Gráfico 12, os resultados não foram muito satisfatórios com relação às empresas de ônibus que operam na cidade de Natal.

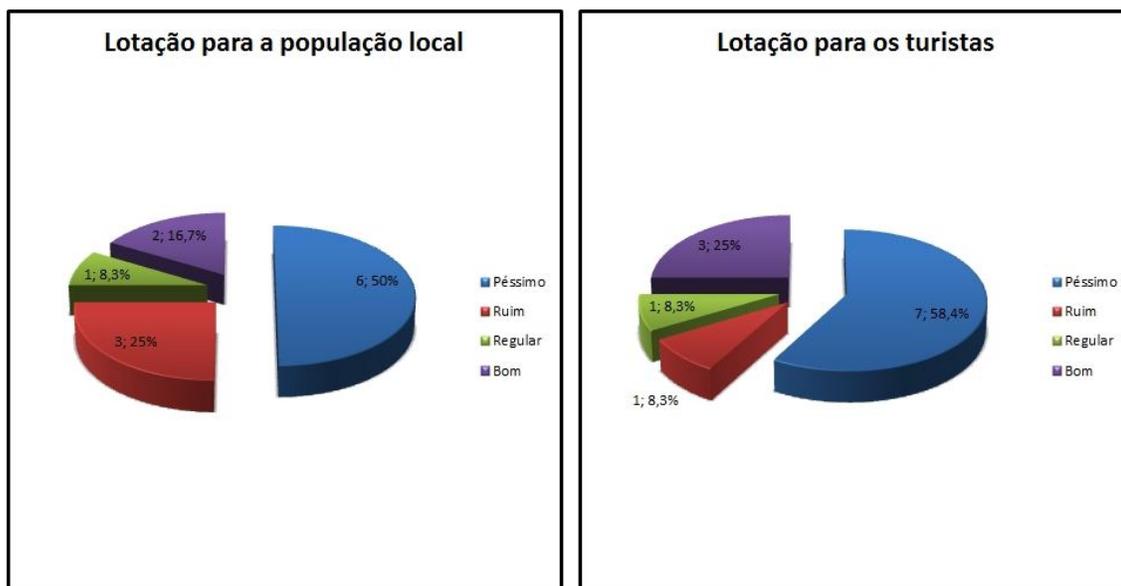
**GRÁFICO 12:** Confiabilidade segundo os entrevistados.

**FONTE:** Dados da pesquisa, 2013.

Como pode-se ver a maioria dos entrevistados não estão muito satisfeitos devido à longa espera por um transporte público. Para aqueles que moram na cidade, classificaram a espera como péssimo 16,7%, ruim 25%, regular como 41,7% e apenas 16,7% elogiaram como bom. Por outro lado os turistas foram mais exigentes, classificando a longa espera pelo transporte como péssimo 25%, ruim 41,7%, regular 8,3% enquanto que 25% dos entrevistados elogiaram as viagens realizadas no horário, sendo que 16,7% foram classificados como bom e 8,3% como ótimo.

Em muitos casos, o usuário tem que esperar muito tempo por um ônibus devido ao baixo número de veículos que operam uma linha, principalmente em horários entre picos, em que a frota diminui.

O quesito lotação foi uma pergunta para se saber o que os entrevistados acham sobre a taxa de passageiros em pé no transporte público, mesmo se for para ir ao trabalho (como é o caso dos moradores locais) ou a prática de lazer (no caso dos turistas). O resultado pode-se verificado no Gráfico 13.

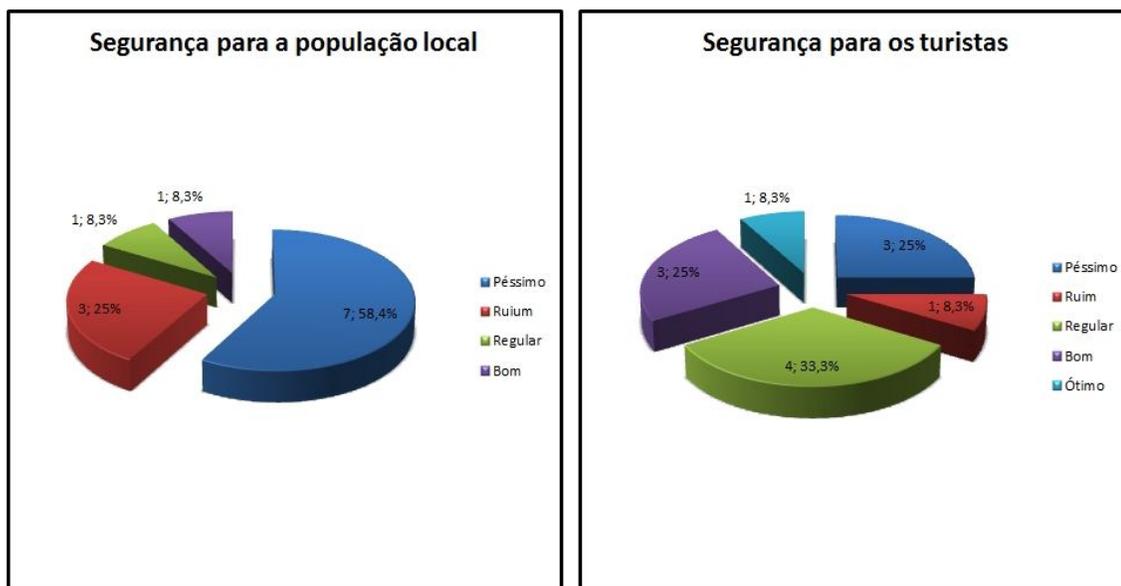
**GRÁFICO 13:** Lotação segundo os entrevistados.

FONTE: Dados da pesquisa, 2013.

Este é outro quesito em que a população não está muito satisfeita com a qualidade do serviço dos transportes públicos. Como pode-se observar 50% dos moradores locais, mesmo insatisfeitos, disseram que o serviço é péssimo e 25% disseram que é ruim, enquanto que 58,4% dos turistas entrevistados classificaram como péssimo e 8,3% como ruim. Por outro lado, ainda tem aqueles que utilizam o transporte em horários em que rodam mais vago e 25% dos moradores locais acham o serviço melhor que os outros, sendo 8,3% um serviço regular e 16,7% um serviço bom, enquanto que 33,3% dos turistas estão nas mesmas condições, sendo 8,3% dos entrevistados classificando como regular e 25% classificando como o serviço como bom.

Em relação ao segurança nos transportes público, a questão foi elaborada para saber a opinião, dos entrevistados, sobre a segurança, sobre o índice de acidentes e/ou assaltos dentro do veículo. Conforme o Gráfico 14 verificou-se que a grande maioria dos residentes se sentem inseguros dentro dos coletivos.

Contudo, deve-se ainda levar em consideração que a questão da segurança é uma responsabilidade do Estado de propor a segurança da população, sejam eles moradores locais ou turistas.

**GRÁFICO 14:** Segurança segundo os entrevistados.

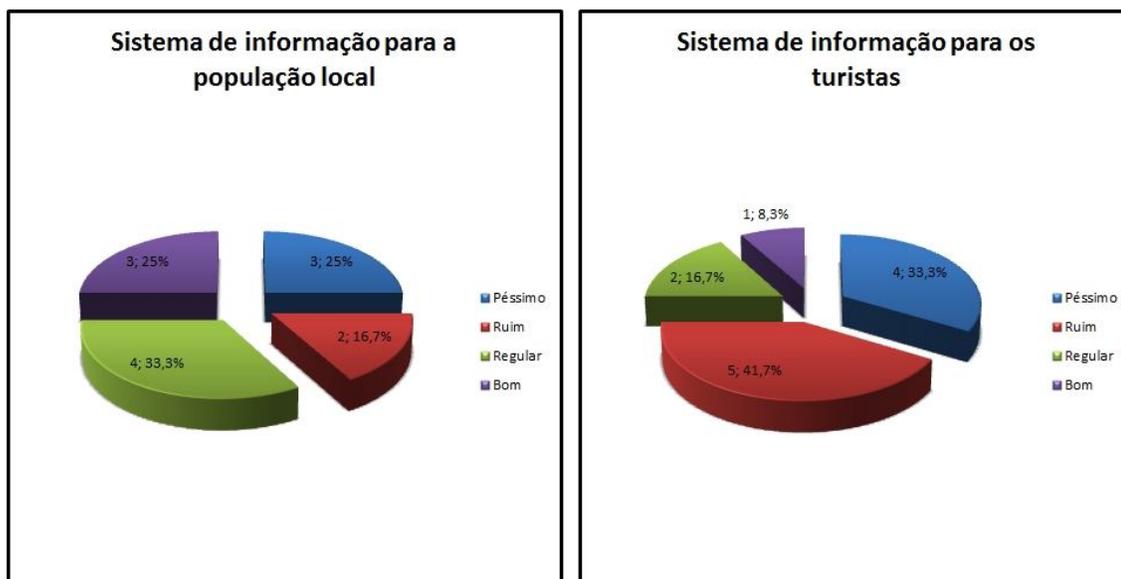
FONTE: Dados da pesquisa, 2013.

Muitas das pessoas não entendem que as empresas de ônibus estão fazendo o possível para que os usuários se sintam seguros. Portanto estas pessoas que moram na localidade, que equivale a 83,4%, acham que as empresas não se importam com os a população, sendo que destas 58,4% acham o serviço péssimo e 25% acham ruim, apesar de ter câmeras de segurança e o botão de pânico nos transportes, ainda existem pessoas que entendem e estes 16,6% classificaram como regular e bom, sendo 8,3% cada uma.

Por outro lado, turistas que são mais informados reconhecem que as empresas estão fazendo de tudo pela segurança dos usuários, portanto 66,6% dos turistas entrevistados, que disseram que os transportes estão bem equipados com câmeras, opinaram por um bom serviço, sendo que 33,3% acham regular, 25% acham o serviço bom e 8,3% disseram que o serviço de segurança para o transporte está ótimo.

Outro quesito que buscou-se identificar, durante a pesquisa, foi à questão referente ao sistema de informação, para saber a opinião dos entrevistados em paradas de ônibus, sites, terminais ou se apresenta informações de todas as linhas, que param na mesma, ou até mesmo se tem informações bilíngues necessárias para os turistas poderem saber qual o transporte que ele poderá utilizar. Conforme o Gráfico 15 o sistema de informação ficou avaliado da seguinte forma.

**GRÁFICO 15:** Sistema de informação segundo os entrevistados.



**FONTE:** Dados da pesquisa, 2013.

O sistema de informação para a população local ficou bastante diversificado embora alguns achem que não apresentam informações necessárias outros pensam o contrario, ficando da seguinte forma: 25% pensam que o sistema de informação é péssimo, 16,7% acham ruim, a maioria, que equivale a 33,3% acham o sistema regular e 25% disseram que está bom.

Por outro lado os turistas sabem com é difícil se deslocar em uma cidade sem informação. A porcentagem de turistas entrevistados ficou da seguinte forma: 33,3% acham que a cidade tem um sistema de informação péssimo para os turistas, 41,7% acham que é ruim, 16,7% disseram que é regular e apenas 8,3% pesam que o sistema de informação seja adequado para os turistas. Vale ressaltar que é a opinião de todos os entrevistados foi o de identificar se haviam informações necessárias tanto para a população local com para os turistas.

Contudo, os resultados que mais chamaram atenção foram detectados a partir de uma análise observatória, onde foi comprovado, nos dois pontos em que as pessoas foram entrevistadas, que não existem informações sobre as linhas que param nas paradas muito menos informações bilíngues e as únicas que foram encontradas foram em forma de números.

Em outro momento, ocorreu a entrevista com o Gestor da SEMOB, que trabalha na direção do departamento de estudos e projetos, cujas informações foram obtidas para saber o ponto de vista de um gestor em relação aos transportes públicos da cidade de Natal e o que

está sendo proposto para o desenvolvimento para a localidade para que a população local, bem como os turistas, possa usufruir dos transportes urbanos.

Diante deste fato, as opções de transporte público em Natal que são oferecidos para a população, do ponto de vista do Gestor foram.

O transporte público de massa que se tem na cidade é o sistema convencional de ônibus, o sistema opcional e o sistema público individual que são os taxis. Então o sistema hoje é regido pela prefeitura e se resume a esses dois grandes grupos (ônibus, micro-ônibus e taxis). O trem, apesar de ser um sistema de transporte público, ele é depende do Estado, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), agora se tem o conhecimento que irá implantar e melhorar a linha que tem hoje para fazer trens novos, mas ainda pelo percurso que ele atua. Futuramente está se pensando em VLT's onde estará a cargo do governo do Estado ou a cargo da prefeitura (Gestor da SEMOB).

A partir desta resposta, fica comprovado que a cidade tem um sistema de transporte público para transportar os usuários. Contudo, como foi visto na análise com a população, este sistema ainda é deficiente se for feita uma comparação com cidades de países desenvolvidos, como por exemplo, a cidade de Amsterdã, de acordo com o gestor da SEMOB, tem um dos melhores sistemas de transporte público urbano eficiente do mundo.

Relacionando questões que foram elaboradas, a partir do questionário feito para a população, com o objetivo de obter uma percepção da qualidade nos transportes urbanos da cidade. Ao perguntar qual a avaliação do transporte público de Natal e por que, foram conseguidos, do ponto de vista do gestor, as seguintes respostas.

Característica das paradas é REGULAR. Pois nem todas as paradas oferecem abrigo adequado para todas as pessoas. Nem todas as paradas são acessíveis hoje e muitas delas passaram no mínimo 4 anos sem manutenção. Então ver-se paradas de ônibus sem cobertura que teve-se que retirar-la, pois estavam enferrujadas. Foi pedido em Brasília recursos para diversos projetos e entre eles estão os de 1052 abrigos, em toda a cidade de Natal, que não enferrujam e que são de fibra de vidro, e PVC com cimento, bancadas com espaço para cadeirante, então saindo este projeto pode-se ter uma avaliação boa em relação às paradas de ônibus (gestor da SEMOB).

Característica dos veículos é REGULAR. Porque tem veículos novos, mas também tem veículos velhos. Existem seis empresas de ônibus nas quais a idade média é de 5 anos e meio. Por outro lado uma delas já tem dois veículos articulados. Porém apenas 30% dos ônibus convencionais tem acessibilidade e nenhum dos transportes opcionais. Dentro destes também têm espaços para idosos e deficientes e quase nenhum para pessoas obesas, que precisam de dois espaços para eles sentar. Isso vai ser tudo trabalhado com a licitação dos ônibus, porque existem normas e leis para construção de veículos de transporte público e em 2014 todos têm que serem acessíveis, todos eles de acordo com as normas brasileira e internacional (gestor da SEMOB).

Comportamento dos operadores é REGULAR. Isso porque as empresas recebem denúncias, por parte da população, de motoristas maltratando os usuários e também de pegar idosos nas paradas (gestor da SEMOB).

Confiabilidade é BOA. Porque os motoristas geralmente cumprem os itinerários. O cumprimento no horário é essencial e quando o mesmo não existe é mandado para o

departamento de fiscalização da SEMOB. Quanto ao horário, cada empresa tem um itinerário, tem numero de viagens e tem tempo de cada viagem, pois o veículo tem que sair no tempo exato, mas nem sempre ele chega ao terminal no horário, por motivo de acidente no transito, teve paralização ou engarrafamento (gestor da SEMOB).

A lotação é REGULAR. Na cidade de Natal, que se tenha conhecimento, não tem ônibus em horário de pico que não ande lotado e não tem ônibus em horário entre picos que ande lotado, ou seja, no horário de pico é feito esse apertamento de horário devido à demanda, onde circulam mais ônibus, porque sabe-se que a maior demanda da população está entre 7:00 e 8:30 da manhã, entre 11:00 e 2:00 da tarde e 5:00 e 7:00 da noite, ai sim os horários estão muito mais carregados do que os entre picos, então mesmo assim os ônibus andam lotado nestes horários, principalmente durante a manhã (gestor da SEMOB).

Segurança é BOA por alguns motivos. pois é uma questão do Estado, não se pode colocar agentes armados para dar segurança ao sistema de transporte, os empresários não podem pedir que os motoristas andem armado porque é ilegal. Mas o que se pode fazer para minimizar isso é o que as empresas já vêm fazendo, como por exemplo, as câmeras de vigilância e também o botão de pânico (nem todos os ônibus tem) que é escondido onde só o motorista sabe e acionando a Central Integrada de Operações de Segurança Pública (CIOSP), onde eles são avisados e uma viatura poderá ser acionada. (gestor da SEMOB).

Sistema de informação é RUIM. Apesar de já está sendo colocado na internet, estão sendo feitas melhorias no sistema de transporte e fazer dele um pouco mais eficiente, isso principalmente para as pessoas de fora, porque quem mora na cidade sabe se deslocar para qualquer lugar, sabendo qual ônibus pegar, onde pode fazer integração, mas uma pessoa de fora não tem as informações necessária para poder se deslocar na cidade utilizando o transporte coletivo (gestor da SEMOB).

Da mesma forma que estes fatores foram respondidos pela população local e pelos turistas, pode-se concluir que a partir da resposta do gestor, de acordo com a percepção, o sistema de transporte de Natal tem que passar por uma mudança urgentemente para só assim melhorar não só a qualidade, mas também a eficiência tanto para os transportes quanto para a mobilidade na cidade, pois não adianta ter projetos se eles não são implementados.

Vale ressaltar que todos os tipos de melhorias não são apenas para os residentes locais, também são validos para a melhoria e o desenvolvimento do turismo na cidade, o que ocasionará a entrada de mais visitantes na localidade. Em razão disto, foi questionado para o gestor se existe alguma empresa de ônibus que trabalha pensando nos turistas, ou seja, o que as empresas estão fazendo para que os turistas possam utilizar o transporte público, onde o mesmo respondeu da seguinte forma.

Os turistas precisam é de informação e o sistema de transporte público também precisa de informação para as pessoas poder se locomover na cidade. Hoje isto é regular porque quem não conhece a cidade não vai precisar da ajuda de outras pessoas para perguntar por determinados lugares que desejam ir. A informação dentro do município, hoje é ruim para o turista, pois não se tem informação adequada, ou seja, no mínimo bilíngue para orientar turistas internacionais. A SEMOB está com o projeto justamente de todas as palavras, principalmente nos corredores principais, nas paradas de ônibus com mapas, com números de linhas que param nas paradas, isto sendo de forma clara e colorida onde às pessoas consigam

identificar os lay out, os mapas, os desenhos, que linhas de ônibus que passam nas paradas, isso principalmente para antes da Copa que será estendido para todas as paradas, onde elas terão esta nomenclatura, sendo toda essa identificação das linhas e dos percursos dos ônibus além do Sistema de Transporte Inteligente (STI) ou Intelligent Traffic System em inglês (ITS) que vai usar a tecnologia não só no sistema de transporte, mas também em favor do transito na cidade (gestor da SEMOB).

Como sabe-se, Natal é uma cidade turística, portanto o mínimo que já era para ter na cidade são informações adequadas – todas bilíngues – para que o turista possa se deslocar pela cidade, sejam em paradas de ônibus, nos transportes, em vias públicas e até mesmo em sites de empresas de transporte.

Quando se trata de mobilidade urbana, a cidade ainda não está preparada para sediar eventos de grande porte, como por exemplo, a Copa de 2014, pois a mesma vive em constantes congestionamentos. Portanto, foi perguntado, o que os órgãos públicos estão fazendo para melhorar a mobilidade urbana na cidade, para facilitar o deslocamento da população, bem como dos turistas.

Dentro destes projetos, que foi apresentado em Brasília, existem os chamados “corredores exclusivos”. Existe um grande problema hoje, de uma forma geral, onde qualquer pessoa pode comprar um veículo, novo ou usado, o que faz com que encham as ruas. Hoje não existe como acompanhar alargamento de vias, construção de estradas e viadutos na mesma proporção que estão aumentando os veículos nas cidades do Brasil como um todo, não tendo como acompanhar. Devido a isto só se tem dois caminhos a seguir: o modelo de Los Angeles, onde se tem pistas com doze faixas de ida e doze faixas de volta, todas engarrafadas que é o caminho que estamos visualizando hoje, mas também temos o caminho de Amsterdã, onde o sistema de transporte público é eficiente, onde comprar um carro, mantê-lo, pagar por estacionamento em qualquer parte da cidade e comprar combustível é caro, por isso a cidade é cheia de ciclovias é cheia de sistema de transporte eficiente. Então a saída é utilizar o transporte público, porque vai ser mais barato e também chegar a determinado lugar com mais rapidez (gestor da SEMOB).

Como sabe-se, as obras de mobilidade urbana estão muito atrasadas. Apesar de os órgãos apresentarem diversos projetos, entre eles o Pro Transporte, viadutos, túneis, corredores de ônibus, BRT's, entre outros, estas obras ainda não tiveram uma data para o seu inicio. Estes projetos, se forem implementados, podem resolver grande parte dos problemas na cidade, como por exemplo, reduzir constantes congestionamentos nas principais ruas e avenidas, o que também facilitaria o deslocamento não só da população local, mas também dos turistas.

Com relação às obras de mobilidade para a Copa, muitos projetos foram elaborados para melhorar o deslocamento da população, contudo muitos não são aprovados e acabam em ficar só no papel. Portanto diversos problemas precisam ser resolvidos para ampliar o desenvolvimento da cidade. Devido a isso procurou-se saber quais são os projetos de mobilidade urbana que serão implantados para a Copa de 2014.

Um dos projetos de mobilidade da Copa é o da rotatória próximo à Arena das Dunas, na Av. Prudente de Moraes onde será um viaduto de três níveis, um por cima, um no nível da rua e outro por baixo e um túnel ligando as Avenidas Romualdo Galvão e Lima e Silva, fazendo com que desafogue o trânsito no entorno do estádio. Outro projeto é a implementação de corredores exclusivos para ônibus e o BRT e BRS, onde terá início na Rua Moema Tinoco passando pelas Avenidas das Fronteiras, Tomas Landim, Felizardo Firmino Moura, Bernardo Vieira, Salgado Filho até o retorno na Eng. Roberto Freire, com 26 km de extensão total, o que facilitará o acesso por poder trafegar pelos corredores, facilitando a mobilidade dos usuários tanto em horário de pico quanto entre picos. (gestor da SEMOB).

Com a implementação destes projetos, a cidade de Natal poderá se beneficiar com a construção de túneis, passarelas, viadutos, entre outros, o que eliminará diversos semáforos e facilitará o deslocamento das pessoas por ruas e avenidas, onde o trânsito, até então é lento, estima-se que durante e após a Copa o trânsito fluirá normalmente sem a presença de congestionamentos. O destaque também para a implementação do BRT e BRS, que terão corredores exclusivos e semi exclusivos de transporte público, para beneficiar as pessoas que utilizam este tipo de veículo.

A mobilidade ainda é um fator abrangente e bastante questionável que precisa ser estudado sempre. Muitos projetos, apesar de terem sido elaborados, ainda não começaram suas obras. Em consequência disto, durante a entrevista, foi questionado que inicialmente foram criados projetos de mobilidade urbana para a Copa de 2014, como por exemplo, os projetos: corredor estrutural oeste (Felizardo Moura e Br. 226); complexo viário da Urbana; Reestruturação da Av. Engenheiro Roberto Freire; VLT; ente outros, e foi perguntado por que esses projetos não foram implementados, na opinião do gestor.

Esses projetos de início ainda estão sendo aguardada a aprovação do ministério das cidades, mas infelizmente alguns projetos não estarão dentro do programa de mobilidade urbana para a Copa, devido estar próximo ao evento, como é o caso do complexo viário da Urbana, então para a Copa não dá mais, pois leva tempo porque tem a licitação, contratação e execução ai não ficaria pronto a tempo para a Copa (gestor da SEMOB).

Muitos destes projetos estão a cargo do governo do Estado, portanto devido alguns terem sido modificado teve que passar por uma nova aprovação, como é o caso do complexo viário da Urbana e da Avenida Roberto Freire, por apresentarem problemas sociais e ecológicos, que ainda não foram resolvidos. O que pode-se concluir é que isso é uma falta de planejamento adequado, pois se estes projetos já tivessem sido implementados os constantes problemas de mobilidade já estariam sendo minimizados.

A Prefeitura de Natal está buscando cada vez mais a melhoria da cidade, devido a capital ser uma das cidades sede da Copa do mundo, onde a mesma apresentou em agosto deste ano, em Brasília, o projeto “*Programa de Melhoria da Infraestrutura de Transporte da*

*Cidade do Natal*”, sendo dentro deste os projetos de BRT’s; Corredores de ônibus; Plano cicloviário; Estações de transferências; Sistema de transporte inteligente; entre outros. Ao perguntar ao gestor por este projeto, o mesmo respondeu da seguinte forma.

A presidente Dilma destinou R\$ 52 bilhões para o todo o Brasil, a prefeitura de Natal entrou com cerca de 12 a 15 projetos. A mesma tem a convicção de que esse dinheiro também vai cair em Natal e para, se não todos os projetos, pelo menos os maiores e melhores, como por exemplo, o BRT que vai sair da zona norte até a rotatória de Ponta Negra. É através destes recursos que também foi colocado no projeto o Plano Cicloviário para implementar o sistema de ciclovias na cidade para se ter uma cidade mais arborizadas e a população poderá ir a qualquer lugar com mais segurança, para quem utiliza a bicicleta. Este é um projeto viável, além de aumentar a saúde para quem utiliza a bicicleta, despoluir o meio ambiente, diminuir a quantidade de veículo nas ruas. Por isso precisa-se investir em transporte público de massa e ciclovias e ainda calçadas e tudo mais para que as pessoas também se possa se locomover a pé (gestor da SEMOB).

O projeto apresentado, depois de implementado, poderá favorecer a população, beneficiar o turismo e em consequência disto à cidade entrará em um processo de desenvolvimento social e econômico, não deixando de lado que haverá uma mudança na cidade em termos de melhoria na mobilidade urbana e na infraestrutura com um todo.

Como pode ser afirmado, Natal é uma cidade turística, e esta é visitada por muitas pessoas. Devido a constante visitação, a localidade precisa se desenvolver já que tem uma população de 853.929 habitantes – divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2013) – sendo o desenvolvimento de o turismo ser favorecido pelo transporte público já que o transporte de pessoas é fundamental porque, devido a isto, não haveria a visitação de pessoas em outras cidades e/ou países. Portanto a opinião do gestor diante deste assunto foi a seguinte:

É primordial o transporte público para os turistas porque eles nem sempre tem dinheiro para alugar um carro e quando alugam eles precisam de alguém que leve e traga porque ele não conhece a cidade, então o transporte público é fundamental para o desenvolvimento não só do turismo, pois é um dos fatores que movimenta a economia na cidade, então pensando em transporte público numa cidade como esta, o negócio é melhorar o sistema que seja realmente de massa, que transporte muita gente ao mesmo tempo na mesma direção para que eles se tornem eficiente, rápido, tenha credibilidade e sempre passem no horário certo para que as pessoas possam programar as suas viagens, tanto para o trabalho quanto para casa. (gestor da SEMOB).

Do ponto de vista do gestor o transporte público é um meio de desenvolvimento para o turismo desde que seja adequado e apresente eficiência, segurança, rapidez e credibilidade, pois se os turistas só utilizarem carros alugados ou taxis à quantidade de veículos nas vias aumentará e os problemas de mobilidade não serão minimizados. Contudo a melhor saída para um desenvolvimento é a utilização de um transporte de massa, que neste caso é o transporte público.

Conforme foi visto na análise dos dados, o planejamento é algo que precisa ser feito com frequência, pois a população está indignada com os transportes públicos da cidade, sem falar que, por se tratar de uma cidade turística, isso é um fator negativo para a cidade já que esses meios de transporte não apresentam melhorias para o desenvolvimento do turismo. O quadro 10 mostra o diagnóstico do transporte público.

**QUADRO 10:** Diagnóstico da atual situação do transporte público

<b>DIAGNOSTICO DA ATUAL SITUAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO</b>		
<b>Interno</b>	<b>Forças</b>	<b>Fraquezas</b>
	Renovação na frota; A idade dos veículos é entre 5 e 7 anos; Uma empresa já tem 2 veículos articulados;	Não atende a toda a demanda nos horários de pico; Alguns veículos velhos; Lotado em horário de pico; Redução nos horários entre picos; Sem informação adequada para os turistas; Alto tempo de espera pela população;
<b>Externo</b>	<b>Oportunidades</b>	<b>Ameaças</b>
	Licitação no transporte público; Melhorias para o transporte, ex: BRT; Sistema de transporte inteligente.	Outras empresas operam na cidade; Reclamações por parte dos usuários; Pouco utilizado por turistas; Assaltos e vandalismo nos transportes.

**FONTE:** Dados da pesquisa, 2013.

O sistema de transporte público deve ser planejado nos três níveis (estratégico, tático e operacional) para só assim ser melhorado e poder oferecer serviços de qualidade tanto para os moradores locais quanto para os que visitam a cidade. Pois o transporte público apresenta alguns problemas de serviços para a população e para os turistas este serviço oferecido estão sendo pouco utilizado.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte é uma atividade necessária para a circulação de pessoas. Contudo leva-se em consideração que para os turistas que necessitam se deslocar de um local para outro é preciso que a cidade tenha, no mínimo, um sistema de transporte adequado, como Confiabilidade, Velocidade, Custos e Segurança e para que eles possam fazer uso deste sistema.

Os transportes públicos também fazem parte deste sistema e apesar de as empresas de ônibus estarem tendo constantes problemas com os usuários, em todo o Brasil, que cobram por mais qualidade e segurança nos coletivos, ainda não pode-se dizer que devem ser utilizados com frequência por turistas.

Em virtude disto, a melhor forma que deve ser feita para que o transporte público e a mobilidade urbana seja uma maneira de desenvolver o turismo na cidade é aumentar a frota enquanto não é implementado o BRT na cidade.

De acordo com a pesquisa feita no decorrer do trabalho, pode ser observado que o sistema de transporte urbano presente em determinadas cidades, que ainda possui a atividade turística inserida em seu contexto, acarretam determinadas deficiências ocasionando assim uma preocupação e necessitando urgentemente de atenção, uma vez que tais serviços funcionam como meio de locomoção para todas as pessoas inseridas dentro da destinação: sendo eles residentes locais e turistas. São muitos problemas a serem melhorados de acordo com fatores estudados e questionados ao longo da pesquisa de campo.

Problemas estes que não podem ser deixados de lado, já que está sendo falado de desenvolvimento do turismo, através da busca por novos modelos de meios de transporte. Portanto deve-se começar a planejar o que deve ser feito para o turismo em médio e longo prazo, elaborar ideias e projetos e conseguir recursos necessários para a implementação e só assim alcançar o seu desenvolvimento através do transporte público e a infraestrutura da cidade.

Apesar de muitos projetos já terem sido feitos, poucos são aproveitados e apenas alguns são implementados. As únicas obras que já foram iniciadas é em prol da Copa, o que pelo menos já é um começo. Por outro lado o transporte urbano continua do mesmo jeito, sem data para a implementação do BRT.

Os transportes públicos de Natal não estão preparados para transportar os usuários e com a proximidade da Copa do Mundo muitos turistas irão fazer uso destes veículos de massa. Contudo se os órgãos públicos não derem início as obras, com os projetos que já

existem, tanto de mobilidade quanto os próprios transportes, o deslocamento da população (local e visitada) será feita com muita dificuldade.

Outro ponto importante, que se pode ressaltar, é a cidade de Curitiba por ter seu sistema de transporte como modelo para outras cidades do Brasil e do mundo. A cidade de Natal também deve seguir esse modelo, pois ela precisa urgentemente de um planejamento urbanístico, porque se o sistema de transporte continuar nesta mesma proporção daqui a alguns anos à circulação na cidade será feita com dificuldade, ou seja, uma cidade com constantes engarrafamentos, portanto o melhor que deve ser feito é investir nos transportes públicos para minimizar estes problemas.

Na coleta de dados, feita na cidade de Natal, foi possível identificar a insatisfação dos usuários do transporte público, sendo eles moradores e turistas, fatores como lotação de veículos, tarifas e qualidade dos transportes, entre outros. A princípio, as opiniões coletadas a partir do questionário direcionado aos turistas foram semelhantes aos aplicados aos moradores, a insatisfação era praticamente a mesma, demonstrando que a qualidade vista pela população local acarreta para o turista o mesmo grau de insatisfação.

Devido a estes problemas apresentados na análise dos dados é preciso que a prefeitura em parceria com o governo do estado, pense em uma forma de minimizar todos os problemas de transporte, infraestrutura e mobilidade urbana e maximize a melhoria e o desenvolvimento do turismo na cidade.

Contudo, apesar de o sistema de transporte apresentar falhas, ainda é possível encontrar turistas que usufruem do serviço de transporte público oferecido na cidade, podendo ser uma forma de desenvolvimento para o turismo, como foi visto na análise dos resultados. Alguns utilizam o serviço para se locomoverem para determinados pontos turísticos, bem como a ambientes nos quais frequentam por necessidade, como agências bancárias, farmácias e muitos outros.

Com a implementação do BRT e as obras de mobilidade urbana de Natal já concluída, o uso dos transportes urbanos poderá ser utilizados em tempo das pessoas, trazendo mais economia e qualidade de vida para a população e também poderá servir melhor os moradores locais bem como os turistas que visitam a cidade.

## REFERÊNCIAS

- ALBALATE, Daniel; BEL, Germà. **Turismo e transporte público urbano**: Segurando a pressão da demanda sob restrições da oferta. *Tourism management*, Volume 31, Issue 3, junho de 2010, p. 425-433. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026151770900096X>>. Acesso em: 30 abril 2013.
- ANDRADE, J. P.. **Planejamento dos transportes**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1994.
- AZEVEDO, Rodrigo Pires de. **O grande aumento da demanda de passageiros no sistema ferroviário na região da Grande São Paulo e a relação com a utilização do bilhete único** – estudo de caso estação Guaianases da Companhia paulista de trens metropolitanos (CPTM), 83 p.. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em tecnologia em logística com ênfase em transporte) – Faculdade de tecnologia da zona leste, São Paulo, 2011.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Universidade de Paris. Editora: Edição 70, 1977.
- BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 13 ed. São Paulo: Editora SENAC, 2008.
- Blog meu transporte. **Conheça 47 projetos de transporte público que podem mudar a cara de 12 capitais**. Disponível em: <<http://meustransporte.blogspot.com.br/2010/01/conheca-47-projetos-de-transporte.html>>. Acesso em: 20 maio 2013.
- BORGES, Rodrigo César Neiva. **Definição de Transporte Coletivo Urbano**. Disponível em: <[http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/1720/definicao\\_transporte\\_borges.pdf?sequence=1](http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/1720/definicao_transporte_borges.pdf?sequence=1)>. Acesso em: 23 maio 2013.
- BRUTON, Michael J.. **Introdução ao Planejamento dos Transportes**. Interciência; Rio de Janeiro: Editora da Universidade de São Paulo, 1979.
- Companhia de urbanização e saneamento – URBS. **Estação Rodoviária em Curitiba/PR**. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/ir-de-onibus-a-rodoviaria>>. Acesso em 16 maio 2013.
- Confederação nacional dos transportes (CNT). **Transporte e Desenvolvimento Urbano**. Disponível em: <<http://app.sistemacnt.org.br/museudotransporte/default.aspx>>. Acesso em: 24 maio 2013.
- DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Pesquisa em turismo**: planejamento, métodos e técnicas. São Paulo: Futura, 1998.
- FERRAZ, Antônio Clovis Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte público urbano**. 2 ed. São Paulo: Editora RiMa, 2004.
- FIGUEIRA, Divalte Garcia. **História** – Novo Ensino Médio. Editora Ática, 2004.
- FONSECA, Maria Aparecida Pontes da. **Espaço, políticas de turismo e competitividade**. Natal, RN: EDUFRN-Editora da UFRN, 2005.

G1, Rio Grande do Norte. **Natal tem 853 mil habitantes, diz pesquisa do IBGE.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2013/08/natal-tem-853-mil-habitantes-diz-pesquisa-do-ibge.html>>. Acesso em: 27 out. 2013.

HERATY, Margaret J.. **Turismo e transporte:** Implicações para os países em desenvolvimento. *Tourism management*, Volume 10, Issue 4, dezembro de 1989, p. 288-292. Disponível em: <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/026151778990006X>>. Acesso em: 05 jul. 2013.

HOBSON, J.S.P.; and UYSAL, M.. **Infraestrutura:** the silent crisis facing the future of tourism. *Hospitality research journal*, 17 (1): 209-15.

LOHMANN, G. Lohmann; PANOSSO NETTO, Alexandre. **Teoria do turismo:** conceitos, modelos e sistemas. São Paulo: Editora Aleph, 2008.

LOMBARDO, Adilson; CARDOSO, Olga Regina; SOBREIRA, Paulo Eduardo. **Mobilidade e sistema de transporte coletivo.** Disponível em: <[http://www.opet.com.br/revista/administracao\\_e\\_cienciascontabeis/pdf/n7/MOBILIDADE-E-SISTEMA-DE-TRANSPORTE-COLETIVO.pdf](http://www.opet.com.br/revista/administracao_e_cienciascontabeis/pdf/n7/MOBILIDADE-E-SISTEMA-DE-TRANSPORTE-COLETIVO.pdf)>. Acesso em: 08 set. 2013.

OLIVEIRA, Lucimara A.; CRUZ, Suheid Neves; PEREIRA, Ana Paula B.. Mobilidade urbana em Palmas/TO. **Dossiê mobilidade.** Revista UFG, Julho 2012, Ano XIII, nº 12, p. 63.

PAGE, Stephan J.. **Transporte e turismo:** Perspectivas globais. 2 ed. Porto Alegre: Editora Bookman, 2008.

PALHARES, G. Lohmann. **Transportes Turísticos.** São Paulo: Editora Aleph, 2002.

Plano CNT de transporte e logística. **Confederação Nacional do Transporte**, 2011. 370 p. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Paginas/Plano-CNT-de-Log%C3%ADstica.aspx>>. Acesso em: 23 maio 2013.

Portal ECOD. **Cidades para pessoas:** Porque Curitiba deu certo? Disponível em: <<http://verde.br.msn.com/artigo.aspx?cp-documentid=31272165>>. Acesso em: 24 out. 2012.

Portal Natal 2014. **Copa transparente.** Disponível em: <<http://www.copatransparente.gov.br/acoes/programa-de-mobilidade-urbana-da-cidade-de-natal>>. Acesso em: 30 maio 2013.

\_\_\_\_\_. **O que vai mudar.** Disponível em: <<http://copa2014.natal.rn.gov.br/oquevaimudar>>. Acesso em: 30 maio 2013.

Prefeitura do Natal. **Projeto da Semob apresentado em Brasília prevê a construção de 26 km de BRT.** Disponível em: <<http://prefeituradonatal.blogspot.com.br/2013/08/conheca-o-projeto-da-semob-para-mudar-o.html>>. Acesso em: 19 ago. 2013.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial.** 2ed. Chapecó, SC: Argos 2010.

SIRUGI, Fernando. **Transporte Rodoviário.** Disponível em: <<http://www.infoescola.com/transporte/rodoviario/>>. Acesso em: 24 maio 2011.

TORRE, Francisco de La. **Sistema de transportes turísticos**. Editora Roca, 2002.

Valor Econômico. **BNDES deverá destinar R\$ 23 bilhões para infraestrutura em 2012**.

Disponível em: < <http://www.valor.com.br/brasil/2669024/bndes-devera-destinar-r-23-bilhoes-para-infraestrutura-em-2012>>. Acesso em: 12 jun. 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte e meio ambiente**: conceitos e informações para análise de impactos. São Paulo: Edição do Autor, 2006.

YIN, Roberto K. **Estudo de caso**: planejamento e métodos. 2ª Ed. Porto Alegre. Editora: Bookmam. 2001.

## APÊNDICES

### A: QUESTIONÁRIO SOBRE TRANSPORTES PÚBLICO URBANO DE NATAL/RN



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
DEPARTAMENTO DE TURISMO  
CURSO DE TURISMO

#### 1. Você reside em Natal?

sim       não

**Sim, Bairro:** \_\_\_\_\_

**Não, Onde:** \_\_\_\_\_

#### 2. Perfil socioeconômico

##### 2.1 Gênero

Masculino

Feminino

##### 2.2 Faixa etária

Menos de 20 anos

Entre 21 e 29 anos

Entre 30 e 39 anos

Entre 40 e 49 anos

Mais de 50 anos

##### 2.3 Estado civil

Solteiro (a)

Casado (a)

Divorciado (a)

Viúvo (a)

Relacionamento estável

#### 2.4 Escolaridade

1º Grau completo

2º Grau completo

Superior incompleto

Superior completo

Mestrado

Doutorado

#### 2.5 Profissão/Ocupação:

\_\_\_\_\_

#### 2.6 Remuneração Salarial

Até 1 salário mínimo

Entre 2 a 4 salários mínimo

Entre 5 a 7 salários mínimo

Entre 8 a 10 salários mínimo

Mais 10 salários mínimo

#### 3. Quais os transportes públicos você usa?

alternativo

ônibus

táxi

trem

**4. Percepção de qualidade nos transportes públicos urbanos de Natal/RN**

<b>PERCEPÇÃO DA QUALIDADE DOS TRANSPORTES</b>					
<b>Fatores</b>	<b>Ótimo</b>	<b>Bom</b>	<b>Regular</b>	<b>Ruim</b>	<b>Péssimo</b>
<b>Acessibilidade</b>					
<b>Características das paradas</b>					
<b>Características dos veículos</b>					
<b>Comportamento dos operadores</b>					
<b>Confiabilidade</b>					
<b>Lotação</b>					
<b>Segurança</b>					
<b>Sistemas de informação</b>					

**B: ROTEIRO DE ENTREVISTA COM O SECRETÁRIO DA DIVISÃO DE ESTUDOS E PROJETOS DA SEMOB**



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE  
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
DEPARTAMENTO DE TURISMO  
CURSO DE TURISMO

1. Quais são as opções de transporte público em Natal que são oferecidos para a população?
2. Em sua opinião, qual a avaliação do transporte público de Natal, tratando-se de: acessibilidade; características das paradas; características dos veículos; comportamento dos operadores; confiabilidade; lotação; segurança e sistema de informação e Por quê?
3. Existe alguma empresa de ônibus que trabalha pensando nos turistas, ou seja, o que as empresas estão fazendo para que os turistas possam utilizar o transporte público?
4. O que os órgãos públicos estão fazendo para melhorar a mobilidade urbana na cidade?
5. Quais são os projetos de mobilidade urbana que serão implantados para a Copa de 2014?
6. Inicialmente foram criados projetos de mobilidade urbana para a Copa de 2014, como por exemplo, os projetos: corredor estrutural oeste (Felizardo Moura e Br. 226); complexo viário da Urbana; Reestruturação da Av. Engenheiro Roberto Freire; Veículo Leve Sobre Trilho (VLT). Em sua opinião, por que esses projetos não foram implementados?
7. A Prefeitura de Natal apresentou em agosto deste ano, em Brasília, o projeto “*Programa de Melhoria da Infraestrutura de Transporte da Cidade do Natal*”, sendo dentro deste os projetos de BRT’s; Corredores de ônibus; Plano ciclovitário; Estações de transferências; Sistema de transporte inteligente; entre outros, o que seria uma mudança para a cidade em termos de infraestrutura e mobilidade urbana. Todos estes projetos poderão sair do papel?

8. Em sua opinião, o transporte público pode favorecer o desenvolvimento do turismo em Natal? Por quê?