



Ônibus Urbanos e o Acesso aos Principais Atrativos Turísticos da Cidade de Natal/RN

Urban Buses and Access to the Main Tourist Attractions in Natal/RN

Maria Clara da Silva Oliveira *

Carla Aparecida Gomes da Rocha Brito **

Livia Maria Silva Coutinho ***

Pedro Lucas Filgueira Pereira ****

Catiane Lopes de Lima *****

Resumo: O estudo tem como objetivo apresentar o cenário atual dos ônibus urbanos na cidade de Natal/RN visando verificar se é possível acessar os principais atrativos turísticos por meio desses transportes, sendo aqui os estudados o Forte dos Reis Magos, a Praia da Redinha, o Parque das Dunas, e a Praia de Ponta Negra. Utilizando-se de uma pesquisa de campo exploratório com uma abordagem qualitativa, aplicou-se um questionário com os moradores da cidade em que identificou-se que Natal enfrenta grandes problemas de mobilidade urbana, sendo os principais a lotação dos ônibus, linhas e frotas insuficientes e o longo tempo de espera nas paradas, deste modo, faz-se necessários maiores investimentos para melhoria nos transportes, estradas, sinalização e sistema de informações, para que tanto o turista quanto o morador consiga acesso de forma rápida e eficiente ao sistema, proporcionando também maiores frotas que possam atender toda a cidade.

Palavras-chave: Ônibus urbano. Natal. Atrativos turísticos.

Abstract: The aim of this study is to present the current situation of urban buses in the city of Natal/RN and to see if it is possible to access the main tourist attractions using these means of transport, the ones studied here being Forte dos Reis Magos, Redinha Beach, Parque das Dunas and Ponta Negra Beach. Using an exploratory field study with a qualitative approach, a questionnaire was administered to the city's residents, which revealed that Natal faces major urban mobility problems, the main ones being crowded buses, insufficient lines and fleets, and long waiting times at bus stops. Therefore, greater investment is needed to improve transportation, roads, signage and the information system, so that both tourists and residents can access the system quickly and efficiently, while also providing larger fleets that can serve the entire city.

Keywords: Urban bus. Natal. Tourist attractions.

1 Introdução

As grandes capitais, como Natal, sempre atraem pessoas do interior devido às suas maiores densidades populacionais. De acordo com o IBGE (2022), Natal concentra a maior parte da população do Rio Grande do Norte. Com o aumento populacional, é

* Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: clara.oliveira.712@ufrn.edu.br.

** Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: carla.brito.100@ufrn.edu.br.

*** Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: livia.coutinho.715@ufrn.edu.br.

**** Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: pedro.filgueira.072@ufrn.br.

***** Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: catianelopeslima@hotmail.com.



crucial que a cidade tenha um sistema de mobilidade urbana eficiente, pois ele é essencial para a interação entre a população e a cidade.

Além disso, as condições de deslocamento são fundamentais para garantir a qualidade no fluxo de pessoas, produtos, serviços e atividades no contexto urbano. A qualidade de vida está cada vez mais associada à mobilidade, e o desenvolvimento local está diretamente relacionado à rede de transportes, além das ofertas de lazer e turismo (Simon *et al.*, 2014).

O transporte público coletivo (TPC), com ênfase nos ônibus urbanos, é uma das principais modalidades utilizadas pela população, por atender a uma ampla faixa de demanda, apresentar os menores custos de investimento e oferecer flexibilidade na frota e na demanda (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 2018). Quando gerido de forma eficaz e executado adequadamente, esse sistema qualifica a cidade, sendo um fator determinante para o crescimento e desenvolvimento local, especialmente no que se refere à mobilidade urbana e sua eficiência.

O turismo está diretamente ligado à mobilidade, e o crescimento dos atrativos depende da acessibilidade a esses locais (Fernandes *et al.*, 2014). Melhorias na infraestrutura dos atrativos e no transporte até eles são essenciais para o desenvolvimento local. A qualidade do transporte público, especialmente dos ônibus, impacta diretamente na experiência do turista e morador (Fernandes *et al.*, 2014).

No Brasil, o planejamento de transportes urbanos enfrenta problemas devido à falta de investimentos. De acordo com o Blog Meu Transporte (2010), em Natal/RN, as obras da Copa de 2014, com R\$ 386 milhões do PAC, incluíam o "Corredor Estruturante Zona Norte/Arena das Dunas" e melhorias nas calçadas. No entanto, muitas obras estão paralisadas, como as da Av. Jerônimo Câmara e da Av. Industrial João Mota, iniciadas em 2013 e não concluídas até 2022 (Blog do BG, 2022).

O exemplo citado mostra como Natal ainda está distante de melhorar seu sistema de transporte urbano. Mesmo sendo um dos maiores investimentos recebidos pela cidade, as obras permanecem inacabadas, e a empresa responsável alegou que os projetos da Av. Jerônimo Câmara estão paralisados devido a atrasos de pagamentos pelo governo (G1, 2022), evidenciando uma grande irresponsabilidade pública.



A implementação de políticas públicas para o setor de transporte é crucial para resolver problemas de mobilidade, especialmente para a população marginalizada e os atrativos turísticos (Lazaroni, 2016). Para otimizar o fluxo de deslocamento, é importante aproveitar as sinergias no espaço urbano, com foco no transporte, visando a funcionalidade turística (Simon *et al.*, 2014).

A capital do Rio Grande do Norte enfrenta diversos problemas de mobilidade urbana, conforme descrito no Plano de Mobilidade Urbana de Natal (2021). O plano destaca especialmente a escassez e a ineficiência das linhas de transporte público, que não conseguem atender de maneira adequada nem os moradores nem os turistas que visitam a cidade. Esse efeito aumenta a cada ano que passa. De acordo com o portal de notícias Saiba Mais (2023), em 2019 existiam 577 ônibus em circulação, o que atendia 96 linhas, atualmente em 2023 há somente 360 ônibus e que atendem 64 linhas. Considerando o recorrente déficit de ônibus na cidade de Natal/RN e tendo em conta seu potencial turístico, apresenta-se a problemática: É possível visitar os principais atrativos turísticos de Natal por meio de ônibus urbanos?

Para tanto, o trabalho tem como objetivo apresentar o cenário atual dos ônibus urbanos na cidade de Natal/RN visando verificar se é possível acessar os principais atrativos turísticos por meio desses transportes. Justifica-se a pesquisa pela interdisciplinaridade que o Turismo possui com diversas áreas de atuação e sua correlação, aqui apresentada especificamente, a gestão pública e também a necessidade de estudo sobre a perspectiva de acesso aos atrativos por meio dos ônibus urbanos, tendo em vista que a cidade não detém de muitos estudos e nem mesmo um Plano atualizado de Mobilidade Urbana, este aprovado pela Câmara Municipal de Natal em dezembro de 2021, mas que até o momento não foi apresentado pelo governo municipal em atuação.

2 Mobilidade urbana e turismo

A maneira mais econômica de locomoção para a população, são os transportes públicos, como o trem, metrô ou ônibus, além do preço acessível, esses meios de transportes contribuem com a diminuição da poluição ocasionada pelos veículos e a minimizam problemas de mobilidade urbana, como por exemplo os engarrafamentos.



Para o turismo, o transporte público faz com que os turistas possam se locomover por toda a cidade, proporcionando também o desenvolvimento econômico da região, se houver condições favoráveis para que isso aconteça, como as vias urbanas, sinalização e transportes adequados.

Os transportes facilitam o deslocamento entre diferentes lugares, de um ponto de origem da viagem para outro final. A oferta de um meio de transporte pode ser usada para o turismo, mas não é capaz de gerá-lo sem o apoio necessário em termos de infraestrutura (Page, 2008). Desse modo, é preciso que as cidades ofereçam serviços e manutenções básicas para que tais transportes sejam de qualidade tanto para moradores como para turistas; reforma de vias públicas, manutenção nos veículos, serviço de transporte com segurança e conforto são fundamentais para a qualidade da atividade, podendo ser considerados como um diferencial (Castro; Lohmann, 2013, apud Thompson; Schofield, 2007).

A relação de turismo e transporte é tão intensa, que a existência ou não de um sistema de transportes eficientes afeta diretamente o desenvolvimento de destinos turísticos, sendo fator decisivo para o impulsionamento da atividade (Castro; Lohmann, 2013). Lohmann e Nguyen (2011), dissertam sobre a importância de as empresas de transportes urbanos estarem mais focadas na prestação de serviços de transporte para a população local do que necessariamente turistas, visto que em muitos casos, os turistas são apenas um dos muitos tipos de passageiros que buscam mobilidade. Albalate e Bel (2010) descrevem essa relação entre turistas e cidades e enfatizam a necessidade de mobilidade, onde poucos decidem ou podem pagar 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” (Albalate; Bel, 2010, p. 525). Ou seja, mesmo tendo seu transporte privado, o turista pode optar por se deslocar pelas cidades através dos transportes urbanos, levando em consideração o baixo custo e o fato de possuírem rotas que lhe interessem.

A cadeia de transportes urbanos facilita o deslocamento de um grande número de pessoas simultaneamente, permitindo não só o embarque de muitos passageiros, mas também oferecendo tarifas mais acessíveis em comparação com outros meios de transporte (Palhares, 2001). Outras vantagens incluem a sociabilidade entre as pessoas



que utilizam o serviço com o mesmo propósito, o que é especialmente relevante, pois muitos turistas preferem viajar de ônibus (Palhares, 2001). Além disso, esse meio de transporte contribui para a redução da emissão de poluentes no ambiente, já que, ao acomodar mais passageiros do que um automóvel, a emissão de poluentes per capita é menor. Também ocupa menos espaço nas vias, uma vez que um único ônibus pode substituir até 35 carros, resultando em menos engarrafamentos e maior eficiência no tempo de deslocamento (Bertucci, 2011).

Comumente, a maioria dos usuários deste modal de transporte não são os turistas. Dentro de uma cidade, a mobilidade maior é por parte de moradores que se deslocam de um ponto a outro não por atividade turística, mas como utilização de seu dia a dia. Isso conjectura do transporte voltado para o turismo ser um subproduto da atividade de transporte, que como disse Lohmann (2005, p. 105):

Sem o conhecimento prévio da importância do turismo para o setor de transporte, o planejador e o tomador de decisão muitas vezes limitam seus objetivos a atender exclusivamente as necessidades do sistema de transportes, desconsiderando todo o impacto que a regulamentação ou o investimento em infra-estrutura pode acarretar para outras atividades, notadamente o comércio e o turismo.

Os transportes urbanos coletivos, como os ônibus, são classificados em regulares (ônibus de linha) e fretados (ônibus de excursão). Empresas de ônibus de linha realizam investimentos mínimos, enquanto as que operam no turismo fazem investimentos maiores para garantir conforto e facilitar o acesso aos atrativos turísticos. Segundo *O Estadão*, programas como o "Programa Viva" do grupo Guanabara ajudam a aumentar o uso do transporte. Assim, observa-se que os coletivos urbanos apresentam insuficiência, inadequação e ineficiência, gerando uma relação de consumo onde o passageiro não tem garantida sua acessibilidade no sistema de transporte urbano das grandes cidades (Strehl *et al.*, 2019). Sendo assim, Strehl *et al.* (2019, p.103) explica como o conceito de acessibilidade relacionado ao modo de transporte estudado pode ser dividido:

Acessibilidade ao Sistema de Transporte, que mediria a facilidade de o usuário acessar o sistema de transporte coletivo em sua região de moradia, trabalho etc., e Acessibilidade a Destinos, que mediria após o acesso ao sistema de transporte, a facilidade de se chegar ao local desejado. Assim sendo, a acessibilidade ao sistema de transporte está diretamente relacionada às características da rede: sua configuração, localização, distância entre pontos de parada etc.



Como exposto, a narrativa de mobilidade e acessibilidade não diz respeito somente ao transporte em si, mas também aos meios que os afetam. Rodrigues (2006) aponta a acessibilidade ser todo o percurso da viagem por transporte público, influenciada por suas características, facilidades, bem como suas deficiências, a exemplo do estado do calçamento nos passeios, as calçadas e os cruzamentos entre as ruas existentes, além da sinalização da via pública.

Por sua vez, há precariedade no serviço ofertados pelos ônibus de linhas no Brasil, de forma geral, mesmo sendo esse um dos principais modais de transporte utilizados no país (Palhares, 2001), razão pela qual a edição da Lei 12.587/2012 objetiva proporcionar uma melhoria nas condições de mobilidade e acessibilidade urbana da população, também prevendo os direitos dos usuários do transporte coletivo. A saber, Brasil:

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nos 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

I – receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II – participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III – ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV – ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I – seus direitos e responsabilidades;

II – os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III – os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I – órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II – ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III – audiências e consultas públicas; e

IV – procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas (BRASIL, 2012).



Contudo, a mobilidade de toda uma região, que abarca tanto a própria cidade quanto localidades que são influenciadas pela macrorregião, faz ser desenvolvidas atuações sob um conjunto de competências, diretrizes e medidas da Política Nacional de Mobilidade Urbana, não se limitando apenas ao esforço pela melhoria do trânsito e transporte (Strehl *et al.*, 2019).

2.1 Ônibus urbanos

Para que os turistas possam se locomover de um local para outro, utiliza-se de transporte, seja ele aquático, aéreo ou terrestre. Ao chegar no núcleo receptor, esse turista necessita utilizar de outros meios, sendo esses rodoviários, como o ônibus urbano. A utilização de transportes rodoviários para o turismo causou a construção de rodovias mais modernas, instalações de sinalização e demais melhorias de infraestrutura necessárias para que esse deslocamento aconteça.

Apesar da boa produção de automóveis, nem todos têm condições financeiras de adquirir um transporte particular. Como afirma Palhares (2002, p. 188-189), “apesar do crescimento da frota nacional, o país ainda apresenta injusta distribuição de renda, o que não confere, à boa parte da população, o acesso a um veículo particular.” No Brasil, o ônibus é a principal forma de deslocamento terrestre, pois uma pequena parcela da população possui automóvel próprio (Silva; Borguetti, 2011). Assim, grande parte da população, incluindo moradores e turistas, utilizam o transporte público, já que as alternativas, como os transportes por aplicativos, são mais caras e podem não oferecer a mesma qualidade e segurança.

Os transportes coletivos não surgiram recentemente; existem desde o tempo das carruagens que faziam viagens de até 8 pessoas. Posteriormente surgiu o bonde elétrico sob trilhos e por último os ônibus urbanos com capacidade e conforto para aproximadamente 40 pessoas, como corrobora Palhares (2002, p. 186)

(...) Os ônibus oferecem a possibilidade de deslocamento de um maior número de pessoas, quer em serviços regulares ou fretados. No caso dos serviços regulares, oferecem comodidade para aqueles que não queiram dirigir seus próprios veículos (...). Ademais, em função de transportar várias pessoas ao mesmo tempo, sua tarifa pode ser menor do que de uma viagem de automóvel realizada apenas ou uma ou duas pessoas.



Para que os ônibus sejam utilizados pela população e pelos turistas, têm-se a necessidade de espaços de qualidade para seu trajeto, as chamadas vias públicas. O desenvolvimento desse meio de transporte está relacionado também ao desenvolvimento de vias rodoviárias, sendo necessário a manutenção desses meios, como pavimentação e drenagem, instalação de placas de sinalização de velocidade, direcionamento, semáforos e radares, para que essas vias sejam seguras para o deslocamento não só de ônibus, mas de todos os transportes terrestres.

Além das vias públicas, os ônibus urbanos necessitam de linhas disponíveis para os principais pontos da cidade, itinerários, horários acessíveis, pontos de parada, tarifas justas e manutenção dos veículos. Natal, capital do Rio Grande do Norte, possui 64 linhas de seis empresas privadas: Guanabara, Nossa Senhora da Conceição, Cidade do Natal, Reunidas, Santa Maria e Transflor/Via Sul, conforme a Prefeitura. Para melhorar a infraestrutura do transporte, é essencial o investimento das empresas em parceria com a Prefeitura, o Governo do Estado e o financiamento federal, sendo responsabilidade municipal organizar e melhorar o transporte público, conforme a Constituição Federal.

A qualidade destes equipamentos, bem como os serviços por ele ofertados precisam estar bem-dispostos e oferecidos tanto para turista quanto para a população local para que façam de sua utilização para trabalho, estudo ou conhecer qualquer lugar da cidade, como elucida com Beni (2008, p. 148),

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 (Beni, 2008, p. 148).

Os turistas em grande parte das vezes escolhem conhecer a cidade em que está visitando e explorar os espaços que gosta como ambientes históricos, culturais, de lazer, praias e entre outros, sendo assim, é de fundamental importância que haja um serviço de transporte de qualidade e que circule nos principais pontos turísticos da cidade e não somente dependam das agências de viagens, e com essa viabilidade, proporciona também aos nativos de desfrutarem de um serviço de qualidade e conhecer os locais da cidade.



2.2 Principais atrativos turísticos de Natal

Segundo o Ministério do Turismo, Natal é o destino mais procurado nos períodos de verão (G1, 2021) pela forte presença das praias, sendo mais predominante na cidade o segmento de Turismo de Sol e Praia. Em uma pesquisa realizada em fevereiro de 2023 pelo site de notícias Agora RN, registrou-se que a capital é o terceiro destino turístico mais procurado pelos brasileiros no carnaval, ficando à frente até mesmo da Bahia. Apesar da enorme presença das praias que atrai a todos, como a Praia dos Artistas e a Praia do Meio, a cidade abriga também outros atrativos turísticos de destaque por todos os locais, que contam a história e a cultura da cidade como o farol de Mãe Luiza, o Centro de Turismo, o Museu Câmara Cascudo, dentre outros que recebem visitas durante diversos períodos do ano, tanto por turistas internacionais, nacionais quanto dos autóctones que buscam se aprofundar nas vivências de Natal.

A cidade possui atrativos turísticos de forte destaque nacional, sendo estes os mais procurados entre os visitantes: a Praia de Ponta Negra e o Morro do Careca, o Forte dos Reis Magos, O Parque das Dunas e a Praia da Redinha.

2.2.1 Praia de Ponta Negra

A Praia de Ponta Negra é conhecida dentre aqueles que visitam a cidade, em virtude de abranger o cartão postal de Natal, o Morro do Careca, uma duna de aproximadamente 107 metros. Localiza-se no bairro que leva o mesmo nome, na Zona Sul da cidade, e é uma das praias mais movimentadas da região, principalmente por turistas. Os visitantes ficam hospedados nos mais diversos hotéis e pousadas à orla da praia para aproveitar não só o mar, mas também restaurantes, feiras de artesanato, gastronomia etc.

Além da bela paisagem que a praia oferece, também é possível encontrar barraquinhas com sombreros e cadeiras à beira do mar, para desfrutar de coquetéis e diversas especialidades em petiscos feitos principalmente pelos moradores locais e vendedores ambulantes, além de passeios aquáticos.



2.2.2 Forte dos Reis Magos

O Forte dos Reis Magos, atrativo turístico localizado na Zona Leste da cidade é uma fortaleza que teve o início de sua construção em 1603 e foi finalizada em 1630. O nome deu-se em homenagem ao dia 06 de janeiro, data religiosa que celebra os três Reis Magos e dia em que se iniciou a construção, que se tornou o marco inicial de Natal. Sua história é tão vasta que por dado momento pertenceu à Holanda e era chamado de “Castelo Ceulen”, assim como Natal na época foi nomeada como Nova Amsterdã. O local que surgiu como uma fortaleza para proteger os portugueses da invasão de outros europeus, hoje é um dos cartões postais da cidade.

É uma obra centenária, sendo tombada pelo IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em 1949. Tem o formato de um polígono estrelado apontado para o Norte, dando referência para a Europa, possui internamente uma capela dedicada aos três Reis Magos, Calabouço, Quartéis, além de dispor de uma vista panorâmica para o mar, o que encanta a todos que o visitam.

2.2.3 Parque das Dunas

Localizado na Zona Leste, o Parque das Dunas ou Bosque dos Namorados é uma reserva florestal da Mata Atlântica, com área total de 1.772 hectares e é a primeira unidade de conservação ambiental do Rio Grande do Norte reconhecida pela Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (UNESCO) como parte da reserva da biosfera da Mata Atlântica, sendo declarado Patrimônio Ambiental da Humanidade e como o segundo maior parque urbano do Brasil.

Segundo uma pesquisa realizada pelo site do “tripadvisor”, o parque é o quinto melhor parque da América do Sul para se visitar (Tribuna do Norte, 2014) . No local é possível fazer trilhas, encontrar mais de 50 espécies de árvores e plantas nativas da Mata Atlântica somente na entrada, possui parque infantil, além de contar com um centro de pesquisas que abriga a Unidade de Mostra de Vegetação Nativa das Dunas. É possível encontrar diversos animais livres ao longo do passeio no Bosque e na exposição fixa no local, apresentando animais como Iguanas, Saguis, Guará-vermelho e Sabiá-da-praia. Um



forte atrativo do lugar é que, a cada passo dado no bosque, mais coisa há para descobrir e se encantar.

2.2.4 Praia da Redinha

Localizado no bairro de mesmo nome, a Praia da Redinha é a última praia do litoral urbano de Natal e a única praia da Zona Norte da cidade, sendo dividida administrativamente em Redinha Velha, pertencente a Natal; e Redinha Nova, pertencente ao município de Extremoz, um dos sete pontos da “Área Especial de Interesse Turístico” do litoral. Após a construção da Ponte Newton Navarro, facilitando o trajeto Via Costeira (praias do litoral sul) à Zona Norte de Natal, tornou-se mais frequentada por turistas não potiguares.

A Praia da Redinha possui fama pelos seus bares e casas simplistas, em razão de ser uma vila de pescadores antes da construção da ponte. Um de seus destaques é a Igreja de Nossa Senhora dos Navegantes, a única do Brasil construída com pedras retiradas do mar de acordo com o Agora RN (2022).

Suas atrações também incluem a gastronomia regional, como a famosa iguaria local ginga com tapioca: uma espécie de peixe pequeno, com tapioca e coco ralado, que foi intitulado como Patrimônio Imaterial do Rio Grande do Norte. Além disso, a praia da Redinha possui seu tradicional e antigo Mercado Público, bem como quiosques construídos tanto à beira mar.

Como pode-se perceber, os principais pontos turísticos da cidade, nota-se que eles estão distantes espacialmente, e para que a cidade desenvolva e atraia mais públicos para esses atrativos é necessário um bom aparato de mobilidade urbana, como investimento em ônibus e infraestrutura urbana.

3 Metodologia

Este trabalho caracteriza-se como uma pesquisa exploratório-descritiva, com o objetivo de analisar a realidade dos transportes urbanos, especificamente os ônibus, na cidade de Natal/RN. A pesquisa visa entender a relação entre o transporte e os atrativos

turísticos, investigando se os moradores conseguem acessar esses locais por meio do ônibus urbano. Trata-se de uma pesquisa de campo, com abordagem qualitativa para a análise dos dados, sendo a mais adequada para explorar a realidade e os aspectos subjetivos, conforme Minayo (2002).

No primeiro momento foi realizada uma revisão bibliográfica objetivando entender a importância dos transportes para o turismo e a realidade dos ônibus da cidade, e se estes atendem os principais atrativos turísticos. Outro ponto observado foi a infraestrutura em relação às rotas, informações e mobilidade urbana, visando saber a qualidade e a acessibilidade para os turistas. No decorrer do estudo, realizou-se um levantamento a respeito de quais linhas de ônibus realizam os trajetos até os atrativos em foco e em quais zonas da cidade trafegam. O quadro 1 detalha o levantamento das linhas de ônibus existentes em Natal/RN que atendem aos objetos de estudo:

Quadro 01 - Mapeamento de linhas de ônibus e coletivos

ZONAS DA CIDADE	PARQUE DAS DUNAS	PRAIA DA REDINHA	FORTE DOS REIS MAGOS	PRAIA DE PONTA NEGRA
ZONA NORTE	N - 02	N - 08, N - 25, 310	N - 43, N - 25, N- 75, N - 84, N - 78	N - 26, N - 73
ZONA LESTE	-	-	-	L - 46, L - 54, L - 56
ZONA OESTE	-	-	O - 59, O - 38, O - 33	O - 83
ZONA SUL	-	-	-	-
TOTAL	1 LINHA	3 LINHAS	8 LINHAS	6 LINHAS

Fonte: Elaborado pelo(s) autor(es) com base em Ônibus Online; Prefeitura do Natal; Transportes Guanabara (2023).

Considerando sua importância dentro do cenário turístico nacional e sua riqueza de atrativos, a cidade de Natal foi escolhida como recorte espacial deste estudo. A cidade de Natal conta com mais de 40 atrativos, e foram definidos para análise nesta pesquisa os 4 principais pontos turísticos: o Forte dos Reis Magos, localizado na Praia do Meio, Zona Leste da cidade; a Praia de Ponta Negra e Morro do Careca, localizados na Zona Sul; a Praia da Redinha, localizada na Zona Norte; e o Parque das Dunas/Bosque dos Namorados, localizado no bairro de Lagoa Nova, Zona Sul. A escolha dos atrativos é intencional, visto que são localizados em zonas distintas e populosas da cidade e é necessário o uso de transporte urbano (ônibus) para acessá-los.



Como ferramenta de coleta de dados foi elaborado um questionário semi estruturado, formado por 14 perguntas diretas em consonância com os objetivos do estudo. O questionário foi aplicado entre os dias 23 de novembro a 15 de dezembro de 2023, sendo elaborado na plataforma *Google Forms* e divulgado nas redes sociais *Whatsapp* e *Instagram*, ao qual obteve-se 125 respondentes.

A partir das respostas obtidas dos entrevistados através de uma amostragem bola de neve, realizou-se o tratamento dos dados por meio da análise de conteúdo, que segundo Bardin (2011, p. 48),

É um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/percepção (variáveis inferidas) dessas mensagens.

Desse modo, permite o entendimento das características descritas e narradas pelos respondentes da pesquisa sobre sua visão e compreensão da qualidade do transporte público na cidade. O estudo também se assegurará sob o respaldo da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), nº 13.709;2018 / nº 13.853:2018, conforme a Resolução do Conselho Nacional de Saúde (CNS) nº 510, de 07 de dezembro de 2016.

Quadro 2 - Instrumento de Coleta de dados

1. Com qual gênero se identifica?
2. Como se considera?
3. Qual sua idade?
4. Qual a sua renda mensal?
5. Em qual zona da cidade você mora?
6. Você utiliza ônibus urbano?
7. Qual tempo médio que você costuma esperar por ônibus?
8. Com quais finalidades utiliza os ônibus?
9. Qual(is) principal(is) problema(s) dos ônibus pra você?
10. Você já utilizou ônibus urbano para ir a algum atrativo turístico em Natal?
11. De onde você mora, quais destes atrativos costuma frequentar de ônibus?
12. Você consegue ir a algum desses atrativos utilizando somente um ônibus?

13. Você já deixou de visitar algum ponto turístico de Natal por causa de ônibus?

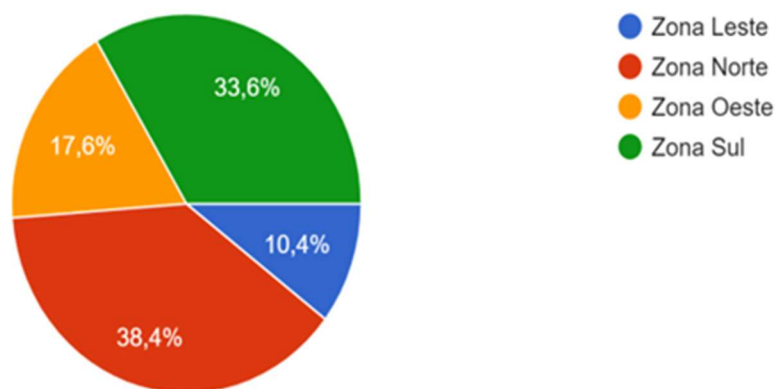
14. Você visitaria mais atrativos turísticos da cidade se caso houvesse linhas que interligassem tais locais?

Fonte: Elaboração dos autores, baseado no referencial teórico da pesquisa. (2023).

4 Resultados e discussões

Na pesquisa realizada, foi possível constatar que o perfil sociodemográfico da população que mais utiliza do transporte urbano (ônibus) é constituído em sua maioria, por pessoas do gênero feminino (60%), majoritariamente se identificam como pardos (41,6%) e possuem idade entre 21 e 30 anos, proporcional a 52,8% dessa parcela. No que concerne à renda financeira, os respondentes informaram que recebem um valor monetário mensal inferior a 1 salário-mínimo, do qual equivale a 52,8%. Sobre o local de residência 38,4% reside principalmente na Zona Norte de Natal, 33,6% da Zona Sul, 17,6% da Zona Oeste e 10,4% da Zona Leste.

Gráfico 01 - Localização da moradia dos respondentes



Fonte: Dados da Pesquisa (2023).

Em decorrência disso, percebe-se que os usuários mais necessitados desse modal, em seu diário, são moradores da Zona Norte (ZN) e Zona Sul (ZS), do qual juntos diz respeito a mais de 70% da parcela populacional de respondentes, como foi constatado por Silva e Borguetti (2011) que afirma que a maioria das pessoas utilizam o transporte público para se locomover.



Durante as pesquisas, constatou-se que o maior quantitativo de linhas é disponibilizado para a Zona Norte da cidade, o que não acontece na Zona Sul, cujo número de linhas não condiz com o usufruto de sua população visto que possuem 0 linhas de acesso para os atrativos citados. As zonas Leste e Oeste possuem uma menor abrangência de linhas específicas da região, pois se abastecem das linhas que atendem as outras zonas e cortam a cidade em seu trajeto, o que pressupõe uma menor necessidade de linhas próprias para os atrativos utilizados na análise, originados nestas regiões.

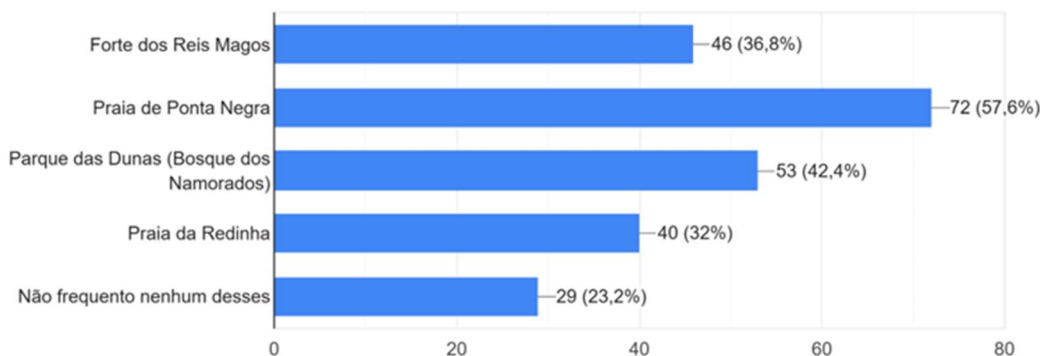
É possível perceber que de todas as zonas da cidade, existe somente 1 linha de ônibus que vai diretamente até o Bosque dos Namorados. Apesar disso, há linhas que passam em pontos próximos, há cerca de 20 minutos caminhando; grande parte do público visitante usa-se desta opção: descendo na parada de ônibus mais próxima, sendo no shopping Midway Mall e caminhar 1,5 km até o bosque, o que desestimula algumas pessoas.

Para a praia da Redinha, localizada na Zona Norte, há 3 linhas (N- 08, N- 25, e 310), que atendem exclusivamente nesta região um quantitativo baixo, tendo em vista que a praia é considerada como uma parte do polo gastronômico da cidade devido a ginga com tapioca e possui também a igreja de pedra e o mercado da redinha, dois enormes atrativos turísticos, como descreve a agência de receptivo turístico Marazul.

O Forte dos Reis Magos é o atrativo mais contemplado no que se refere ao transporte urbano, tendo 8 linhas que passam próximo a região. Ressalta-se que em decorrência de sua localização não há parada de ônibus no local, sendo necessária uma caminhada de aproximadamente 20 minutos da parada mais próxima até o atrativo.

A Praia de Ponta Negra, localizada na Zona Sul da cidade, dispõe de 6 linhas que trafegam até o atrativo, sendo o segundo mais contemplado pelos ônibus, o que gera uma maior visitação na praia que fica a 12km do centro da cidade. Apesar do baixo número de linhas atendendo esses atrativos, é possível perceber que grande parte do público respondente se utiliza desses ônibus para chegar nos locais:

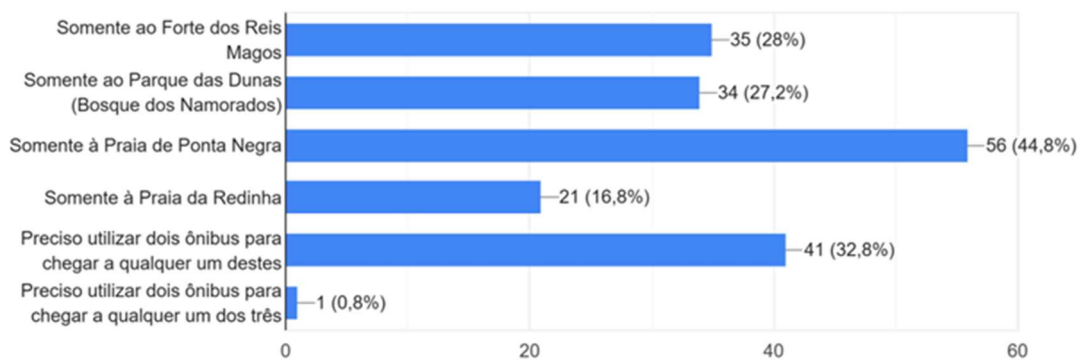
Gráfico 02 - Utilização de ônibus para ir aos atrativos



Fonte: Dados da Pesquisa (2023).

Dos entrevistados, todos utilizam de ônibus urbanos para ir aos atrativos aqui investigados, sendo o principal atrativo visitado por meio de ônibus urbano a praia de Ponta Negra, que obteve 57,6% das respostas. Em segundo lugar temos o Bosque dos Namorados com 42,4%, e o menos visitado por meio do transporte público é a Praia da Redinha com 32%; e 23,2% dos respondentes não frequentam nenhum dos atrativos por meio de ônibus urbanos.

Gráfico 3 - Quantidade de ônibus utilizados para cada atrativo



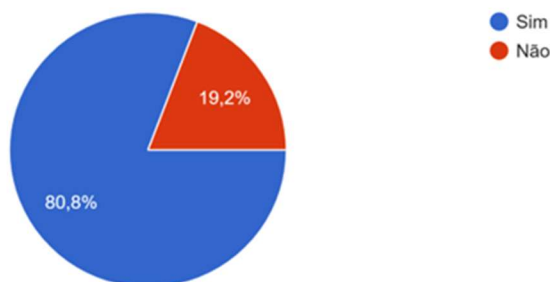
Fonte: Dados da Pesquisa (2023).

Pode-se perceber que há poucos moradores que conseguem acessar os atrativos por meio de um único ônibus, destacando-se a Praia de Ponta Negra no acesso com ônibus único com 44,8% das respostas. Para os demais locais, é mais escassa a utilização de um único meio, sendo 28% para o Forte dos Reis Magos, 27,2% Bosque dos Namorados e 16,8% a Praia da Redinha.

Já 32,8% dos entrevistados precisam se utilizar de dois ônibus do seu local de origem para poder chegar a qualquer um dos 4 atrativos turísticos analisados, o que

demanda um maior tempo de espera, um gasto maior, já que requer troca de ônibus e com isso o apagamento de uma nova tarifa, o que dificulta a chegada dessas pessoas ao local, podendo ser inclusive, fator de desistência para ir visitar o ponto turístico.

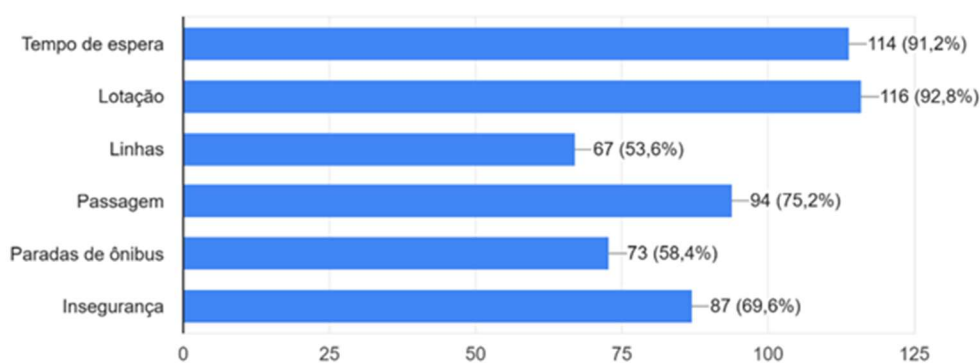
Gráfico 04 - A desistência de visitar um atrativo turístico devido aos ônibus



Fonte: Dados da Pesquisa (2023).

Como dito anteriormente e corroborado por Fernandes *et al.* (2014) a boa qualidade do transporte público, impacta diretamente na qualidade da experiência do turista e/ou morador que o usufrui com esse objetivo, ou seja, uma má qualidade de transportes pode gerar uma experiência negativa no local e até mesmo a desistência de ir ao atrativo, podendo baixar até mesmo a taxa de visitação. Dos 125 respondentes, 80,8% já deixou de ir a um dos quatro atrativos turísticos devido aos ônibus urbanos e a problemas relacionados aos mesmos, como o valor da passagem, linhas de ônibus, insegurança, as próprias paradas de ônibus e principalmente o tempo de espera e a lotação, sendo apontados como um problema por 91,2% e 92,8% respectivamente, como comprovado no gráfico 05:

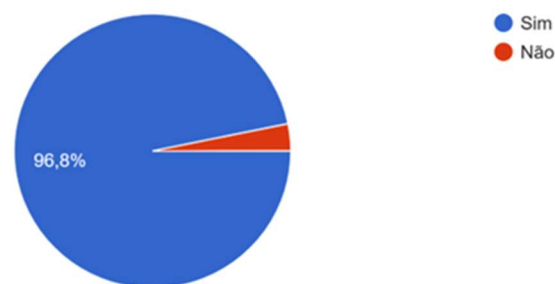
Gráfico 05 - Principais problemas dos ônibus urbanos



Fonte: Dados da Pesquisa (2023).

Como afirmado por Castro e Lohmann (2013), a relação de turismo e transporte é tão intensa, que pela existência ou não de um sistema de transportes eficientes afeta diretamente, em muitos casos, o desenvolvimento de destinos turísticos, seja alavancando ou não essa atividade. Dessa forma, é necessário que haja investimentos por parte da Prefeitura de Natal junto ao Governo do Estado do Rio Grande do Norte para melhorar os sistemas de transportes, investimentos esses não somente na aquisição de novos ônibus, como também melhorias nas paradas, avenidas e até mesmo colocar nas principais avenidas da cidade os chamados corredores de ônibus, o que reduz engarrafamentos e o tempo de viagem. Como apontado na pesquisa realizada por Albertin (2020), geógrafo e doutor em análise ambiental, mostra que linhas de ônibus da cidade em que o corredor exclusivo foi adotado tiveram um ganho de tempo médio de 58%, o que promoveu uma melhora e fluidez no trânsito da cidade de Curitiba/PR. O estudo de Albertin (2020) corrobora os resultados obtidos neste estudo, como demonstrado no Gráfico 06:

Gráfico 06 - Aumento de visitação aos atrativos por meio de ônibus



Fonte: Dados da Pesquisa (2023).

Como pode ser observado no gráfico acima, 96,8% dos respondentes afirmaram que visitariam mais os atrativos turísticos da cidade se houvessem mais ônibus disponíveis, o que mostra que a falta de transporte público pode ocasionar uma baixa visitação dos moradores, tendo em vista que os ônibus podem ser um motivador do turismo como por exemplo na cidade de Curitiba, que em mais de 60 anos se preocupa com a circulação e promove um sistema de transporte de modo de rede integrada, o que fez a capital se tornar modelo no Brasil e no exterior, motivando a visitação e



impulsionando e auxiliando o fluxo turístico entre os atrativos da cidade (Fernandes *et al.*, 2013).

Como dito anteriormente, a cidade de Natal passa por uma escassez de linhas de ônibus, tendo atualmente 64 linhas que atendem diversos bairros da cidade. Apesar disso, as linhas disponíveis não suprem a necessidade do município, principalmente ao que diz respeito ao acesso aos atrativos turísticos, precisando realizar a troca de linha para chegar ao destino. Contudo, há exceções, como no caso do Forte dos Reis Magos, em que as linhas mais próximas só passam a cerca de 20min do local, e não há outro ônibus que passe mais próximo, fazendo com que necessite ainda andar um trajeto até o atrativo; para os turistas há a opção de ir diretamente de seu local de hospedagem para lá por meio de aplicativos de viagens.

Por esse motivo, é essencial que o sistema de transporte fornecido tenha qualidade, conforto e segurança, realidade essa que ainda não é vista na capital do Rio Grande do Norte, sendo muito presente a superlotação, que muitas vezes inibe a utilização do transporte público, e que ainda pode gerar para os passageiros submetidos a superlotação de acordo com Tirachini *et al.* (2013) maiores riscos de ansiedade, sensação de exaustão e perda da produtividade, gerando custos para a sociedade com um todo. Esse conjunto de fatores, gera uma insatisfação nos seus usuários, sejam turistas ou moradores, principalmente devido a relação tarifa - serviço, em que o valor cobrado é alto para um serviço de má qualidade ofertado.

É fundamental considerar a retomada das 20 linhas de ônibus que foram suspensas durante a pandemia da Covid-19, conforme determinação da justiça, segundo o Portal de Notícias Saiba Mais (2022) Além disso, é necessário expandir as linhas atuais para atender a atrativos turísticos que ainda não possuem rotas próximas, como o Museu da Rampa, o Teatro Alberto Maranhão e o Centro Histórico. Deve-se também planejar os horários das linhas, garantindo maior cobertura ao longo do dia e reduzindo o tempo de espera. Outro ponto importante é aumentar a segurança ao redor desses pontos de parada, especialmente onde há falta de policiamento. Garantir um transporte de qualidade é essencial para atender adequadamente os fluxos turísticos em Natal.

Atender as sugestões para melhorar o sistema de transportes urbanos no município de Natal pode ser um fator de desenvolvimento do turismo na capital e uma



melhoria e aumento na qualidade de vida dos moradores que se utilizam do sistema, trazendo assim impactos para todos os atores da sociedade.

5 Conclusão

Dado a importância do transporte coletivo para a mobilidade entre atrativos turísticos, este artigo analisou o cenário atual dos ônibus urbanos em Natal/RN e o acesso aos principais atrativos turísticos por meio desse transporte. As discussões sobre o tema foram baseadas em referenciais e pesquisas dos autores. Conclui-se que a limitação de linhas de transporte coletivo urbano na cidade não atende adequadamente à demanda da população e prejudica o deslocamento de moradores para os atrativos turísticos. A escassez de linhas reduz significativamente a circulação de visitantes entre diferentes zonas.

A pesquisa contribui para que estudos futuros utilizem os dados analisados sobre o nível de circulação da frota de coletivos nos atrativos turísticos da cidade, visando compreender como isso impacta o desenvolvimento do segmento, atraindo turistas e moradores.

Referências

AGORA RN. **Conheça a história da Igreja de Pedras na Redinha em Natal, construída no século passado.** Disponível em:

<https://agorarn.com.br/ultimas/conheca-a-historia-da-igreja-de-pedras-na-redinha-em-natal-construida-no-seculo-passado/>. Acesso em: 26 out. 2023.

ALBALATE, Daniel; BEL, Germà. Tourism and urban public transport: holding demand pressure under supply constraints. **Tourism Management**, [S.L.], v. 31, n. 3, p. 425-433, jun. 2010. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2009.04.011>. Acesso em: 02 out. 2023.

ALBERTIN, Ricardo Massulo; CAMARGO, Anderson de; SOUZA, Antônio Lima de; VIOTTO, Hugo Gabriel Fernandes; SILVA, Frederico Fonseca da; ANGEOLETTO, Fábio Henrique Soares. OS CORREDORES EXCLUSIVOS DE ÔNIBUS: qual sua importância e seu impacto na cidade de Curitiba. **Revista de Estudos Sociais**, [S.L.], p. 1-20, 21 jul. 2020. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.19093/res9193>. Acesso em: 06 out. 2023.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo.** São Paulo: Edições 70, 2011, 229 p.



BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL.
Transporte público coletivo (TPC): os diferentes sistemas e suas características.
2018. Disponível em:
<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/conhecimento/noticias/noticia/guia-tpc>.
Acesso em: 09 out. 2023.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo.** 14. ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008.

BERTUCCI, Jonas de Oliveira. Os benefícios do transporte coletivo. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea, 2011. Disponível em:
<https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/5652>. Acesso em: 09 out. 2023.

BG. **Oito anos depois, legado da Copa de 2014 no Brasil é ambíguo; veja a situação do RN.** Blog do BG, 2 jan. 2023. Disponível em: <https://www.blogdobg.com.br/oito-anos-depois-legado-da-copa-de-2014-no-brasil-e-ambiguo-veja-a-situacao-do-rn/>. Acesso em: 7 jan. 2025.

BLOG TRIBUNA DO NORTE. **Pesquisa do site TripAdvisor coloca Parque das Dunas em Natal como o quinto melhor da América do Sul.** Disponível em:
<https://blog.tribunadonorte.com.br/eturismo/pesquisa-do-site-tripadvisor-coloca-parque-das-dunas-em-natal-como-o-quinto-melhor-da-america-do-sul/>. Acesso em: 26 out. 2023.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.** 2012. Presidência da República. Disponível em:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 14 out. 2023.

BRASIL. **Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018. Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).** 2018. Presidência da República. Disponível em:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13709compilado.htm. Acesso em: 14 out. 2023.

BRASIL. **Lei nº 13.853, de 8 de julho de 2019. Altera a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, para dispor sobre a proteção de dados pessoais e para criar a Autoridade Nacional de Proteção de Dados; e dá outras providências.** 2019. Presidência da República. Disponível em:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Lei/L13853.htm#art2. Acesso em: 11 out. 2023.

BRASIL PASSAGENS. **Parque das Dunas: Natureza preservada no coração do Rio Grande do Norte.** 2023. 5 de outubro Disponível em:



<https://www.brasilpassagensblog.com/2023/10/parque-das-dunas-natureza-preservada-no-rio-grande-do-norte.html>. Acesso em: 25 out. 2023.

CORAL PLAZA APART HOTEL. **Parque das Dunas: conheça a sua história e as suas belezas**. Disponível em: <https://coralplaza.com.br/parque-das-dunas-conheca-a-sua-historia-e-as-suas-belezas/>. Acesso em: 25 out. 2023.

ESTADÃO. **Empresas de ônibus investem em programas de benefícios**. 2021. Disponível em: <https://estradao.estadao.com.br/onibus/empresas-de-onibus-investem-em-programas-de-beneficios/>. Acesso em: 10 out. 2023.

FERNANDES, D. L.; SOUZA, T. A. de; TONON, L. M. P.; GÂNDARA, J. M. G. A utilização do transporte coletivo pelo turista em Curitiba. **Anais Brasileiros de Estudos Turísticos**, [S. l.], v. 3, n. 2, p. 55–64, 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/abet/article/view/3014>. Acesso em: 15 out. 2023.

G1 RN. **Oito anos depois, entorno da Arena das Dunas tem obra prevista para Copa de 2014 ainda não entregue**. 2022. 5 de dezembro. Disponível em: <https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2022/12/05/oito-anos-depois-entorno-da-arena-das-dunas-tem-obra-prevista-para-copa-de-2014-ainda-nao-entregue.ghtml>. Acesso em: 26 out. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **IBGE Cidades: Rio Grande do Norte**. Rio Grande do Norte, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/natal/panorama>. Acesso em: 15 out. 2023.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Forte dos Reis Magos**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/superintendencias/rio-grande-do-norte/forte-dos-reis-magos>. Acesso em: 23 out. 2023.

IPOG BLOG. **Infraestrutura e logística no Brasil: como podemos solucionar esse entrave?**. Disponível em: <https://blog.ipog.edu.br/engenharia-e-arquitetura/infraestrutura-e-logistica-no-brasil/>. Acesso em: 05 out. 2023.

LAZARONI, Alice Rodrigues Borges. **Política Pública de Turismo, Incentivo Fiscal e Desenvolvimento de Destinos Turísticos**. 2016. 194 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, 2015. Disponível em: <https://locus.ufv.br/server/api/core/bitstreams/88ce9eca-b8cc-42a3-b3c3-7a6e838135a3/content>. Acesso em: 13 out. 2023.

LOHMANN, Guilherme; FRAGA, Carla; CASTRO, Rafael. **Transportes e Destinos Turísticos: planejamento e gestão**. São Paulo: Gen Atlas, 2013. 272 p.

MAR AZUL RECEPTIVO. **Praia da Redinha: Visite a praia que respira gastronomia**. 2020. 20 de julho. Disponível em: <https://marazulreceptivo.com.br/blog/praiada-redinha/>. Acesso em: 24 out. 2023.



LOPES, M. **Acordo prevê retorno de 10 das 20 linhas de ônibus retiradas durante a pandemia em Natal.** 2023. 26 de julho. Disponível em:

<<https://saibamais.jor.br/2023/07/acordo-preve-retorno-de-10-das-20-linhas-de-onibus-retiradas-durante-a-pandemia-em-natal/#:~:text=Seis%20linhas%20de%20%C3%B4nibus%20diurnas%20e%20quatro%20noturnas%2C>>. Acesso em: 14 out. 2023.

LOPES, M. **Conselho Municipal de Transporte não se reuniu durante crise de retirada de linhas de ônibus em Natal.** 2023. 12 de maio. Disponível em:

<<https://saibamais.jor.br/2023/05/conselho-municipal-de-transporte-nao-se-reuniu-durante-crise-de-retirada-de-linhas-de-onibus-em-natal/>>. Acesso em: 10 out. 2023.

MAR AZUL RECEPTIVO. **Praia da Redinha: Visite a praia que respira gastronomia.** 2020. 20 de julho. Disponível em:

<<https://marazulreceptivo.com.br/blog/praiada-redinha/>>. Acesso em: 24 out. 2023.

MAR AZUL RECEPTIVO. **Praia de Ponta Negra: Saiba como aproveitar as melhores dicas de 2023.** 2023. 1 de maio. Disponível em:

<https://marazulreceptivo.com.br/blog/praiade-ponta-negra/>. Acesso em: 26 out. 2023.

MEU TRANSPORTE. **Conheça 47 projetos de transporte público que podem mudar a cara de 12 capitais.** 2010. Disponível em:

<https://meustransporte.blogspot.com/2010/01/conheca-47-projetos-de-transporte.html>. Acesso em: 09 out. 2023.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade.** 21. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2002.

MOBILIZE BRASIL. **Acompanhe a mobilidade - Natal/RN.** 2014. Disponível em:

<https://www.mobilize.org.br/acompanhe-a-mobilidade/default.aspx?cidade=8>. Acesso em: 24 out. 2023.

NATAL, Município de. **Plano de Mobilidade Urbana de Natal: Relatório Técnico.** Disponível em:

https://natal.rn.gov.br/storage/app/media/sttu/planmob/Relatorio_Tecnico_do_Plano_de_Mobilidade_Urbana_do_Municipio_do_Natal.pdf. Acesso em: 7 jan. 2025.

NATAL RN. **Conheça o Parque Das Dunas em Natal.** 2019. Disponível em:

<https://natalrn.com.br/parque-das-dunas/>. Acesso em: 22 out. 2023.

ÔNIBUS.ONLINE. **Horário de ônibus Natal, RN.** Disponível em:

<https://onibus.online/rn/natal/>. Acesso em: 20 out. 2023.

PAGE, Stephen J.. **Transporte E Turismo.** 2. ed. São Paulo: Editora Bookman, 2008.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transporte Aéreo e Turismo: gerando desenvolvimento socioeconômico.** São Paulo: Editora Aleph, 2001.



PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transporte Turístico**. São Paulo: Editora Aleph, 2002.

PALHARES, Guilherme Lohmann. Transporte para Turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais. In: TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi (org.). **Análises Regionais e Globais do Turismo Brasileiro**. São Paulo: Editora Roca, 2005. Cap. 42. p. 641-669.

PRAIAS DE NATAL. **Forte dos Reis Magos: Herança e história da cidade de Natal, RN**.. Disponível em: https://www.praiasdenatal.com.br/forte-dos-reis-magos/#google_vignette. Acesso em: 23 out. 2023.

PREFEITURA DO NATAL. **Natal é top 3 entre as cidades mais buscadas do Brasil para as festas do Carnaval**. 2023. 7 de fevereiro. Disponível em: <https://www.natal.rn.gov.br/news/post/38280#:~:text=A%20capital%20potiguar%20ficou%20na%20terceira%20posi%C3%A7%C3%A3o%20atr%C3%A1s,belezas%20naturais%20se%20deve%20ao%20retorno%20do%20Carnaval>. Acesso em: 24 out. 2023.

PREFEITURA DO NATAL - STTU. **Ônibus**. Disponível em: <https://www.natal.rn.gov.br/sttu/onibus>. Acesso em: 26 out. 2023.

RIBEIRO, C. C. P.; FERREIRA, A. K. Logística e transportes: uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro. *Anais do XXII Encontro Nacional de Engenharia de Produção*, Curitiba, PR, 23 a 25 out. 2002. Disponível em: <https://www.abepro.org.br/biblioteca/anais/2002/engenharia_producao/arquivos/2002_23_25_10_ana_0001.pdf>. Acesso em: 11 out. 2023.

ROCHA, R. **Natal tem até projeto de VLT. Mas obras para Copa estão todas atrasadas**. 2012. 26 de julho. Mobilize Brasil. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/noticias/2492/obras-de-mobilidade-para-a-copa-em-natal-estao-atrasadas.html?print=s>>. Acesso em: 13 out. 2023.

RODRIGUES, M. O. **Avaliação da qualidade do transporte coletivo da cidade de São Carlos**. 2006. Dissertação (Mestrado em Engenharia) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-26072006-211449/publico/dissertacaomauricio.pdf>. Acesso em: 17 out. 2023.

SAIBA MAIS. **Conselho Municipal de Transporte não se reuniu durante crise de retirada de linhas de ônibus em Natal**. Saiba Mais, 2023. Disponível em: <https://saibamais.jor.br/2023/05/conselho-municipal-de-transporte-nao-se-reuniu-durante-crise-de-retirada-de-linhas-de-onibus-em-natal/>. Acesso em: 7 jan. 2025.

SAIBA MAIS. **Justiça nega recurso da Seturn e Prefeitura e mantém determinação do retorno de linhas de ônibus suspensas em Natal**. Saiba Mais, 2022. Disponível em: <https://saibamais.jor.br/2022/04/justica-nega-recurso-da-seturn-e-prefeitura-e-mantem-determinacao-do-retorno-de-linhas-de-onibus-suspensas-em-natal/>. Acesso em: 7 jan. 2025.



SANTOS, S. H. **Natal é o destino mais procurado por turistas para o verão, diz Ministério do Turismo**. 2021. 4 de janeiro. G1 RN. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rn/rio-grande-do-norte/noticia/2021/01/04/natal-e-o-destino-mais-procurado-por-turistas-para-o-verao-diz-ministerio-do-turismo.ghtml>>. Acesso em: 17 out. 2023.

SILVA, O. V. D.; BORGUETTI, K. C. Turismo e transporte rodoviário. **Revista Científica Eletrônica de Turismo**, FAEF, v. 8, n. 15, 2011. Disponível em: https://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/v9q9iaRu4icp5g4_2013-5-23-17-0-13.pdf. Acesso em: 18 out. 2023.

SIMON, S.; GASTAL, S. de A.; SANTOS, M. M. C. dos. Mobilidade e Turismo: Hospitalidade no Transporte Coletivo em Caxias do Sul/RS. **Revista Brasileira De Pesquisa Em Turismo**, v. 8, n. 3, p. 552–567, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.7784/rbtur.v8i3.812>. Acesso em: 14 out. 2023.

STREHL, E. G.; MOYANO, C. A. M.; ANGNES, D. L. Atributos qualitativos e fatores de satisfação com o transporte público urbano por ônibus. **Contextus: Revista Contemporânea de Economia e Gestão**, v. 17, n. 1, p. 98-126, 2019. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/5707/570761046004/html/>. Acesso em: 22 out. 2023.

SUMMIT MOBILIDADE - ESTADÃO. **Descubra a importância das faixas exclusivas de ônibus**. 2022. Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/descubra-a-importancia-das-faixas-exclusivas-de-onibus/>. Acesso em: 10 out. 2023.

THOMPSON, K.; SCHOFIELD, P. An investigation of the relationship between public transport performance and destination satisfaction. **Journal of Transport Geography**, 2007. Disponível em: https://www.academia.edu/713651/An_investigation_of_the_relationship_between_public_transport_performance_and_destination_satisfaction. Acesso em: 03 nov. 2023.

TIRACHINI, A.; HENSHER, D. A.; ROSE, J. M. Crowding in public transport systems: Effects on users, operation and implications for the estimation of demand. **Transportation Research: Part A**, v. 53, p. 36-52, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.06.005> . Acesso em: 03 nov. 2023.

TRANSPORTES GUANABARA. **Linhas**. Disponível em: <http://tguanabara.com.br/v2/linhas>. Acesso em: 20 out. 2023.

VIAJE NATAL. **Praia de Ponta Negra - onde ficar, como chegar e o que fazer**. Não informado. Disponível em: <https://www.viajenatal.com.br/blog/ponta-negra-onde-fica-e-como-chegar>. Acesso em: 26 out. 2023.