

# A utilização do transporte coletivo pelo turista em Curitiba

Diogo Luders Fernande<sup>1</sup>  
Thiago Alves de Souza<sup>2</sup>  
Luciana Maria Pinheiro Tonon<sup>3</sup>  
José Manoel Gonçalves Gândara<sup>4</sup>

---

## Resumo

Este artigo é o resultado de uma pesquisa acerca do transporte coletivo de Curitiba objetivando seu uso pelos turistas. Foram analisados problemas decorrentes do transporte individual, como os congestionamentos, visando abordar os ganhos em proporcionar opções que reduzam sua preferência. A partir disso, aprofundou-se o estudo em meios de condução do turista utilizando-se o transporte coletivo na cidade. Foram realizadas pesquisas de referencial bibliográfico, análise de informações em websites, bem como pesquisas empíricas relacionadas às informações disponíveis nos pontos de parada do transporte coletivo. A análise do sistema de informações do transporte coletivo convencional na cidade indica que o mesmo não possui dados relevantes que permitam aos visitantes identificar as linhas que dão acesso aos pontos de interesses turísticos na capital. Uma vez que as informações quanto a itinerários e linhas ainda apresentam problemas, a Linha Turismo e a Linha Aeroporto continuam sendo as melhores opções para os turistas se deslocarem em suas visitas à Curitiba.

**Palavras-chave:** Curitiba. Informação. Linha Turismo. Mobilidade. Transporte Coletivo.

## THE USE OF PUBLIC TRANSPORTATION BY TOURIST IN CURITIBA

---

## Abstract

This article is the result of a survey about public transport in Curitiba as a way to offset used by tourists visiting the city. For that we started with assumptions as problems arising from the increase of individual transport, such as congestion. From this, deepened the study on forms of displacement of tourists using public transportation in the city. Referential bibliographic searches were carried out, review of information on websites, as well as empirical research related information made available at the public transportation stops. The search result indicates that the conventional public transport in the city, when parsed your system info, it turns out that has no relevant data which enable the tourists to identify the lines that give access to touristic points of interest in the capital. Since the information about itineraries and lines still present problems. In this way the line and the Airport Line continue to be the best options for tourists to travel in the city in their visits to Curitiba.

**Keywords:** Curitiba. Information. Tourist Line. Mobility. Collective Transportation.

## 1 INTRODUÇÃO

As cidades se desenvolveram basicamente frente à evolução tecnológica de comunicação, transporte e armazenagem. Desta feita, a mobilidade é fundamental para que o espaço urbano possa se desenvolver de modo satisfatório. Atualmente vivemos, no quesito da vida urbana, um verdadeiro gargalo. Com problemas de congestionamento

<sup>1</sup> Doutorando do Programa de Pós Graduação em Geografia da UFPR. Mestre em Turismo e Hotelaria pela UNIVALI e Bacharel em Turismo pela UEPG – PR. Professor do Departamento de Turismo da UNICENTRO – PR. diggtur@yahoo.com.br. Formação acadêmica. Cargo e instituição a que pertence. Email.

<sup>2</sup> Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia na UFPR (Curitiba-PR) e Research Trainee do Departam Grografia McGill University (Montreal-Canada) .thiagohc@gmail.com.

<sup>3</sup> Mestrando do Programa de Pós Graduação em Geografia pela UFPR e Bacharel em Turismo pela UNICENTRO – PR. luciana tonon <luciana\_tonon@yahoo.com.br>;

<sup>4</sup> Doutor em Turismo e Desenvolvimento Sustentável pela ULPGC, professor e pesquisador do Departamento de Turismo e do Programa de Mestrado e Doutorado em Geografia, e do Programa de Mestrado em Turismo da UFPR. jmggandara@yahoo.com.br.

e dificuldades de locomoção, encontramos um desafio que deve ser encarado com seriedade, criatividade e um planejamento que integre o sistema viário e o transporte público, além do uso e da ocupação do solo (ASCHER, 2010; VASCONCELLOS, 2001; PEREIRA, 2009).

É sabido que o problema de trânsito nos grandes centros não será solucionado apenas por um simples programa de melhoria de tráfego, de restrição de uso do veículo particular, ou da melhoria do transporte público para as necessidades da sociedade. Mas sim, por meio de um trabalho que integre estas ações além de outras iniciativas que proporcionem um uso racional das vias de deslocamento, assim como do transporte público. Na integração das questões de vias, solo e transporte (SCARINGELA, 2001; AMOUZOU, 2000; SOUZA, 2005).

Curitiba é tida como modelo de planejamento e, desde 1960, tem como base o tripé estruturação espacial e uso do solo, sistema viário e transporte público. Esta forma de arranjar cidade proporcionou à capital do Paraná um desenvolvimento coordenado, baseado em uma ação de elaboração, que gerou à cidade uma imagem de urbanização planejada e organizada (OLIVEIRA, 2000; MENEZES, 1996; IPPUC, 2008).

O plano diretor de urbanização da cidade de Curitiba, em seus mais de 60 anos de vigência, esteve preocupado com a questão da circulação, promovendo um sistema de transporte em forma de rede integrada que se tornou modelo no Brasil e no exterior, motivando a visitação, impulsionando e auxiliando o fluxo turístico entre os atrativos da cidade. Este elemento é avaliado como um fator determinante no nível de qualidade de vida da comunidade (NTU, 2008, PAGE, 2001; PALHARES, 2002).

Sendo assim, este estudo tem por objetivo analisar o serviço de informação da Rede Integrada de Transporte de Curitiba, quanto à possibilidade do turista se deslocar entre os atrativos da cidade utilizando o sistema de transporte público da capital.

Esta pesquisa é um estudo exploratório, descritivo, de natureza qualitativa, cujo desenvolvimento se deu em três etapas. A primeira foi constituída de pesquisa bibliográfica e documental, através de levantamento junto a livros, artigos científicos, teses e dissertações, com o intuito embasar teoricamente as análises. Foram utilizados os documentos do IPPUC, Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado 2008, no relatório de Desempenho e Qualidade nos Sistemas de Transporte de Ônibus Urbano (2008) realizado pelo NTU – Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano, assim como informações institucionais no site da URBS – Urbanização de Curitiba S.A.

A segunda etapa do estudo consistiu em uma pesquisa nos sites da URBS e do Instituto Municipal de

Turismo de Curitiba, em busca de informações disponíveis sobre os endereços e as linhas de ônibus que possibilitem a visitação aos atrativos da cidade. Com isso foi possível identificar as oportunidades e dificuldades encontradas para gerar informações sobre o transporte público e sua integração com a atividade do turismo.

Na última etapa do estudo, o serviço de informação da Rede Integrada de Transporte de Curitiba foi analisado quanto à possibilidade do turista se deslocar entre os atrativos da cidade utilizando o sistema de transporte público da capital. A análise adveio do emparelhamento dedados encontrados na busca em sites e documentos com o embasamento teórico realizado na primeira etapa da pesquisa, sendo possível, assim, a concretização do objetivo proposto.

## 2 TRANSPORTE E TURISMO

A melhoria da organização da cidade deve ser entendida como uma ação de cunho social e econômico, de modo a proporcionar o aumento da qualidade de vida da comunidade, satisfazendo as pessoas que usam a cidade nas suas necessidades mais diversas, tais como: morar, trabalhar, locomover, lazer, entre outras (YAZIGI, 2001; LOPES, 1998; SOUZA, 2005).

A evolução das cidades sempre foi pautada pelo desenvolvimento das tecnologias de comunicação e transportes, tanto de pessoas como de mercadorias. Com a globalização e os avanços nas tecnologias já citadas, emerge no século XXI uma nova realidade, na qual a mobilidade de informações, bens, serviços e pessoas pode se dar de forma muito mais rápida, espontânea e regular (ASCHER, 2010; VASCONCELLOS, 2001; AMOUZOU, 2000).

O desenvolvimento está diretamente relacionado à facilidade de circulação de recursos, informações e produtos. Assim, a distribuição e densidade das redes de transportes definirão a possibilidade de desenvolvimento de uma atividade em determinada área da cidade (ASCHER, 2010; PEREIRA, 2009; AMAZOU, 2000; BERG; BORG; MEER, 1995). Cada vez mais as cidades se tornam objetos de desejo para moradores e visitantes na busca de exploração dos recursos e de moradia. Um dos elementos fundamentais na vida urbana atual é a mobilidade, uma vez que a cidade pode ser entendida por 3 sistemas distintos: o de produção, o de reprodução e o de circulação. O espaço urbano deixa de ser um espaço de produção para se tornar um espaço produtivo, onde as condições de deslocamento são imprescindíveis na distribuição

espacial das atividades, funções e serviços urbanos (VASCONCELLOS, 2001; PEREIRA, 2009; AMOUZOU, 2000).

O turismo se apropria das melhorias de infraestrutura e atratividade que as cidades apresentam, dando-lhes novos usos e significados, criando novas possibilidades de instrumentos de desenvolvimento e consumo, tanto para moradores quanto para visitantes. Logo, a mobilidade destes usuários até as cidades e dentro delas é fundamental.

O crescimento do turismo em uma localidade ou sua expansão baseia-se, muitas vezes, na acessibilidade de seus atrativos e recursos. A acessibilidade apóia e sustenta o crescimento contínuo da prática do turismo, e influencia diretamente a experiência do visitante em uma determinada viagem, sendo em alguns exemplos a principal experiência para o turista, como nos casos dos cruzeiros, dos trens panorâmicos e dos passeios de carro, de ônibus turísticos e de bicicleta. Portanto, a facilidade de uso e de escolha do transporte dentro do destino, com o objetivo de se deslocar entre os atrativos, é fundamental para uma boa qualidade da experiência do turista em uma cidade (PAGE, 2001; PALHARES, 2002; BERG; BORG; MEER, 1995).

Assim, medidas devem ser realizadas no setor de transportes para agregar valor ao destino e minimizar os problemas de congestionamento nas cidades, como estimular nos turistas e residentes o uso compartilhado de veículos e de alternativas de circulação como o ciclismo e a caminhada, e fornecer informações para o uso do transporte público, diminuindo ainda o consumo de energia no deslocamento através da busca de veículos menos poluentes para o transporte coletivo e individual. (PAGE, 2002; PALHARES, 2002)

Uma das formas de minimizar o caos do trânsito nas grandes cidades consiste na melhoria dos serviços oferecidos pelas empresas de transporte público urbano, sendo que a qualidade consiste em uma somatória de variáveis que são percebidas e avaliadas pelos usuários. Dentre as variáveis encontradas nos estudos do NTU (2008) e do Plan de Deplacement Urbain - Plano de Deslocamento Urbano da França (apud AMOUZOU, 2001), a questão da informação sobre o transporte público é uma das que possui maior importância para o bom aproveitamento deste tipo de transporte pelos turistas, ao repassar a estes usuários que não conhecem a cidade as informações

e segurança necessárias para que possam trocar o transporte individual pelo coletivo na efetivação de seus roteiros no destino turístico (PAGE, 2002; PALHARES, 2002).

Nos dois documentos, a qualidade consiste em oferecer aos passageiros o serviço de informação que possibilite ao usuário explorar diferentes linhas de transporte para realizar seu deslocamento, de modo que este possa tomar a decisão, por meio destas informações, de qual linha irá utilizar para chegar de modo mais eficiente até o seu destino. Tais informações podem ser disponibilizadas aos usuários por meio digital e eletrônico, e/ou em painéis fixos nos terminais e pontos de parada, nos quais conste ao menos o itinerário, o plano e o trajeto das diferentes linhas que ali oferecem seus serviços, assim como a localização de serviços públicos, tais como, hospitais, postos de saúde, delegacias, etc., em mais de um idioma (NTU, 2008; PDU apud AMOUZOU, 2001; BERG; BORG; MEER, 1995).

Além das informações oferecidas em sites e painéis dos pontos de paradas, é preciso, para uma boa qualidade dos serviços, que os veículos sejam equipados com avisos luminosos das paradas que estão por acontecer, assim como um bom sistema de som que auxilie a identificação de qual é a parada em que o veículo está ou que fará. Para tanto, é importante que tais informações estejam disponíveis em pelo menos 2 idiomas. Essas informações auxiliam aos usuários a identificar o momento do desembarque, assim como proporcionam aos visitantes que estão utilizando o transporte público maior segurança e conforto (NTU, 2008; PDU apud AMOUZOU, 2001; BERG; BORG; MEER, 1995).

Um bom sistema de informação propicia a junção de informações de possibilitando ao usuário a tomada de decisão, a escolha de qual é a melhor linha a ser utilizada, seja pelo percurso, pelo tempo, ou pela disponibilidade no momento.

O sistema de transporte coletivo urbano é um elemento do cotidiano urbano que qualifica a cidade e, quando for bem gerido e executado, este é um fator determinante no crescimento e desenvolvimento da urbe, possibilitando a mobilidade eficiente de pessoas, assim como auxiliando para redução de congestionamentos e, conseqüentemente, atuando no melhor deslocamento de bens, serviços e produtos (ASCHER, 2010; SOUZA, 2005; NTU,

2008; VASCONCELLOS, 2001).

Esse sistema tem importância no desenvolvimento da atividade turística, possibilitando o acesso e o fluxo de visitantes aos atrativos e pontos de interesse turístico a um preço acessível, oportunizando a interação do turista com a vida da cidade. Para tanto, é fundamental um bom sistema de informação que proporcione dados suficientes para que o turista possa utilizar do transporte público de forma segura, confortável e eficiente, conseguindo se locomover dentro da urbe sem prejuízo à sua experiência de visitação.

### 3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Ao discutir o trânsito em qualquer cidade devemos analisar seu transporte coletivo, uma vez que a eficiência deste pode diminuir substancialmente a quantidade de veículos particulares em circulação. Neste aspecto da vida urbana Curitiba se destaca, uma vez que possui um sistema de transporte de massa que serviu de modelo e ainda hoje motiva muitas visitas de técnicos e profissionais da área à cidade para conhecê-lo.

O transporte coletivo da capital paranaense como conhecemos hoje tem mais de 40 anos desde o seu planejamento, sendo estabelecido mediante o plano diretor de 66, que no final da década de 60, com a construção das canaletas exclusivas para o transporte de massa, possibilitou a implantação do sistema integrado de transportes (IPPUC, 2008).



















Além da evolução física de infraestrutura e de aumento da rede, houve no ano de 1986 uma mudança institucional transferindo a gestão da rede para a URBS – Urbanização de Curitiba S.A, esta passa a ser a concessionária da rede e as operadoras de transportes a permissionárias.

Com o aumento espacial da cobertura da rede e da integração entre Curitiba e sua região metropolitana,

em 1996, através da permissão do governo do Estado, a URBS passa atuar e controlar também o transporte da região metropolitana. Segundo dados da Prefeitura Municipal de Curitiba (2008), a Rede Integrada de Transporte Público RIT atende a praticamente 97% da demanda urbana e 73% da demanda metropolitana de Curitiba.

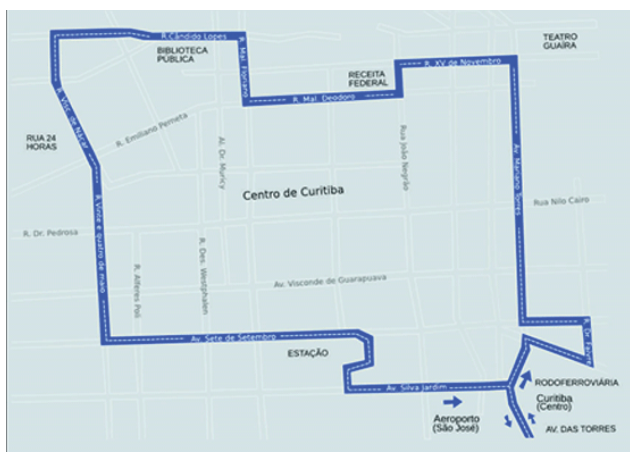
O transporte coletivo de Curitiba, em sua rede integrada, é composto por linhas distribuídas na cidade e identificadas por cores conforme a figura 01. Cada linha possui uma especialidade que atende a um determinado serviço facilitando a mobilidade, integrando os tipos de veículos às exigências dos usuários e às vias de transporte em conformidade aos espaços da cidade por onde circula. As mesmas são hierarquizadas conforme a função que desempenham em: Expressas, Alimentadoras, Interbairros, Diretas, Troncais e Intercidades compoendo a RIT e demais, Convencionais, Circular Centro, Inter-hospitais, Turismo, Aeroporto, Madrugueiro e o SITES, complementando o sistema (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, 2012).

Figura 1. Características da linha da RIT de Curitiba

COMPOSIÇÃO DA FROTA 2011						
RIT - REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE						
CATEGORIA DE LINHA	TIPOS DE VEÍCULO	CAPACIDADE / VEÍCULO	FROTA OPERANTE		QTDE LINHAS	
			Subtotal	Total		
EXPRESSO LIGEIRÃO	BIARTICULADO 	250	24	24	02	
EXPRESSO	BIARTICULADO 	230 / 250	149	161	06	
	ARTICULADO 	170	12			
LINHA DIRETA	ARTICULADO 	150	51	395	18	
	PADRÃO 	110	344			
INTERBAIROS	ARTICULADO 	140	105	122	07	
	PADRÃO 	100	17			
ALIMENTADOR	ARTICULADO 	140	119	785	221	
	COMUM 	85	635			
	MICRO ESPECIAL 	70	31			
TRONCAL	ARTICULADO 	140	23	147	21	
	COMUM 	85	120			
	MICRO ESPECIAL 	70	4			
CONVENCIONAL	COMUM 	85	136	267	78	
	MICRO ESPECIAL 	70	108			
	MICRO 	40	23			
CIRCULAR	MICRO 	40	9	9	01	
TURISMO	DOUBLE-DECK 	65	5	5	01	
TOTAL			1.915	355		

**Fonte:**URBS, 2012.

A linha aeroporto (executivo) é operada por micro-ônibus que tem como itinerário a ligação entre o Aeroporto Internacional Afonso Pena, que se localiza na cidade de São José dos Pinhás, e o centro de Curitiba, com paradas em diversos pontos(figura 2) como a Rodoferroviária, o Teatro Guaira, a Receita Federal, a Biblioteca Pública, a Rua 24h e o Shopping Estação.Tais pontos de parada estão próximos à rede hoteleira de Curitiba, assim como alguns atrativos e, principalmente, oportunizam ao turista a troca da modalidade de transporte, do aéreo ao rodoviário, de modo eficiente em um veículo confortável e rápido,uma vez que não há paradas no itinerário entre o Aeroporto e a sua primeira parada, a Rodoferroviária.



**Figura 2: Rota Linha Aeroporto**

**Fonte:** <http://www.aeroportoexecutivo.com.br/>

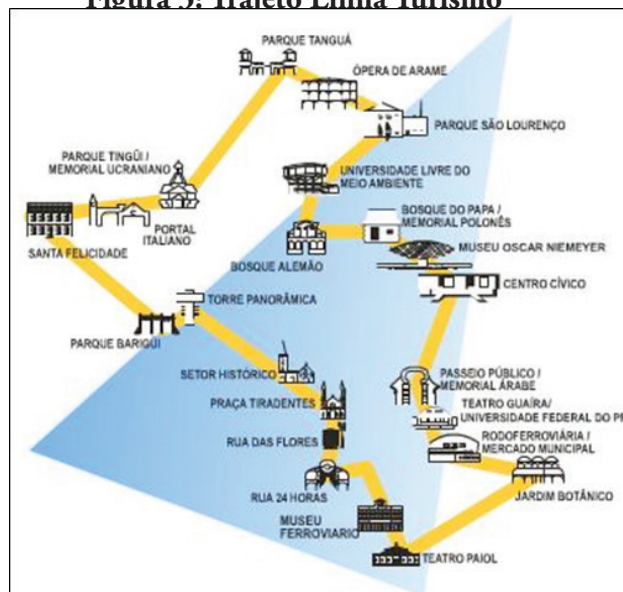
O ônibus sae a cada 15 minutos do aeroporto com destino ao centro da cidade, seu percurso leva cerca de 40 a 50 minutos, em veículos climatizados, com acesso à internet. Além disso a linha possui um site com informações sobre horários e estimativas de deslocamento, assim como o valor das tarifas e o itinerário do veículo, o que proporciona ao turista um instrumento de pesquisa e tomada de decisão por um meio de transporte barato e eficiente no deslocamento do aeroporto a outro ponto da cidade, de modo a facilitar o planejamento da chegada e saída de Curitiba. Proporcionando aos usuários informações de modo a colocar o visitante em uma posição privilegiada possibilitando uma tomada de decisão que favorece o uso do transporte

coletivo ao individual (PDU apud AMOUZOU, 2001; PAGE, 2002; PALHARES, 2002).

Outra linha de transporte coletivo disponível aos turistas é a Linha Turismo, formulada para melhorar o atendimento e a satisfação dos turistas ao visitar os atrativos de Curitiba, circulando entre os principais atrativos da cidade. Sua implantação se deu no ano de 1994, e hoje a Linha Turismo conta com uma frota de veículos especiais com duplo deck, sendo o primeiro com janelas panorâmicas e ar condicionado, e o segundo em cobertura, o que possibilita ao turista maior integração com a paisagem, os parques, as praças e demais atrações da cidade.

O percurso da Linha Turismo possui 24 paradas (figura 03) em um percurso de 45 km pelos principais atrativos turísticos da cidade, como: Parque Barigui, Jardim Botânico, Ópera de Arame, Museu Oscar Niemeyer, entre outros. Possibilitando ao usuário o desembarque e embarque em quatro destas paradas com um mesmo bilhete (CURITIBA, 2012).

**Figura 3: Traieto Linha Turismo**



**Fonte:** URBS, 2012

Esta iniciativa vem se tornando um dos principais atrativos da cidade ao possibilitar que o turista circule por Curitiba sem utilizar seu veículo, auxiliando na diminuição do tráfego na cidade, uma vez que o transporte proporciona ao usuário qualidade de visitaçao e comodidade no deslocamento, com intervalos de 30 minutos a

um preço acessível, tal como pode ser observado no quadro 01, oportunizando o uso do transporte coletivo na visitação e na forma de experienciar a cidade (PAGE, 2001, PALHARES, 2002).

**Quadro 1 - Comparativo entre a Linha**

	Frequência	Tempo do trajeto	Preço	Diferenciais
<b>Linha Aeroporto Executivo</b>	15 minutos	40 minutos (Ponto na Av. Marechal Deodoro)	R\$10,00 (abril de 2012)	Internet Wi-fi
<b>Linha Ligeirinho Aeroporto</b>	30 a 40 minutos	60 minutos (Ponto na Av. Marechal Deodoro)	R\$2,60 (abril de 2012)	Diversos pontos de paradas ao longo do trajeto
<b>Taxi</b>	5 minutos (tempo média de espera por um taxi)	35 minutos (Ponto na Av. Marechal Deodoro)	Bandeira 1 - R\$ 41,40 (abril de 2012) Bandeira 2 - R\$46,60 (abril de 2012)	Serviço disponível 24h
<b>Linha Turismo</b>	30 minutos	2h e 30 minutos	R\$27,00 (com direito a 4 reembarques)	Circula pelos principais atrativos da cidade

**Aeroporto Executivo, Linha Ligeirinho Aeroporto, Serviço de Taxi e Linha Turismo**

Fonte: Autores, 2012

As informações sobre a Linha Turismo podem ser acessadas em diversos sites. O principal deles o da URBS, que possui dados quanto ao horário de funcionamento, pontos de parada e preço, mas outros dados podem ser adquiridos em diversos sites de busca na internet, sendo possível encontrar até mesmos itinerários com horários em cada um dos atrativos atendidos por este serviço. Esta abundancia de informações favorece o uso de tal meio de deslocamento por transmitir dados precisos

e confiáveis, facilitando o planejamento prévio à visitação (NTU, 2008; PDU apud AMAUZOU, 2001; PAGE, 2001; PALHARES, 2002).

É importante salientar que estes meios de transporte são bem avaliados pelos turistas e visitantes, a Linha Turismo é considerada pelos mesmos como um atrativo turístico, o transporte coletivo também é muito bem avaliado, apontado por mais de 50% dos usuários, visitantes e residentes como bom e ótimo, segundo os estudos do Instituto Municipal de Turismo (2010).

Comparando a Linha Turismo e a Linha Aeroporto Executivo com as linhas convencionais, pode-se identificar que a Linha Turismo possibilita a visitação e a contemplação dos principais atrativos turístico da capital em veículo adaptado para atender as necessidades dos turistas. Ao utilizar o transporte convencional uma das principais dificuldades que o turista encontrará será a necessidade do conhecimento prévio do endereço ou linha de ônibus que chegue até o atrativo de interesse do visitante, ou seja, adquirir informação. Um problema grave, que deve ser sanado

de modo a incentivar o uso do transporte público de modo eficiente para a visitação turística em Curitiba (NTU, 2008; PDU apud AMAUZOU, 2001; PAGE, 2001; PALHARES, 2002).

O website da URBS disponibiliza os itinerários das linhas que circulam por Curitiba, basta informar a linha ou endereço desejado, para que se possa acessar o conteúdo. Ao realizar a pesquisa, foram identificados alguns problemas técnicos na utilização dessa ferramenta de busca de informação, tais como a indisponibilidade da visualização dos mapas do itinerário nos browsers Mozilla FireFox, Mac Safari e Google Chrome, sendo esse recurso possível apenas através do

Internet Explorer.

Apesar de disponibilizar as linhas tanto na forma textual como por meio de mapas interativos, a possibilidade de navegação pela tela com visualização geral ou em detalhe (zoom) não é tão rápida e fácil. O trajeto da linha é mostrado em relação ao mapa de arruamento de Curitiba e Região Metropolitana, e é possível visualizar nome de bairros e ruas, de parques e praças. Porém, o maior obstáculo para o turista realizar a busca é que necessariamente precisa saber o endereço do atrativo turístico, ou ter uma noção de possíveis linhas de transporte coletivo que tenham o itinerário na região.

Assim, o turista deve buscar tais informações no website oficial de turismo de Curitiba, [www.turismo.curitiba.pr.gov.br](http://www.turismo.curitiba.pr.gov.br), que dispõe aos usuários informações sobre 46 atrativos da cidade entre as quais o histórico do atrativo e suas características gerais, localização (endereço), horário de funcionamento, linhas de ônibus convencionais que o turista pode utilizar para chegar até o atrativo, e os acessos ao atrativo. Um fator que dificulta o uso dessas informações é que elas se encontram somente em português, com exceção das informações sobre o atrativo, histórico e características (BERG; BORG; MEER, 1995).

Mesmo com as informações necessárias para procurar o itinerário no website da URBS, o principal problema encontrado foi na interface do itinerário do ônibus, uma vez que o loading do mapa é lento e não permite uma boa visualização. O único sucesso dessa ferramenta foi a pesquisa pelo nome ou número da linha de transporte coletivo. Quando digitado o endereço dos atrativos normalmente o resultado da busca foi: “resposta de pesquisa inválida”. O que não possibilita segurança ao usuário do transporte coletivo da cidade para se deslocar entre os atrativos turísticos. Esta deficiência desqualifica o sistema de transporte para o turismo, uma vez que as informações são fundamentais para possibilitar a experiência turística dos visitantes na cidade. Sem estas não há meios para incentivar o uso deste tipo de transporte para o turismo, proporcionando uma experiência e vivência única na cidade visitada (NTU, 2008; PDU apud AMAUZOU, 2001; PAGE, 2001; PALHARES, 2002).

Outro modo de acesso às informações sobre linhas de ônibus de Curitiba são os painéis existentes

nas paradas. Estes possuem: mapas das demais paradas e terminais da região, frota, capacidade dos veículos e horários e itinerários das linhas de ônibus, localização dos parques e das regionais de saúde (NTU, 2008; PDU apud AMAUZOU, 2001).

O turista pode utilizar os mapas e informações disponíveis no mobiliário urbano, parada de ônibus, na tentativa de localizar os atrativos que deseja visitar. Primeiramente, ao analisar os mapas e informações nas estações tubo (ponto de parada das linhas Biarticulado e Ligeirinho) constata-se que não há menção a ruas e atrativos turísticos, apenas informações relacionadas às próximas estações. Os demais mapas e informações disponíveis nas paradas de ônibus convencionais existem em dois padrões. O primeiro é o mapa da RIT, que é de difícil visualização, sobrecarregado de informações e sem menção a pontos de referência. A segunda versão apresenta melhor legibilidade e alguns pontos de referência que ajudam o usuário a localizar qual a linha que permitirá o acesso aos principais atrativos turísticos da cidade, mas abrange apenas as áreas específicas onde as paradas estão fixadas.

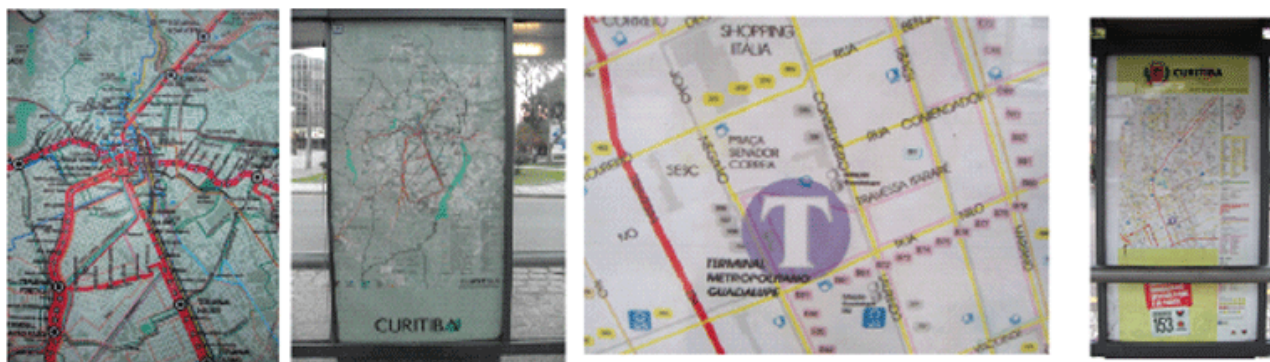
**Figura 4: Painéis de informação nos pontos**



**de parada em Curitiba**

**Fonte:** Os Autores, 2012.

Apesar de não proporcionarem o acesso a atrativos turísticos que estão distantes do itinerário da Linha Turismo, os mapas disponíveis no mobiliário urbano específicos para a mesma são melhores e possuem mais informações para acessar atrativos que estejam a uma distância possível de ser realizada a pé destes pontos de paradas, indicando ruas e atrativos de forma legível.

**Figura 5: Painéis de informação nos pontos**

### de parada da Linha Turismo

Fonte: Os Autores, 2012.

Uma vez que a mobilidade dentro da cidade é um dos elementos fundamentais para o bom funcionamento da urbe, a falta da mesma é um dos principais problemas enfrentados por moradores dos grandes centros. Em Curitiba, mesmo com todos os anos de planejamento e os cuidados com a circulação, o trânsito se apresenta como um dos problemas urbanos da capital. Para os residentes este problema da vida urbana atinge diretamente a qualidade de vida na cidade. Para os visitantes, os congestionamentos são experiências negativas na visitação, uma vez que dificultam o deslocamento entre os pontos de interesses destes turistas e acarretam em uma perda de tempo na viagem (RESENDE; SOUZA, 2009; PRADO; GOMES; FERREIRA, 2008).

Devem-se encontrar alternativas para a locomoção na cidade, priorizando o transporte coletivo ao individual, tanto para residentes como para os visitantes. Para estes, Curitiba oferece dois serviç os: a Linha Aeroporto (Executivo) e a Linha Turismo, que oferecem a alternativa de uso do transporte público ao particular, com preç os acessíveis, veículos confortáveis, itinerários e horários compatíveis com as necessidades dos turistas, facilitando a entrada e saída da cidade, assim como deslocamentos entre os principais atrativos e pontos de interesse turísticos (NTU, 2008; PDU apud AMOUZOU, 2001; PAGE, 2001; PALHARES, 2002).

Constatou-se que apesar de ser possível localizar informações sobre quais linhas de transporte coletivo o turista pode pegar para chegar até os atrativos turísticos, exige-se o mínimo de conhecimento sobre a cidade para se localizar nos mapas disponíveis

no mobiliário urbano e nos sites institucionais da cidade. Algumas ferramentas que poderiam facilitar o acesso do Turista ao transporte coletivo não estão disponíveis ou apresentam problemas de empregabilidade (Gerador de Itinerário da URBS).

Logo, a Linha Turismo mostra-se como uma opção para o turista que deseja ter um panorama geral dos atrativos da cidade. Mesmo permitindo apenas 4 reembarques, o turista pode, através do tour, constatar que alguns atrativos valem a pena ser visitados posteriormente, tendo a opção de procurar qual a linha de transporte coletivo seria mais interessante.

A conectividade do transporte coletivo com os atrativos turísticos da cidade, atendidos ou não pela Linha Turismo, é uma realidade, mas ainda   difícil conseguir informações quanto às paradas e os itinerários do transporte convencional, uma vez que na maioria dos locais onde se encontram estas informações elas não estão em outro idioma a não ser o português. (BERG; BORG; MEER, 1995) Logo, constata-se que o problema está centrado muito mais na disponibilidade de informações das rotas integradas com as linhas do transporte coletivo convencional, do que na viabilidade de acessar os atrativos utilizando essa modalidade de transporte.

As linhas de transporte coletivo de Curitiba são bem avaliadas por seus usuários, e são um meio de deslocamento eficiente tanto para residentes como para visitantes. As linhas do aeroporto e a Linha Turismo, não são usadas exclusivamente por turistas, mas por toda a população curitibana, uma vez que oferecem serviç os c modos para a população no deslocamento dentro da cidade, sendo no caso da Linha Turismo uma opção de lazer e entretenimento que possibilita o uso e a vivência na cidade.



## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Curitiba, tida como modelo de planejamento e de sistema de transporte público, tem sua imagem formada devido a anos de trabalho planejado de modo a integrar o sistema viário, o uso do solo e o transporte público, visando à qualidade de vida na cidade, de modo a proporcionar aos usuários da urbe, sejam estes residentes ou visitantes, serviços públicos de qualidade.

Um dos elementos que auxilia a manutenção da boa imagem da capital paranaense é a sua Rede Integrada de Transporte Público, que possui linhas de transporte caracterizadas por um sistema de gestão e execução elaborado conforme estudos técnicos e científicos, baseados na demanda e nas características de cada linha, na tentativa de melhorar o atendimento e proporcionar melhor mobilidade na cidade.

Em cidades como Curitiba, nas quais determinados espaços do meio urbano possuem potencial de atração turística, um sistema de circulação eficiente é fundamental para incentivar o fluxo de turistas dentro da urbe, encontrando no meio de transporte coletivo uma oportunidade de contato com cotidiano da destinação visitada em um meio de deslocamento barato. Para tanto, é preciso que o turista que não conhece a cidade possa adquirir informações suficientes para se utilizar das linhas de ônibus de forma segura e eficiente, em mais de um idioma, podendo circular pelos pontos de interesse turísticos através do transporte público.

Assim é evidente a necessidade da implantação de mecanismos de comunicação que ofereçam ao usuário informações suficientes quanto aos atrativos turísticos e linhas de ônibus para que os turistas possam se informar quanto a horários, preços, itinerários, quais atrativos podem ser acessados por uma determinada linha, pontos ou terminais de troca de linha, etc., Proporcionando ao visitante que pelo transporte público ao veículo particular, na busca de minimizar o problema de congestionamentos e oferecendo ao turista uma experiência autêntica de vivência na cidade visitada.

Os estudos do NTU (2008) e do Plan de Deplacement Urbain - Plano de Deslocamento Urbano da França (apud AMOUZOU, 2001), indicam a disponibilidade de Informação como uma das variáveis da avaliação de qualidade na prestação de serviços pelas empresas públicas de

transporte urbano. No caso de Curitiba, pode-se perceber que ainda há a necessidade de ajustes neste quesito, visto que a cidade será sede de alguns jogos da Copa de 2014 e o incentivo e as facilidades que os visitantes terão para utilizar o transporte coletivo da cidade irão contribuir com a redução dos congestionamentos provocados pelo uso do veículo particular nos dias de visitação a Curitiba.

Portanto, oferecer aos visitantes e residentes informações atualizadas e de qualidade, apresentando opções de deslocamento, é um dos meios de auxiliar na melhoria da experiência de visitação, uma vez que os atrativos e pontos de interesse turísticos de Curitiba possuem uma boa integração com o transporte coletivo, necessitando de acertos para que informações suficientes sejam disponibilizadas aos usuários interessados em acessar tais pontos por meio do sistema de transporte público.

## REFERÊNCIAS

- AMOUZOU, K. D. *Qualidade de vida e transporte público urbano: estratégias para melhorar a qualidade no serviço de transporte público por ônibus*. 154f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – FGV Rio de Janeiro, 2000.
- ASCHER, F. *Os novos princípios do urbanismo*. Trad. Nadia Somekh. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO – NTU. *Desempenho e qualidade nos sistemas de ônibus urbanos*. Brasília, 2008.
- BERG, L. van der; BORG, J. van der; MERR, J. van der. *Gestión del turismo en las grandes ciudades: estudio comparativo del desarrollo y estrategias turísticas en seis futuros destinos y dos ya establecidos*. Estudios turísticos, n 126. Madri: Instituto de estudios turísticos, 1995. p 33 – 60.
- LOPES, R.. *A cidade intencional: o planejamento estratégico de cidades*. 2. ed. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.
- OLIVEIRA, D. de. *Curitiba e o mito da cidade modelo*. Curitiba: Ed. da UFPR, 2000.

PAGE, S. *Transporte e turismo*. Porto Alegre: Bookman, 2001.

PALHARES, G. L. *Transportes turísticos*. São Paulo: Aleph, 2002

PARRA, F. R.. *Gestão do transporte público por ônibus: os casos de Bogotá, Belo Horizonte e Curitiba*. 2005. 197f. Dissertação (Mestrado em Gestão Urbana) – PUC Paraná, Curitiba, 2005.

PEREIRA, M. F. V. *Redes, sistemas de transportes e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro*. Sociedade & Natureza. Vol 21. n. 1. Uberlândia: 2009, p. 121 – 129.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. *Plano de mobilidade urbana e transporte integrado: Proposta preliminar*. 2008

RESENDE, P.T.V; SOUZA, P.R. *Mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras: um estudo sobre os impactos do congestionamento*. SIMPOI, 2009. Disponível em <[http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2009/artigos/E2009\\_T00138\\_PCN41516.pdf](http://www.simpoi.fgvsp.br/arquivo/2009/artigos/E2009_T00138_PCN41516.pdf)> Acesso em 10 de fev de 2012.

PRADO, T.M.R; GOMES, N.G.U; FERREIRA, W.R. *O estudo da relação intrínseca entre o trânsito e o turismo na cidade de Caldas Novas – GO*. Revista Eletrônica do de Geografia do Campus de Jataí – UFG. Jataí – GO, N 11, jul-dez, 2008. Disponível em <<http://revistas.jatai.ufg.br/>> Acesso em 10 de fev. de 2012.

SOUZA, M. L. de. *ABC do desenvolvimento urbano*. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2005.

VASCONCELLOS, E. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.

*Recebido em 28 de fevereiro de 2013.*

*Aprovado, em sua versão final, em 23 de março 2013.*

*Artigo convidado.*