



Universidade de Brasília
Centro de Excelência em Turismo

Pós-graduação *Lato Sensu*

Curso de Especialização em Gestão de Negócios em Turismo

**A INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO
COM O TURISMO CÍVICO NA CIDADE DE BRASÍLIA**

Monic Apolinário de Andrade

Brasília – 2009



Universidade de Brasília
Centro de Excelência em Turismo

Pós-graduação *Lato Sensu*

Curso de Especialização em Gestão de Negócios em Turismo

**A INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO
COM O TURISMO CÍVICO NA CIDADE DE BRASÍLIA**

Monic Apolinário de Andrade

Professora Orientadora: Elisângela Machado da Silva, MsC.

Monografia apresentada ao Centro de Excelência em Turismo da
Universidade de Brasília – CET/ UnB, como requisito parcial à obtenção
do grau de Especialista em Gestão de Negócios em Turismo.

Brasília – 2009

MODELO DE FICHA CATALOGRÁFICA

(VERIFICAR E CONFIRMAR PREENCHIMENTO DE ACORDO COM AS NORMAS DA BIBLIOTECA CENTRAL. DEVE SER POSICIONADA NO TERÇO INFERIOR DO VERSO DA FOLHA DE ROSTO)

Andrade, Monic Apolinário de

A integração do transporte público urbano com o turismo cívico na cidade de Brasília / Monic A. Andrade. – Brasília, 2009.
57 f.: il.

Monografia (especialização) – Universidade de Brasília, Centro de Excelência em Turismo, 2009.

Orientadora: Elisângela Machado da Silva, MsC.

1. Transporte público - Brasília. 2. Roteiro turístico 3. Turismo cívico.

CDU 338.482.2(043)

7,5 cm

12,5 cm

Universidade de Brasília
Centro de Excelência em Turismo

Pós-graduação *Lato Sensu*

Curso de Especialização em Gestão de Negócios em Turismo

**A INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO
COM O TURISMO CÍVICO NA CIDADE DE BRASÍLIA**

Monic Apolinário de Andrade

Aprovado por:

Professora orientadora: Elisângela Machado da Silva, MsC.

Professor Avaliador: Nome e Titulação

Professor Avaliador: Nome e Titulação

Brasília, 29 de Julho de 2009

Aos meus pais Wagno e Meiry que me dão força e me incentivam a continuar buscando conhecimento e aos meus amigos que sempre estão ao meu lado me dando apoio nas horas mais difíceis.

"A mente que se abre a uma idéia
jamais voltará ao seu tamanho original"

Albert Einstein

RESUMO

O presente estudo tende a mostrar importância da relação entre o transporte e o turismo, buscando analisar as ligações entre esses dois setores e como o transporte público coletivo - o ônibus - na cidade de Brasília pode ajudar no desenvolvimento turístico da capital. Com base em pesquisas foram selecionados os atrativos que fazem parte do roteiro cívico elaborado para a cidade e quais as opções de transporte que os turistas podem dispor para conhecer esses atrativos. Além da identificação dessas linhas por ônibus foi avaliado em que situações encontram-se esses meios de transporte tendo como base os critérios propostos pela Associação das Empresas de Transporte Urbano. Fazer com que o transporte público entre em sintonia com o turismo não é uma das mais fáceis tarefas, por isso os dados obtidos durante a pesquisa trouxeram uma realidade que pouco não se notava, ou que não era dada sua devida importância. Com isso foi possível elaborar propostas para a utilização das linhas de transporte que conceituem esses resultados e demonstrar a possibilidade de sincronizar essas duas variáveis para que Brasília possa ser também conhecida não só pelos seus cenários arquitetônicos ou pelo seu poder político, mais também por sua originalidade e bom desempenho ao que se trata em promover o desenvolvimento turístico de boa qualidade utilizando o serviço público de transportes da cidade.

1. Transporte Público por ônibus

2. Roteiro Turístico

3. Turismo Cívico

ABSTRACT

The present research intends to show the importance between transportation and tourism, trying to connect the both departments and how public transportation – bus – in the capital Brasilia could help the tourism activity in the city. As the base of the research were selected the attractions from the civic tour from the city and with options of transportation the visitors have to get to the attractions. Besides the identification of the bus lines, the vehicles were evaluated about their condition, based on the criteria of Urban Transportation Company Association. Make sure that transportation and tourism get in harmony, it is not an easy job, because of it, the data shown on the pool showed a reality that was not noticed, or that was not important for the others. With that data was possible to elaborate proposals that show how it is possible to synchronize these two areas so Brasilia could also be known not only by its architecture and politics, but also by its originality and outstanding capacity to promote high quality tourism development using the public service transportation.

1. Public Transportation
by bus

2. Sightseeing Tour

3. Civic Tourism

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. REFERENCIAL TEÓRICO	
2.1. Turismo, espaço e urbanização: aspectos teóricos e reflexões.	14
2.1.1. Turismo e Espaço Urbano.	14
2.1.2. Urbanização: Planejamento Urbano, Turístico e de Transporte.	20
2.2. Transporte Urbano e Turismo	26
2.2.1. A evolução do Turismo x evolução do Transporte	27
2.2.2 Transporte público urbano: Acepções, desempenho e relação com o Turismo.	31
2.3. Roteirização Turística: Definições e Apresentação dos Roteiros Turísticos Elaborados para a Cidade de Brasília.	36
2.3.1. Roteirização Turística: Elementos e Características.	37
2.3.2. Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade: Seus roteiros e atrativos.	42
2.3.3. A utilização do transporte por ônibus na cidade de Brasília	49
3. METODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA	56
4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS	60
4.1. Analisando as áreas de estudo	61
4.2. Identificação das linhas de ônibus que atendem aos atrativos existentes dentro da proposta do roteiro cívico.	68
4.3. Análise dos requisitos de qualidade no transporte público de Brasília.	72
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	79
6. REFERÊNCIAS	81
APÊNDICE	
Apêndice A - Relação dos atrativos encontrados no roteiro cívico seus horários de funcionamento e descrição.	84

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Relação entre planejamento urbano, de transporte e da circulação.	23
Figura 2 - Requisitos de qualidade no transporte público.	34
Figura 3 - Exemplo da cadeia produtiva do turismo	35
Figura 4 - Elementos inerentes aos roteiros turísticos	38
Figura 5 - Desembargue mensal de passageiros em vôos nacionais	40
Figura 6 - Classificação dos roteiros turísticos, dentro do aspecto espacial.	41
Figura 7 - Plano de Brasília proposto por Lúcio Costa	43
Figura 8 e 9 - Pontos de parada denominada por hábito e de placa.	52
Figura 10 - Ponto de parada denominado de Abrigo	52
Figura 11 - Variáveis da satisfação agregadas nas dimensões infra-estrutura turística.	53
Figura 12 - Utilização do transporte na cidade pelos turistas de lazer	54
Figura 13 - Atividades desenvolvidas pelos turistas de lazer	54
Figura 14 – Utilização do transporte na cidade pelos turistas de negócios	55
Figura 15 - Mapa da parte central do Plano Piloto.	62
Figura 16 - Local de hospedagem dos turistas de lazer em Brasília	63
Figura 17 – Local de hospedagem dos turistas de negócios em Brasília	64
Figura 18 - Identificação dos pontos de parada que fazem parte da região identificada como pontos de origem dos turistas.	64
Figuras 19 e 20 - Pontos de parada A e B.	65
Figuras 21e 22 - Pontos de parada C e D.	65
Figuras 23 e 24 - Pontos de parada E e F.	66
Figuras 25 e 26 - Pontos de parada G e H.	66
Figura 27 – Mapa de localização dos Pontos Turísticos descritos no Roteiro Cívico.	68
Figura 28 e 29 - Visão interna e externa do ônibus da linha 0903.	79
Figura 30 e 31 - Assentos e porta de entrada para deficientes físicos	80
Figura 32 – Ônibus especial para <i>City Tour</i> em Brasília.	81

LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Etapas de evolução do Turismo e do Transporte.	29
Quadro 2- Formas e veículos de transporte de pessoas.	32
Quadro 3 - Relação de rotas existentes no roteiro cívico de Brasília.	48
Quadro 4 - Descrição das linhas e sua abrangência.	51
Quadro 5 – Modelo do quadro elaborado para realização das rotas.	58
Quadro 6 - Método utilizado para avaliação dos requisitos de qualidade do transporte público urbano	60
Quadro 7 - Relação dos atrativos e sua localização.	66
Quadro 8 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem A	68
Quadro 9 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem B.	69
Quadro 10 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem C.	69
Quadro 11 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem D.	69
Quadro 12 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem E.	69
Quadro 13 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem F	69
Quadro 14 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem G.	69
Quadro 15 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem H	70
Quadro 16 – Registro do percurso desenvolvido das rotas Cultura e Concreto e Brasília Cidade Parque.	72
Quadro 17- Linha exclusiva para o Centro Cultural Banco do Brasil.	71
Quadro 18 – Relação dos horários das linhas utilizadas durante o percurso das rotas Cultura e Concreto e Brasília Cidade Parque	75

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Características do transporte público no Distrito Federal	50
Tabela 2 - Valor das tarifas de ônibus de acordo com o tipo de linha.	50
Tabela 3 - Quantidade de pontos de paradas cadastradas no DF	52

1. INTRODUÇÃO

Este estudo aborda os elementos e características existentes no processo de roteirização dentro do espaço urbano e o meio de transporte público utilizado na cidade de Brasília. Buscando a integração existente entre essas duas variáveis, a pesquisa abordou como base para a coleta de dados descrever os seis roteiros elaborados pela Associação Brasiliense de Agências de Receptivo ao final do ano de 2008, dando maior destaque ao roteiro cívico. Sendo assim será apresentando todos os seus atrativos para assim traçar opções de utilização do transporte público, mais precisamente as linhas de ônibus, capazes de atender aos turistas dentro do seu ponto de origem.

A abordagem dos meios de transporte urbano relacionado com os roteiros turísticos foi considerada devido ao fato de que apesar da qualidade de seus roteiros não há o incentivo nem um planejamento voltado para a utilização das linhas de ônibus que circulam no Plano Piloto a fim de conhecer os atrativos turísticos existentes na capital. As más condições em que se encontram os ônibus do transporte público e alguns dos atrativos que compõem os roteiros também afetam no desenvolvimento do turismo e dificultam a relação entre essas duas variáveis.

A partir desse princípio, o presente estudo tem como objetivo principal identificar uma forma de relacionar as linhas de ônibus com os roteiros turísticos elaborados para a cidade de Brasília, focando entre eles o roteiro cívico. Essa integração trará para a capital mais uma opção de lazer, tanto para os turistas quanto para a própria população, pois também terão acesso aos atrativos por uma forma mais comum entre todos, que é o transporte público.

É preciso lembrar que para alcançar um objetivo único, existem caminhos a serem percorridos. Dentro do objetivo central procura-se do mesmo modo, analisar o estado de conservação dos ônibus em circulação, propor melhorias para os atrativos e incentivar a relação entre turistas e a população local.

Brasília é identificada como Patrimônio Cultural da Humanidade e uma de suas principais características é o modernismo devido as suas belezas arquitetônicas. No

entanto, as vias de acesso e os meios de transporte público que deveriam facilitar a visita a esses monumentos são vistos como entraves para um desenvolvimento mais promissor do turismo urbano na cidade. A partir desse contexto o estudo tem por finalidade utilizar as linhas de ônibus disponíveis na cidade como meio de transporte possível para se realizar os roteiros turísticos existentes, estimulando a convivência entre os turistas e a população local e demonstrando se realmente os transportes se encontram em condições não apropriadas para utilização.

Contudo, não seria relevante falar em utilização do transporte público para desenvolvimento do turismo urbano sem trabalhar junto com ao Governo do Distrito Federal e empresas de ônibus na melhoria de seus equipamentos e dos atrativos que fazem parte do cenário turístico. A escolha por essa relação entre turismo e transporte veio pelo fato de que a cidade vista como modelo de modernismo e monumentos arquitetônicos sem contar na relevância de ser a capital do país, tem em sua história um dos principais fundamentos de seus atrativos e muitas vezes não se é possível conhecer toda essa estrutura, pois ainda não se possui uma relação entre o turismo e um dos seus principais elementos na cadeia produtiva – o transporte dentro do desenvolvimento da cidade de Brasília.

O método utilizado para a elaboração do estudo será principalmente por meio de referências, com apoio de livros, destacando Boullón (2001), artigos que abordam o assunto e pesquisas já elaboradas. A proposta de integração será realizada, principalmente, com base na análise do itinerário e frequência das linhas de ônibus e na rota cívica apresentada pela Associação Brasiliense de Agência de Turismo Receptivo. Outra base metodológica será a pesquisa em campo com a análise das condições do transporte e a identificação dos pontos de parada dentro da área de origem dos turistas.

Como primeira parte do trabalho será apresentado dentro do referencial teórico, conceitos relacionados ao turismo, espaço urbano, urbanização, planejamento urbano e turístico juntamente com o planejamento turístico e de transporte urbano. Como base para esses conceitos foram consultados diversos autores, entre eles Buarque (2006) e Castrogiovanni (2001).

Além dessas apresentações será feita uma análise do turismo relacionado com o meio de transporte urbano buscando apresentar a importância do meio de locomoção no processo de desenvolvimento do turismo, além de abordar os critérios elaborados pela Associação das Empresas de Transporte Urbano para avaliar as condições dos transportes públicos, ressaltar o processo de roteirização, suas características e elementos. Não deixando de escrever os roteiros elaborados para Brasília, dando maior destaque ao roteiro cívico, como principal foco do estudo, analisar suas características e atrativos, bem como a história da cidade, a importância de se valorizar um patrimônio, tópicos esses baseados principalmente no Ministério do Turismo, na ABARE e em Lassence (2003). Nesse processo também será apresentado como se destaca o setor de transporte por ônibus na cidade de Brasília, com base em pesquisas feitas pela Universidade de Brasília em uma parceria com a Empresa Brasileira de Turismo, a BRASILIATUR.

No método e técnica de pesquisa buscou-se abordar o tipo de pesquisa utilizada para realização do trabalho, o período destinado a pesquisa e como foram feitas as coletas de dados.

No capítulo que se segue será apresentado os dados obtidos durante o estudo com intuito de identificar os pontos de origem dos turistas e os pontos de parada que atendem a essa área e a partir desse delineamento propor melhorias para o transporte e opções de utilização do ônibus como forma de deslocamento dos passageiros para a prática do turismo cívico na cidade. Ainda serão descritos com base nos critérios do NTU, Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano em que situação de encontram os ônibus identificados como possíveis para as realizações desses roteiros em Brasília, dando algumas idéias de melhorias e propostas ao que se refere a integração do transporte e do turismo.

Por fim a base das conclusões será ministrada por idéias e propostas que possibilitem alcançar a melhor integração entre o transporte por ônibus da cidade e seu roteiro cívico.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Turismo, espaço e urbanização: aspectos teóricos e reflexões.

O turismo é um dos poucos temas de estudo capaz de se entrelaçar com diversos setores, envolvendo aspectos naturais, sociais e ambientais. Por isso se torna difícil atribuir uma única definição a essa atividade, já que ao se trabalhar com diferentes áreas de conhecimento, seja na economia, marketing, direito, administração, dentre outras, o tema Turismo absorve características distintas de acordo com o contexto de cada assunto.

Nesse capítulo busca-se estudar alguns dos diversos conceitos já destacados para a atividade turística envolvendo o espaço urbano e a sua interação com a atividade turística. Não serão discutidas quais as verdades sobre esses conceitos, mais sim serão analisadas as que mais se caracterizam dentro o processo de planejamento turístico no espaço urbano e do meio de transportes, visando o processo de interação entre eles.

2.1.1. Turismo e Espaço Urbano

As viagens sempre fizeram parte da história, desde antigamente até os dias atuais. É possível observar que viajar faz parte da vida de cada ser humano e juntamente com ela que o homem é capaz de fazer e documentar histórias. E foi com Thomas

Cook¹ que a atividade turística ganhou seu marco e reconhecimento, mesmo já tendo em circulação alguns conceitos sobre a sua atividade.

Para Boullón (2001. p. 19- 28) o turismo não pode ser considerado uma ciência, pois não foi construído baseado em teorias, o turismo surgiu prontamente de uma realidade que foi ganhando força ao longo dos anos, se entrelaçando a progressos e novas descobertas, como as ferrovias e a aviação. O turismo ao contrário da ciência não possui uma base exata, no entanto deve-se estabelecer na atividade "um corpo teórico", mesmo não sendo ciência, precisa de um suporte sólido, uma definição concisa, uniforme com seus principais objetivos,

Com isso Gastal e Moesch (2007, p.11) conceituam turismo como sendo:

Um campo de práticas histórico-sociais que pressupõem o deslocamento dos sujeitos em tempos e espaços diferentes daqueles dos seus cotidianos (...) novas práticas e novos comportamentos diante da busca do prazer.

Já Barreto (1999, p.15 -16) refere-se ao turismo como sendo uma ação que primeiramente envolve pessoas, relaciona-se com as ciências sociais. Um fenômeno complexo, diversificado, que pode ser classificado por vários tipos em diferentes critérios, como também pode mudar de acordo com diversos autores.

Se compararmos as definições descritas, fica fácil identificar algumas características em comum. Os autores de forma direta ou indiretamente referem-se ao turismo como um meio de se conhecer novos lugares não transformando esses destinos em sua residência fixa, como também repassam a definição de que a atividade é relacionada ao social e convivência com o diferente, com o novo.

No espaço econômico, por exemplo, o turismo teve sua primeira definição apresentada pelo economista austríaco Schullern no ano de 1910, que descrevia o turismo como sendo "a soma das operações, principalmente de natureza econômica,

¹ Empresário inglês nascido em 22 de novembro de 1808, foi o primeiro agente de viagem do mundo. Organizador da primeira viagem em massa, utilizando um trem fretado, dando origem a massificação do Turismo.

que estão diretamente relacionadas com a entrada, permanência e deslocamento de estrangeiros para dentro e para fora de um país, cidade ou região”. (apud BENI, 2002, p. 34). Como se pode observar essa definição econômica ressalta a identidade empresarial sem se atentar para as características atribuídas nas definições anteriores, que fazem com que o turismo seja visto como uma indústria.

Boullón (2002, p.55) acredita que matéria-prima no âmbito turístico não possui o mesmo significado que no âmbito industrial, visto que na indústria para se obter produto a matéria-prima deve ser modificada, ao contrário dos atrativos que como sabemos deve permanecer incólume, e mesmo que sofram alguma mudança, que seja por apenas em parte. Porém, os atrativos ao serem transformados em produtos competitivos, não quer dizer que não possam agregar valores e movimentar a ação de pessoas, apenas não são manipuladas pelas industriais de forma real como os demais produtos. Sendo considerado como uma atividade socioeconômica, geradora de serviços e produtos de bens que visam à satisfação de várias necessidades, sendo básicas e secundárias.

Inúmeras são as definições atribuídas ao turismo, e em todas elas é possível perceber temas comuns como: deslocamento, tempo de viagem, objeto do turismo e permanência fora da residência fixa. Bem como, dependendo do contexto e da visão sobre a atividade outras características podem ser observadas, abordando a transmissão de informações culturais, perspectivas para o desenvolvimento econômico e social, interesse do novo, no desconhecido, dentre outros. No entanto, partiremos do princípio de que o estudo do turismo não traz somente os atrativos naturais, ou os delineados pelo homem, mais também aborda a infra-estrutura em que se encontram esses atrativos, o espaço no qual as pessoas se deslocam, os meios dos quais elas utilizam para visitar outros lugares e esses aspectos estão visíveis, dentro do espaço em que se encontram, dentro do espaço urbano e a atividade do turismo sendo exercida nesse espaço.

Castrogiovanni (2001, p. 24) apresenta várias definições e idéias que simbolizam toda uma estrutura turística existente no espaço cidade. Para ele as cidades “são partes representativas da complexidade que é o espaço geográfico. (...) e deve ser vista como uma representação da condição humana, sendo que essa representação se manifesta por meio de arquitetura em si e da ordenação dos seus elementos”,

sendo a cidade um “produto da sociedade”. Esse espaço urbano construído de acordo com idéias, características, interesses, políticas e cultura de seus habitantes, além de ser caracterizado por sua representação, decorrente desta definição, o espaço urbano em muito pode ser identificado, não deixando de ser por base a esses aspectos, mais como também sobre a representação de seus turistas, dos fluxos turísticos que eles trazem para o local, pois eles assim como seus elementos de construção, também promovem mudanças, criam imagem e expectativas para o espaço do qual interagem.

Para Goitia (1996) “uma vez implantada a cidade num terreno propício (...) a natureza humana vai traçando as linhas de nova estrutura, através de um processo vital de que faz uma acumulação de linhas da nova estrutura, tradições, sentimentos, atitudes, tudo característico de uma determinada coletividade (...). (apud Castrogiovanni, 2001.p. 38)”.

A aceitação dessas concepções permite concluir que as cidades são concentrações de pessoas com seu modo de vida, relacionamento com o grupo, do processo de trabalho, meio de produção, aspectos sociais, econômicos, culturais e políticos, que interagem e constroem uma única sociedade.

O espaço em que essas sociedades exercem suas atividades denomina-se espaço urbano e para melhor compreensão Boullón (2001. p. 189 – 214) estuda o espaço urbano delineando sua paisagem, simplificando-a em dois grupos: os edifícios e os espaços abertos e dentro deles ainda pode-se definir esse espaço caracterizando seus focos, suas partes perceptíveis como os marcos, logradouros, bairros, setores, bordas e roteiros, sendo esse último o mais relevante ao estudo e será trabalhado mais adiante. O modo como o autor refere-se às arquiteturas de um espaço urbano, ou fachadas como muitos autores gostam de retratar a cara de um lugar dentro desse espaço, influi na observação e efeito que cada um vê o atrativo construído, mudando de pessoa para pessoa, turista para turista sua concepção sobre o que é relevante e interessante em se destacar dentro do espaço envolvido.

Segundo tais formulações, a conexão de turismo, cidade e o espaço urbano, mesmo que não representem o mesmo significado são termos que se completam de forma

que suas características únicas dão abertura para o estudo do que é o espaço turístico urbano.

De acordo com Boullón,

O espaço turístico é consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos que, não devemos esquecer, são as matérias-primas do turismo. Este elemento do patrimônio turístico, mais o empreendimento e a infra-estrutura turística, são suficientes para definir o espaço turístico de qualquer país. (BOULLÓN, 2006. p. 79).

Boullón ainda caminha pela delimitação desse espaço turístico mostrando seus componentes dos quais podem-se destacar os complexos turísticos, centros turísticos e unidade turística que são elementos bem mais característicos do espaço turístico e que requerem estudos próprios para cada um, mesmo eles sendo capazes de se relacionarem entre si.(BOULLÓN, 2002. p. 79 -109).

Conjugada a essa última perspectiva, encontra-se ainda Rodrigues (1996), que respalda a idéia de que os espaços urbanos são ligados diretamente ao turismo, pois servem como suporte e atrativo para a atividade turística.

O turismo cria espaços urbanos uma vez que necessita, para sua realização, da demanda da população anfitriã, do comércio dos serviços, das infra-estruturas básicas e de apoio, dos sistemas de promoção e de comercialização, das instituições que exercem o poder de decisão. Todos estes elementos interagindo numa dada porção do território emprestam-lhe feições e estilos de vida reconhecidamente urbanos. (RODRIGUES, 1996, p. 12).

Por tanto, voltando ao conceito de espaço turístico delineado por Boullón entende-se como matéria-prima do turismo, seus atrativos que podem ser descritos como construídos, planejados ou naturais e destes formam as imagens do lugar. A respeito do que é imagem, respalda que cada imagem depende do ser que a está observando, cada imagem irá variar de acordo com o modo, o momento e o sentido que cada individuo a observa, para isso é necessário se ter um responsável que

entenda o que é o turismo e o que a imagem representa na percepção de cada turista. Essa imagem seja ela de percepções distintas, características naturais, turísticas ou não, formam em conjunto de paisagens e dentro do espaço urbano, as determinadas paisagens urbanas (CASTROGIOVANNI 2001, p 25).

Dentro da concepção do mesmo autor, uma paisagem urbana, deve ser representada por seis elementos básicos: o primeiro elemento refere-se a sua forma que eleva sua aparência exterior sendo necessário as contribuições de outros elementos, pois só essa margem da paisagem não é considerado interessante. O seguinte é referido a identidade da paisagem, caracterizada pelo seu diferencial sendo ele emocional ou material, sempre buscando a uniformidade do ambiente, passando para diferente sem sair do contexto da arquitetura.

O terceiro elemento básico da paisagem urbana é a função, sem se atentar a uma única função permanente esse elemento exemplifica o dia-a-dia do espaço mudando de acordo com as modificações do mesmo. Já a estrutura, aborda o principio da existência do espaço, sua história, sustenta a forma e a função da paisagem. Como sabemos a paisagem não existiria sem a relação entre observador e observado, com isso, o processo se estabelece como forma de ações contínuas que delinham os interesses de ambos os relacionados, dando assim significado a paisagem, o último elemento abordado pelo autor, de maneira que ela possa ser apreciada e tenha valia para quem a esteja observando, independente do tempo, do momento e do observador, mais apenas que faça sentido como paisagem. (CASTROGIOVANNI, 2001, p. 26 – 29).

Ao analisar essas duas formas de espaço, o turístico e o urbano, é possível considerar que o espaço urbano é uma estrutura de todas as relações de sociedade atribuídas a esse ambiente. Contudo, o espaço turístico, à medida que o próprio turismo necessita de toda uma infra-estrutura do espaço urbano para se desenvolver, torna-se vital defini-lo como uma forma de assimilar o espaço urbano capaz de promover o desenvolvimento das atividades turísticas.

2.1.2. Urbanização: Planejamento Urbano, Turístico e de Transporte.

O que se entende por urbanização? Essa palavra que desde muitos se ouve falar faz parte da evolução da humanidade, do crescimento da população, a vinda do campo para a cidade. Para melhor definição busca-se Deak e Schiffer (1999), que defendem como característica da palavra a rapidez e a intensidade. Acreditam que o processo urbano incentivou esse crescimento, a iniciativa do Estado buscando também as mudanças e benefícios nas administrações públicas, tendo por definição um conceito geográfico que representa o desenvolvimento das cidades, onde abrange a construção de casas, prédios, redes de esgoto, ruas, avenidas, escolas, hospitais, rede elétrica, shoppings, etc. (DEAK E SCHIFFER, 1999. 12-17).

Por conta dessa perspectiva é possível explorar Lima (2006, p. 91 – 109) que mesmo relatando em suma a evolução européia, aborda os problemas gerados em todo o contexto a partir da mudança do cenário urbano, que teve sua maior repercussão após a Revolução Industrial, a passagem acelerada do campo para as cidades, alterando também padrões estabelecidos dando abertura ao processo capitalista, tão pouco conhecido e explorado em tal época. Dando abertura para a renovação das vias de comunicação à criação da locomotiva induzindo ao crescimento de muitas outras cidades.

Ocorre que essa realidade do crescimento das áreas urbanas, e o desenvolvimento das atividades devido ao processo de urbanização, fazem com que as cidades passem a conhecer mais seus atrativos visto que aumentam suas necessidades de explorar aquilo que a muitos não era tão característico, como seus potenciais turísticos. Com isso foram surgindo interesses pelas paisagens, aonde algumas cidades passaram até mesmo a redirecionar sua economia em decorrência das atividades turísticas que começaram a ser desenvolvidas e algumas cidades com mais potencial que outras, das quais são conhecidas hoje como cidades turísticas. (LUCHIARI, 1998).

Mullins (1991) representa cidades turísticas como:

Uma nova e extraordinária forma de urbanização, porque elas são organizadas não para a produção, como o foram as cidades industriais, mas para o consumo de bens, serviços e paisagens. Enquanto – desde a Revolução Urbana – as cidades eram construídas para a produção e para as necessidades básicas, estas cidades erguem-se unicamente voltadas para o consumo e para o lazer. Este é um dos motivos que levou alguns autores a considerarem cidades turísticas como um exemplo expressivo de cidade pós-moderna. (apud LUCHIARI, 1998).

Com tudo, essa modernidade em torno dos acontecimentos turísticos e novas atribuições as suas atividades remete a necessidade de se ter bem definido o seu desenvolvimento, suas idéias para o qual foram desenvolvidas e como fazer para que todos esses novos acontecimentos, novos feixes do turismo se tornem equilibrados e permaneçam em sua boa estrutura, para isso é preciso construir um plano que direcione o crescimento adequado de cada atividade, é necessário um planejamento do processo.

Buarque (2006. p 81) entende planejamento como “uma ferramenta de trabalho utilizada para tomar decisões e organizar as ações de forma lógica e racional, de modo a garantir os melhores resultados e a conscientização dos objetivos de uma sociedade, com menores custos e no menor prazo possível”.

De forma mais clara Ansarah (2001. p.66), define planejamento como sendo “um conjunto de atividades que envolvem a intenção de estabelecer condições favoráveis para alcançar objetivos propostos”.

Através desses conceitos perpassa a idéia de que planejamento são ações que tendem a estabelecer condições adequadas capazes de alcançar os objetivos pré-estabelecidos de forma eficaz e eficiente.

Relacionando o processo de planejamento com o espaço urbano, Deak e Schiffer (1999. p.13 e 173) indicam que o planejamento urbano no Brasil começou a ser intensificado entre as décadas de 60 e 70, aonde esse fator era entendido como sendo “o conjunto de ações de ordenação espacial das atividades urbanas que, não podendo ser realizadas ou sequer orientadas pelo mercado, tinham de ser

assumidas pelo Estado, tanto sua concepção como sua implantação”. Dessa forma planejamento urbano tem como prioridade a organização do espaço urbano, incentivando os planos individuais de cada cidade, dentro de suas áreas de infra-estruturas, como saneamento, educação, saúde e transporte.

Seguindo por esse ponto, ao relacionar planejamento com atividade turística encontra-se no texto de Ansarah (2001. p. 67) essa relação como sendo “o processo que tem como finalidade ordenar as ações humanas sobre uma localidade turística, bem como direcionar a construção de equipamentos e facilidades, de forma adequada, evitando efeitos negativos nos recursos que possam destruir ou afetar sua atratividade”.

Conjugada a essa definição encontra-se ainda Boullón (2002. p. 248) que acredita que existem pontos em comum entre os turistas encontrados nas cidades, pontos que chamam mais atenção de quem visita o local e, por isso devem ter uma maior preocupação ao se trabalhar o planejamento dessas áreas:

- Estações terminais dos sistemas de transporte;
- Zonas de concentração do empreendimento turístico e de outros serviços urbanos;
- Atrativos turísticos urbanos;
- Saídas para estradas que conduzem aos atrativos turísticos.

Beni (2001. p. 166) vem ressaltar a relação entre o planejamento e o turismo que tende a estabelecer sincronia e ajustes seqüenciais com seus elementos. Visto que nenhuma de suas definições alcançara seus objetivos sem depender de todos os fatores que possam vir a intervir no processo do planejamento, bem como depende também da realidade em que se esta vinculada o processo, sendo indispensável fazer parte das necessidades humanas, sociais e do desenvolvimento local.

De acordo com a idéia apresentada por Boullón que destaca algumas das principais percepções dos turistas dentro de um local turístico, será trabalhada a questão do planejamento dos transportes, como outro dos pontos relacionados à finalidade do estudo.

Para Ribeiro (2001. p. 21 – 22), o planejamento de transportes, veio sendo cada vez mais explorado à medida que as cidades foram crescendo, pois além dos benefícios que o desenvolvimento urbano trouxe para as pessoas também originou certa desordem, quanto ao crescimento sem infra-estrutura integrada dos setores, ou seja, sem um plano adequado capaz de relacionar as áreas e os órgãos responsáveis por cada setor existente em uma cidade. Visto dessa maneira os transportes e sua ordenação não são somente influenciados pelos outros setores urbanos, como também eles servem de influência para o meio a partir da idéia de que todos devam fazer parte de um único planejamento, como um único sistema, para que assim entrem em sincronia.

Assim, Vasconcellos (2000. p.54) conceitua o planejamento dos meios de transporte como sendo um processo que “trabalha com a estrutura de circulação (rodovias e ferrovias), inclusive pontos de acesso e conexões, normalmente em horizontes médios e longos, o que requer o uso de técnicas de previsão. Com isso entende - se que o processo de planejamento para o setor de transportes requer uma interação entre o espaço disponível para circulação e o planejamento urbano.

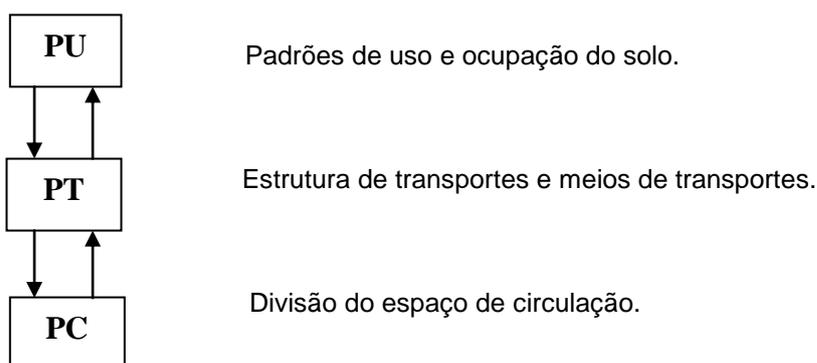


Figura 1 - Relação entre planejamento urbano, de transporte e da circulação.
Fonte: Vasconcellos, 2000. p 55.

Novamente o Estado tende a ser fator determinante entre essa relação de planejamento, porém essas ações que o Estado tende a tomar não são consideradas isoladas, elas são resultantes de questões e respostas que são influenciadas reciprocamente aonde essas três formas de planejar sendo no espaço

de circulação, transportes ou uso de ocupação do solo se completam de acordo com as condições específicas de cada local. (VASCONCELLOS, 2000. p. 55- 57).

Para reforçar a definição apresentada por Vasconcellos, cabe buscar o conceito adotado pela Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos que acredita que planejar dentro do espaço de meios de transportes é dos mais complicados, visto que essa é uma das dimensões de mais dinâmica existente, pois se encontra sempre em mudança, e trata-se de um setor fundamental que tem como principal dependente de sua boa utilidade, o cidadão. Esse domínio dos transportes requer uma gama de transformações submissas à demanda que constantemente necessitam de progressos e novas condições de transportes. Essas necessidades podem depender tanto de aspectos físicos do próprio meio em que se realiza, quanto dos aspectos psicológicos (NTU / ANTP, 2000).

Em outras palavras existem diferentes ofertas e demandas no setor de transportes dentre as quais não existe um consenso no funcionamento do planejamento dessa atividade. Se tratarmos do transporte de cargas é mais fácil delinear suas funcionalidades, pois dependem apenas das necessidade e ordem de quem a produz e de quem a procura como consumidor. Por outro lado, como o foco do estudo é o transporte de passageiros, depende de outros fatores para o seu desenvolvimento, pois considera fatores mais complexos, que é a necessidade de cada cidadão que usufrui do meio de transporte, além das decisões e necessidades das empresas prestadoras desse serviço

No entanto, o planejamento seja ele em qualquer área do conhecimento, é indispensável para um desenvolvimento sustentável de qualquer tipo de atividade. Com o aumento da população, dos consumos, atividades e níveis de exigência é comum que essas atitudes venham também contribuir para o aumento na destruição do meio em que vivemos, gerando uma preocupação para as gerações futuras, que de algum modo não terão todos os recursos hoje existentes, pois nem todos eles podem ser renováveis, isso ocorrerá caso não seja agregado ao cotidiano da população, ações de sustentabilidade. (BUARQUE, 2006. p. 60).

Vista dessa maneira o conceito de sustentabilidade torna-se mais claro, pois aponta o que realmente ocorrerá sem uma rígida concepção do que é ser sustentável e

garantir os privilégios de hoje para as populações de amanhã. Desenvolver um planejamento do turismo de forma que seja sustentável requer hoje menos esforços que antigamente. Hoje a população já está mais ciente do que é o termo sustentabilidade, os benefícios que ela pode trazer não somente para o presente como para seus filhos daqui alguns anos. Os casos de desigualdade social são um dos principais exemplos a ser dado ao falarmos em sustentável, tratando não somente de uma questão de aparências, mais sim política que envolve planejamento de gestão pública, planejamento para uma distribuição de renda e educação equilibrada e adequada para todos, de forma a não ser visível tanta diferença nos níveis sociais ou, mesmo que imaginário a não existir níveis distintos.

No caso do planejamento turístico o conceito de sustentabilidade não difere de sua essência. Para a Organização Mundial do Turismo o termo turismo sustentável “é aquele ecologicamente suportável em longo prazo, economicamente viável, assim como ética e socialmente equitativo para as comunidades locais”. O termo “turismo verde” ou “turismo sustentável” ganha ênfase em meados dos anos 70, época em que o turismo passou a ser visto com uma maior preocupação ao meio ambiente e sua capacidade de ser explorado pelo turismo sem que desrespeitassem sua continuidade e existência.

A urbanização turística é vinculada por dois eixos distintos, o de potencialidade do espaço urbano da qual se é explorada a atividade turística, e outro da massificação derivado da exploração de suas potencialidades. Transformar um espaço urbano em produto da atividade turística, impondo uma sociedade a conviver e saber lidar com a exploração dos atrativos que os rodeiam, mudando mesmo que em partes seu modo de vida e a imagem da sua localidade, e que ao mesmo tempo em que desordena traz benefícios tanto financeiros e sociais, como desenvolvimento local e novos aprendizados culturais, não depende unicamente da idéia do que se irá fazer e dos meios que serão necessários é preciso construir um planejamento que aja de forma sustentável para todos os envolvidos no processo e que também seja capaz de garantir que essa urbanização turística não crie pólos inesperados causando um crescimento desordenado da atividade e da própria sociedade. (LUCHIARÍ, 1998).

Contudo, trabalhar com turismo dentro do espaço urbano é preciso integrar todos os elementos que possam estar relacionados ao processo de desenvolvimento da

atividade, visto que um depende do outro para se estruturar e dar origem ao que se conhece por espaço turístico urbano.

2.2. Transporte Urbano e Turismo.

O setor de transportes se relaciona com os demais setores básicos da economia ao lado da saúde, energia e educação. Assim sendo, não é possível pensar em uma sociedade que seja gerida plenamente sem a existência dos meios de transportes. Basicamente os meios de transporte têm seu valor agregado ao que se trata de tornar a pessoas independentes em suas necessidades de ir e vir, e de locomoção. Para isso é indispensável uma gestão delineada dos recursos que compõem seu comando.

Trabalhar com transporte dentro do espaço urbano, dentro de uma cidade requer além de planejamento uma boa relação com a população que usufrui desse serviço, como já foi dito, o transporte de passageiros depende muito mais de uma ampla igualdade das necessidades do que qualquer outro tipo de transporte existente.

O capítulo a seguir busca detalhar a evolução do transporte no Brasil no mundo relacionado-o com o processo evolutivo do turismo, bem como vem especificar como a Associação Nacional das Empresas de Transporte Público avalia o desempenho e qualidade das frotas de ônibus existentes no país e qual a sua importância para o desenvolvimento do setor.

2.2.1 A evolução do Turismo x evolução do Transporte

O Turismo.

Para definir o fenômeno do turismo foram citados vários autores como Beni (2001) e Barreto (1999), que atribuíram características próprias da atividade permitindo conceituar e entender o que é o turismo, porém além de conceituar é preciso a compreensão dessa atividade, é preciso entender suas origens e fatos históricos.

Baseado em Ignarra (2003. p. 2 - 8) será possível visualizar todas as etapas da evolução do Turismo.

Em principio as viagens eram motivadas pelo comércio, e pela possibilidade de encontrar novas terras para ocupar, porém sempre tendo como objetivo o intuito econômico. Esse processo de acordo com McIntosh (apud Ignarra,2003) surgiu com os babilônios em meados de 4000 a.C. onde 1000 anos depois o Egito já era conhecido como ponto turístico pela população Meca que explorava o lugar devido a suas belezas, e como meio de locomoção utilizavam as embarcações que os ajudavam a viajar pelo rio Nilo, ou por via terrestre utilizando carruagens. Além dos babilônios Ignarra apresenta outros conceituadores para as viagens, como os Fenícios com sua exploração ao desenvolvimento da agricultura, ou os romanos que viajavam pelo prazer de conhecer novos templos e que desenvolveram a capacidade de viagens a longa distância, onde também nessa época começaram a aparecer as primeiras hospedagens ao longo das estradas, devido ao grande percurso que detinham os viajantes.

Já na idade Média as viagens tiveram um declínio com o fim do império romano, já que as cidades haviam sido transformadas economicamente, e com seu desenvolvimento as viagens se tornaram perigosas devido aos assaltos. Com isso apenas as cruzadas ainda se mantinham em vigor, pois a religiosidade não foi abalada, ainda existiam pessoas que viajavam para visitar os templos religiosos e talvez, acredita o autor pode ter sido essa porcentagem que deu origem ao que se conhece hoje como viagem de grupo. Nesse período também foi destacado o turismo educacional pelos nobres, aparecendo assim os intercâmbios culturais.

Com a necessidade de aumento do comércio dando espaço para a difusão das rotas dos comerciantes, com o crescimento na qualidade de vida e o aumento da riqueza, trouxe para a Idade Moderna o surgimento das viagens marítimas. Assim como as duas guerras mundiais trouxeram as rodovias e o transporte aéreo impulsionador explícito do desenvolvimento do turismo, também deu origem aos *campings* e as viagens de férias. Foi também durante a Idade Moderna ao final da Segunda Guerra Mundial que surgiu a revolução tecnológica dando abertura para a expansão do turismo ao que se trata de fator econômico, surgindo à primeira agência de viagens.

O Turismo como foi visto surgiu a muitos anos antes de Cristo pelos babilônios e tiveram no decorrer dos anos fatos históricos que ajudaram na sua evolução. No Brasil a história do Turismo teve seu início juntamente com o descobrimento do país, com as viagens exploratórias feitas pelos portugueses para se conhecer as terras que despertavam seus interesses.

Ainda dando créditos a Ignarra, a continuação da evolução do turismo dentro do âmbito brasileiro, percorreu as instalações das chamadas capitânicas hereditárias, uma forma de gerir os territórios explorados, abrindo ligações diretas com a metrópole e a colônia dando origem ao turismo de negócios.

Já o Turismo de aventura deu-se na primeira metade do século XX, com a exploração de áreas desconhecidas, a fim de implantar as linhas de telégrafos nos sertões do Centro Oeste. E somente no ano de 1968 é que foram formados os primeiros órgãos de regulamentação para o Turismo, como o Instituto Brasileiro de Turismo a EMBRATUR, desde então o Turismo vem ganhando cada vez mais espaço na sociedade. Órgãos responsáveis pelo Turismo vêm criando planos de desenvolvimento, leis, códigos de ética, espaço nas instituições de ensino com matérias direcionadas somente a área de Turismo. Criou-se também um Ministério próprio além contribuir na geração de divisas e de fazer parte das estimativas do PIB mesmo que de forma não tão significativa quanto Europa ou Argentina que possuem enormes potenciais turísticos.

Durante todo o processo evolutivo da história do Turismo no Brasil e no mundo o transporte era caracterizado como um dos fatores de sucesso a esse desenvolvimento histórico e para reforçar o entendimento por esse setor assim como

foi para o turismo será necessário explorar a origem e evolução dos meios de transporte.

O Transporte Urbano.

Toda a evolução do Turismo só foi possível com o desenvolvimento do transporte e esse por sua vez teve seu enriquecimento devido ao aumento da tecnologia e da necessidade de comunicação. A evolução dos transportes trouxe maior comodidade para os viajantes e também a diminuição do tempo de viagens, já que com o aumento tecnológico, foi possível desenvolver transportes mais rápidos e mais seguros que facilitavam no deslocamento das pessoas. (SILVA, 2008. No Prelo).

De forma mais clara é possível representar as duas evoluções e suas relações ao analisar o quadro a seguir que abrange as principais conquistas dos setores.

Quadro 1 – Etapas de evolução do Turismo e do Transporte.

	Transporte	Turismo	
Período	Meados do séc. XIX ao início do séc. XX	Trem e navios a vapor.	Surgimento das agências de viagens para o incentivo do turismo organizado e do turismo marítimo.
	Até a segunda Guerra Mundial	Evolução dos navios e surgimento dos bondes elétricos.	Desenvolvimento dos cruzeiros e Turismo de luxo.
	Após a segunda Guerra Mundial	Desenvolvimento do transporte aéreo e rodoviário	Crescimento do turismo Internacional e Doméstico
	A partir de 1973	Modernização do sistema de transportes devido ao desenvolvimento tecnológico e sua integração nas viagens turísticas	Consolidação do turismo de massa rodoviário. Retorno ao desenvolvimento dos cruzeiros marítimos e do turismo aéreo a longa distância.

Fonte: Adaptado de [Silva, 2008](#).

Como pode se observar o setor de turismo e o de transporte possuem uma correlação ao seu desenvolvimento. No entanto para a relevância do estudo será adotado não o transporte como um todo mais sim o Transporte Urbano por ônibus.

Apresentado pelo Museu Virtual do Transporte Urbano, a evolução do transporte urbano utilizado dentro das civilizações assim como o turismo tem seu princípio na antiguidade. Após o surgimento da roda os meios de transporte se tornaram menos selvagens, com a criação de carruagens.

Já o transporte coletivo teve seu início no ano de 1661, com uma proposta feita por Blaise Pascal, aonde teriam horários, itinerário e preços pré – estabelecidos e o deslocamento seria feito mesmo em carruagens, porém com cabines maiores com capacidade para mais pessoas.

O transporte teve ajuda na Era Moderna devido a inovação de tecnologias ajudou no desenvolvimento da atividade. Trouxe os veículos a vapor em meados de 1780, e no ano de 1895 surgiu o primeiro ônibus a gasolina criado por Karl Benz com capacidade de velocidade máxima de 15 km/h e lotação de 8 passageiros. Assim como qualquer outro serviço foram criadas leis e normas de condutas para que fosse possível utilizar o transporte coletivo de forma civilizada.

O serviço de ônibus lançou impactos na sociedade e no processo de urbanização das cidades. Com a utilização do serviço por ônibus a sociedade teve um novo laço entre os próprios habitantes. Formou-se quase que sem percepção um processo social que passou a intimidade física dos passageiros, juntos dentro dos coletivos em uma compressão democrática. No entanto, os mais pobres permaneciam excluídos e assim surgiu uma nova divisão na sociedade urbana, dividindo aqueles que possuíam carruagens e os que não possuíam. No Brasil o transporte teve sua evolução baseado já nas tecnologias trazidas pelos exploradores, porém ainda no século XIX se utilizavam como transporte das famílias burguesas, as serpentinas, que eram uma espécie de “barraca” suspensa pela força dos escravos.

No ano de 1838 surgiu o primeiro serviço de ônibus no estado do Rio de Janeiro. Após esse avanço surgiram as gôndolas, com capacidade para nove pessoas, porém não obtiveram sucesso devido às dificuldades econômicas encontradas na época. Depois de 21 anos do surgimento dos ônibus no Rio de Janeiro, começou a

circular no país o primeiro bonde, dando início aos serviços regularizados e aos carros a vapor que também com a crise financeira não duraram muito tempo e voltaram a utilizar animais em seus meios de transporte. No entanto em 1892 criou-se o primeiro bonde elétrico do Brasil e da América do Sul, sob a presidência de Marechal Floriano Peixoto.

A expansão do sistema de bondes elétricos pelo país abriu espaço para que fosse desenvolvido o primeiro ônibus movido à gasolina no ano de 1908, 13 anos mais tarde do que o criado na Alemanha. No ano de 1918 foi inaugurado o serviço de carros elétricos movimentados à bateria, um sistema americano que ficou em funcionamento por não mais que 10 anos. Com todo esse processo de novas descobertas e com ajuda das tecnologias que foram surgindo as frotas de ônibus foram crescendo e se expandindo por todo o país. (MUSEU VIRTUAL DE TRANSPORTE URBANO).

2.2.2. Transporte público urbano: Acepções, desempenho e relação com o Turismo.

O planejamento dos meios de transporte deve ser desenvolvido juntamente com todos os outros planos elaborados para o desenvolvimento de uma cidade, pois assim como os demais setores ele não se sustenta sozinho e nem pode ser bem desenvolvido se for trabalhado de forma isolada.

Em princípio o transporte pode ser dividido em duas categorias, a de transporte público ou transporte privado e as formas disponíveis desse tipo de transporte para passageiros pode ser caracterizado de acordo com o quadro a seguir.

Quadro 2– Formas e veículos de transporte de pessoas.

Forma de transporte	Veículo	Regras gerais
Privado	Bicicleta	Código de trânsito
	Motocicleta	
	Automóvel	
Público exclusivo	Ônibus	Código de trânsito e regulamentação do serviço
	Trem	
	Metrô	
Público Privado	Taxi	Código de trânsito e regulamentação do serviço
	Ônibus fretado	

Fonte: Vasconcellos, 2005. p. 42.

De acordo com Vasconcellos cada tipo de transporte depende de uma regra ou regulamento assim como qualquer outro tipo de serviço, que deve ser exercido através de leis de forma a garantir uma maior segurança quanto a sua funcionalidade e qualidade.

A Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal - STDF, mediante as atribuições da lei orgânica de nº 4.011 dos serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal de 2007, define transporte coletivo como:

Serviços de transporte de pessoas no âmbito do Distrito Federal, por meio de modos coletivos, destinados ao atendimento das necessidades gerais de deslocamento dos cidadãos, mediante pagamento de tarifa individual fixada previamente pelo Poder Executivo, sujeitos à regulação, delegação, fiscalização e controle do poder concedente (STDF, 2007).

Dentre os vários meios de transporte coletivos encontrados para locomoção de passageiros será destacado o transporte público por ônibus, do qual ainda de

acordo com Vasconcellos (2005. p. 45) é o meio de transporte mais utilizado para locomoção em todo o mundo sendo considerado no Brasil o de maior importância para transporte de passageiros.

Além de possuir uma capacidade de carga de 38 a 45 passageiros por viagem, a utilização do transporte por ônibus ajuda na redução dos gases poluentes ao meio ambiente se comparado a utilização de transporte particular. No mais gera empregos, maior eficiência econômica, pois reduz os custos, ajuda na redução dos congestionamentos nas grandes cidades e pode favorecer na qualidade de vida da população se for conduzido de forma racional para a utilização pública. “Falta de planejamento e falta de prioridade ao transporte público levam ao caos urbano nos transportes (...)” (PADULA, 2008. p.51-53).

Sendo dessa forma, o transporte assim como outros setores para seu bom desenvolvimento precisa ser bem planejado. O planejamento da atividade também deve ser medida de acordo com alguns critérios próprios estipulados para dar margem de qualidade a cada aspecto relevante em seu controle de desempenho e melhoria, para que assim possa ser avaliado. Por isso, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Público, o NTU, identificou dentro do sistema de transporte a importância em se melhorar a atividade e no ano de 2007 – 2008 desenvolveu uma análise onde os municípios com mais de 100 mil habitantes tiveram seu sistema de transporte urbano analisado de forma a identificar suas principais características, técnicas, institucionais e tarifárias, além de outros aspectos.

A pesquisa de Desempenho e Qualidade nos Sistemas de Ônibus Urbano teve sua publicação no mês de Agosto de 2008, e trouxe pontos primordiais para obter uma boa estrutura do sistema identificando em que situações se encontram os sistemas de transporte público urbano por ônibus em algumas regiões do Brasil.

Trata-se, portanto desempenho como “qualquer fator, quantitativo ou qualitativo, usado para avaliar um aspecto particular do serviço de transporte público (...). Já qualidade pode ser considerada a percepção que o passageiro tem do desempenho do sistema de transporte público “ (NTU, 2008. p.5).

Nessas circunstâncias o NTU elaborou um quadro de requisitos que são necessários para se avaliar qualidade do transporte público conforme mostra a figura a seguir.

REQUISITOS DE QUALIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO

REQUISITOS	CONCEITO
1. Disponibilidade	Locacional Distância das paradas em relação às origens e aos destinos das viagens Temporal Período do dia durante o qual o serviço é oferecido
2. Frequência	Intervalo de tempo entre duas paradas de veículo para embarque e desembarque de passageiros.
3. Pontualidade	Relação entre o horário real e o horário programado de parada de veículo para embarque e desembarque de passageiros.
4. Tempo de viagem (velocidade)	Velocidade dos veículos da linha, medida em quilômetros por hora. Na perspectiva dos usuários, tempo total de deslocamento da origem ao destino da viagem, incluindo deslocamento a pé, espera etc.
5. Conforto	Ausência de tensão mental e/ou física e presença de experiências agradáveis relação a: a) Caminhada até o ponto de parada b) Pontos de parada c) Embarque e desembarque d) Disponibilidade e dimensões dos assentos e) Condições de viagem em pé f) Condições ambientais dentro do veículo - Iluminação - Temperatura - Ventilação - Ruído - Relaxamento - Fatores psicológicos
6. Facilidades	Condições ou serviços associados com a viagem (as facilidades são muito relacionadas com o conforto, pois sua ausência pode gerar desconforto), tais como: a) Opções de viagem b) Informação c) Regularidade de horários d) Uso do tempo em viagem e) Disponibilidade de estacionamento f) Facilidades para transferência g) Acomodação de pessoas com deficiência
7. Segurança	Ausência de acidentes ou de fatores de risco de acidentes. Inclui a segurança dos usuários em relação a atos violentos cometidos contra eles no interior de veículos ou de dependências da linha.
8. Custo para o usuário	Custo da viagem para o passageiro (total ou percebido). Geralmente é apenas a tarifa do transporte coletivo, mas pode incluir custos associados com a viagem, como, por exemplo, de estacionamento no caso de uma viagem envolvendo metrô e carro.

Figura 2 – Requisitos de qualidade no transporte público

Fonte: NTU, 2008. p. 7.

Como foi visto dentro do processo de planejamento de transportes, esse desenvolvimento para uma atividade sustentável requer além de tratamento específico que envolva suas potencialidades, necessita de um relacionamento com os demais setores que possam contribuir para um crescimento mais eficaz. Dentre os sistemas capazes de se envolver com o transporte urbano, é possível destacar o Sistema Turístico, atualmente um dos responsáveis pelo crescimento econômico do país que vem cada vez mais mostrando suas belezas e importância para o mundo.

O turismo como já foi dito é um dos setores que mais está sendo enriquecido por suas potencialidades e ele assim como muitas outras atividades dependem de diversas áreas para se desenvolver e se manter em constante desenvolvimento.

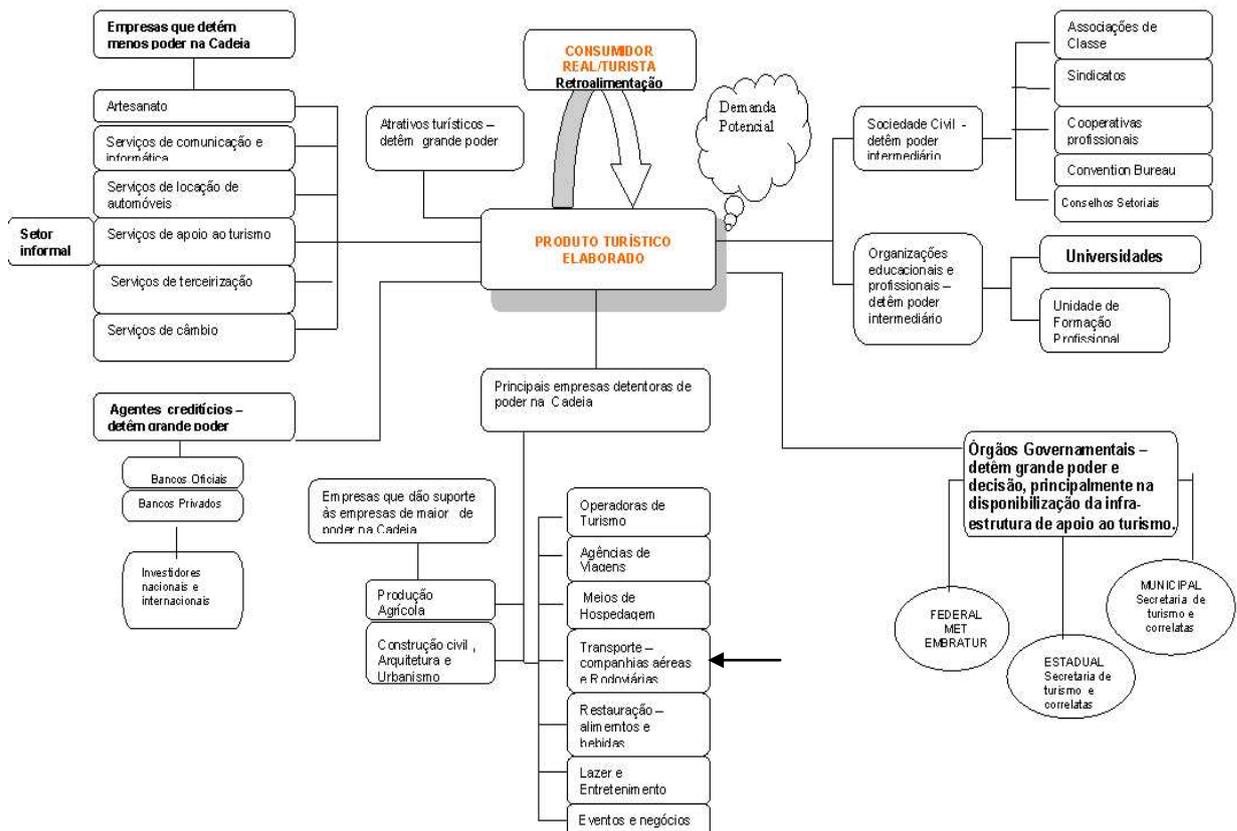


Figura 3 – Exemplo da cadeia produtiva do turismo
Fonte: Etur.

Deve-se notar que a cadeia apresentada é bastante complexa e engloba vários setores que apóiam a estrutura do turismo. O setor de transportes está diretamente ligado ao sistema do turismo como parte das empresas que tem o maior poder mantenedor dentro da cadeia, pois como foi destacado na evolução histórica do turismo, o transporte teve papel principal nesse desenvolvimento, pois foi com o seu enriquecimento que o turismo pode alcançar suas potencialidades assim também se desenvolver.

Para Bahl (2004. p. 68) os meios de transportes podem ser vinculados também especificamente aos roteiros turísticos, pois eles possuem um grande poder de interferência tanto nos destinos quanto nos locais de origens dos visitantes .

2.3. Roteirização Turística: Definições e Apresentação dos Roteiros Turísticos Elaborados para a Cidade de Brasília.

O turismo é um fenômeno conhecido por suas belezas, por seu potencial e por uma simples palavra, viajar. No entanto estudar esse setor tão complexo que engloba vários outros setores e que deles depende, não requer somente pensar em se elaborar um roteiro para viajar de uma cidade a outra, pode ser estudado também dentro de um mesmo local. O turismo como se sabe, é idealizado pelas suas variedades de temas e interesses, pode ser por lazer, ou por negócios, por aventura, por estudo e também curiosidade, ou para aumentar o conhecimento histórico sobre algum lugar.

Elaborar um roteiro turístico para determinado destino deve se ter em principio o que o destino tem a oferecer. Brasília possui diversos fatores que a fazem ser reconhecida como capital. Esse capítulo busca mostrar que além de fatores políticos e econômicos que se encontra na cidade ela também pode ser lembrada pelo seu potencial turístico com suas belezas construídas.

2.3.1. Roteirização Turística: Elementos e Características

A maneira mais simples de se definir a palavra roteiro vem do dicionário da língua Portuguesa, que pode ser definida de duas maneiras uma relacionada a normas, processos, seguir um roteiro adequado para realização de alguma atividade, e outra relacionada ao itinerário de uma viagem, indicação de ruas e cidade. (FERREIRA, AURÉLIO BUARQUE DE HOLANDA, 2008).

Já a Universidade de Brasília junto com a Empresa Brasiliense de Turismo - BRASILIATUR – mediante as conceituações do Ministério do Turismo definem rota turística como um caminho definido por sua utilização turística e suas características específicas, podendo ser atribuída como rota temática, enquanto roteiro turístico é caracterizado como um percurso que possui “um ou mais elementos que lhe conferem identidade. Em linhas gerais, o início e o fim de um roteiro turístico são coincidentes, enquanto na rota turística são distintos.” (UNB / BRASILIATUR, 2008. p. 6-7).

De maneira mais técnica pode-se utilizar a definição de Bahl (2004):

Um roteiro turístico resume todo um processo de ordenação de elementos intervenientes na efetivação de uma viagem. O roteiro pode estabelecer as diretrizes para desencadear a posterior circulação turística, seguindo determinados trajetos, criando fluxos e possibilitando um aproveitamento racional dos atrativos a visitar. (BAHL, 2004. p. 31-32).

Bahl ainda acrescenta que um roteiro além da definição adotada por ele deve ser proposto de acordo com seu público- alvo, afinal é para esse público que o roteiro será desenvolvido podendo ser uma única pessoa ou mesmo um grupo e deve se adequar tanto os meios de transporte utilizados pelos turistas quanto os restaurantes, meios de hospedagem e que também traga vantagem para o turista que utilizar desse roteiro, de forma que seja possível colher algum conhecimento de toda essa viagem. (BAHL, 2004. p. 32-34)

No processo de roteirização ainda visualizando as idéias de Bahl (2004), toda elaboração de roteiro tende a receber outras influências além das características do seu público-alvo. Na elaboração de um roteiro é preciso levar em conta a localidade como um todo, o modo como o local escolhido é visto pelos turistas, os serviços e estrutura desse local, as belezas tanto naturais quanto artificiais existentes, e por fim e não menos importante dar ênfase no tipo de viagem, seja de incentivo, eventos ou outras para não fugir do foco do turista. (BAHL, 2004. p.33 - 43)

Na figura a seguir é possível ver de forma mais clara como um roteiro deve ser estabelecido, sua sincronização nas combinações de fatores que estão relacionados ao ambiente geográfico a ser utilizado, ao tempo necessário para o deslocamento do turista e os bens e serviços que devem ser direcionados de acordo com a quantidade de turistas esperados. (BAHL, 2004. p. 32 - 34).

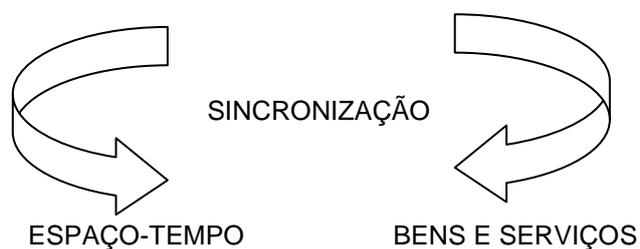


Figura 4 – Elementos inerentes aos roteiros turísticos
Fonte: Bahl, 2004 p. 32

Para o Ministério do Turismo, sob a visão do Programa de regionalização do Turismo “a roteirização confere realidade turística aos atrativos que estão dispersos através de sua integração e organização” (BRASIL, MTUR, 2007). Isso ressalta na sustentabilidade que se pode alcançar com o processo de roteirização para os atrativos de uma localidade, e para a própria população local, dentre esses uma roteirização bem planejada pode auxiliar em diversos fatores benéficos para o ponto turístico, tais como: Identificar, elaborar e consolidação de novos roteiros turísticos; identificar a necessidade de aumento dos investimentos em projetos; qualificar os serviços turísticos; aumentar o número de turistas; gerar riquezas; integração e compromisso; inclusão social e construir parcerias (MTUR, 2007 p. 16).

Para BARRETO (1999. p. 39- 40), outro fator relevante que integra o processo de roteirização são as infra-estruturas, que são definidas como “construções, obras e edificações que garantem o mínimo de conforto da vida urbana atual”. A partir desse conceito Barreto define infra-estrutura turística como sendo a junção das infra-estruturas encontradas de acesso e urbana com os equipamentos turísticos e de apoio. Certo que essas variáveis encontradas na definição da infra-estrutura da atividade turística, tende a serem fatores que influenciem na demanda do turismo já que fazem parte de sua essência. Todo e qualquer elemento característico da atividade turística, altera sua demanda de acordo com a quantidade de turistas interessados em sua essência, desse modo busca-se a definição do que são os fluxos turísticos.

O fluxo turístico é um dos caracterizadores do turismo. Esse processo oscila de acordo com as expectativas do turista ou com o motivo da viagem, seja esse motivo de lazer, esporte, descanso ou trabalho. O fluxo muda de lugar para lugar de acordo com suas características e atrativos que ele pode oferecer aos seus visitantes como também de acordo com a época mais apropriada para se visitar tais lugares.

Para Beni (2001. p 437), é propício diferenciar fluxo de tráfego turístico, tráfego é “qualquer deslocamento de um conjunto de turistas que se movimenta multidirecionalmente em diversos espaços geográficos de vários pontos de emissão a múltiplos pontos de recepção”. Já fluxo turístico para o autor é caracterizado como sendo deslocamento de um conjunto de turistas que se movimenta de uma direção a outra, unidirecionalmente, num espaço-temporal delimitado, com um ponto comum de emissão ou vários pontos de recepção”. Existem algumas classes de fluxos, os receptivos que podem ser divididos em nacional, internacional e regionais, os fluxos emissivos, esses divididos em internacional, nacional ou interno.

A organização do fluxo pode representar ao destino um aumento bem considerado para a população da região no que se trata de recursos financeiros (BRASIL, MTUR 2007, p 14). Em se tratar no âmbito geral do Brasil, um estudo feito pelo Ministério do Turismo sobre a economia gerada pelo turismo nos últimos anos, respalda a concepção de quanto o turismo no país contribui para o aumento do Produto Interno Bruto - PIB - anual e como é importante, como já foi dito anteriormente, caracterizar o turismo como forma de indústria geradora de emprego e capital. Na figura 5, é

possível identificar o aumento e a queda que o Brasil sofreu com os vôos desembarques domésticos desde 2003 até dezembro do ano passado. Segundo o Ministério do Turismo esse declínio deu-se claramente pela crise econômica que atingiu todo o mundo, e com isso o fluxo de turistas seja para qual destino ou motivo, conseqüentemente sofreu suas alterações.

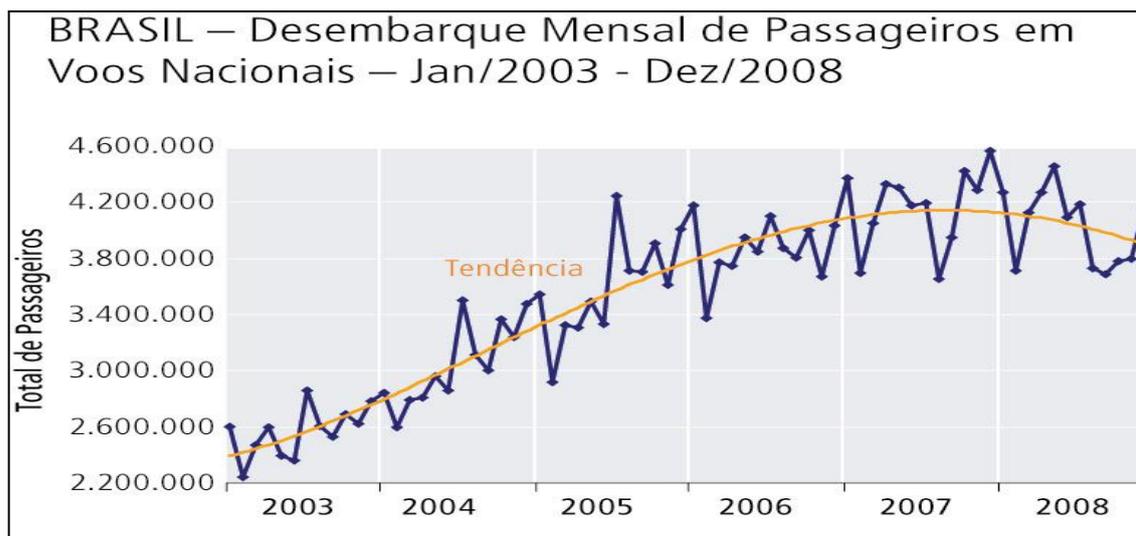


Figura 5 – Desembarque mensal de passageiros em vôos nacionais.
Fonte: INFRAERO apud Ministério do Turismo, 2009.

Através dessa pesquisa e dos dados obtidos é possível perceber que trabalhar com roteiros turísticos recorre também a estudar uma vasta quantidade de atividades ligadas ao planejamento dessa atividade.

Com isso, o processo de criar roteiros específicos para cada tipo de turismo, para cada tipo de demanda turística é essencial para o desenvolvimento de toda região afetada no processo. Não podendo deixar de trabalhar também a relação entre o marketing, pois é ele quem visa “organização e estruturação do mercado de produtos e serviços turísticos”, no entanto é cabível interagir o processo de marketing somente como divulgação, como propaganda, mas também deve ser estabelecida como relação entre a oferta e a demanda e as características próprias do turismo: como a intangibilidade, inseparabilidade e variabilidade. (MTUR, 2007 p. 18-19).

Os roteiros de acordo com Bahl (2004) são trabalhados em uma imensa visão, por assim dizer, pois eles podem ser divididos em vários tipos que abordam aspectos distintos que possibilitam sua diferenciação e melhor pesquisa para cada tipo de roteiro. Os roteiros podem ser divididos entre roteiros nacionais e internacionais e dentro desses serem ainda subdivididos em outras categorias:

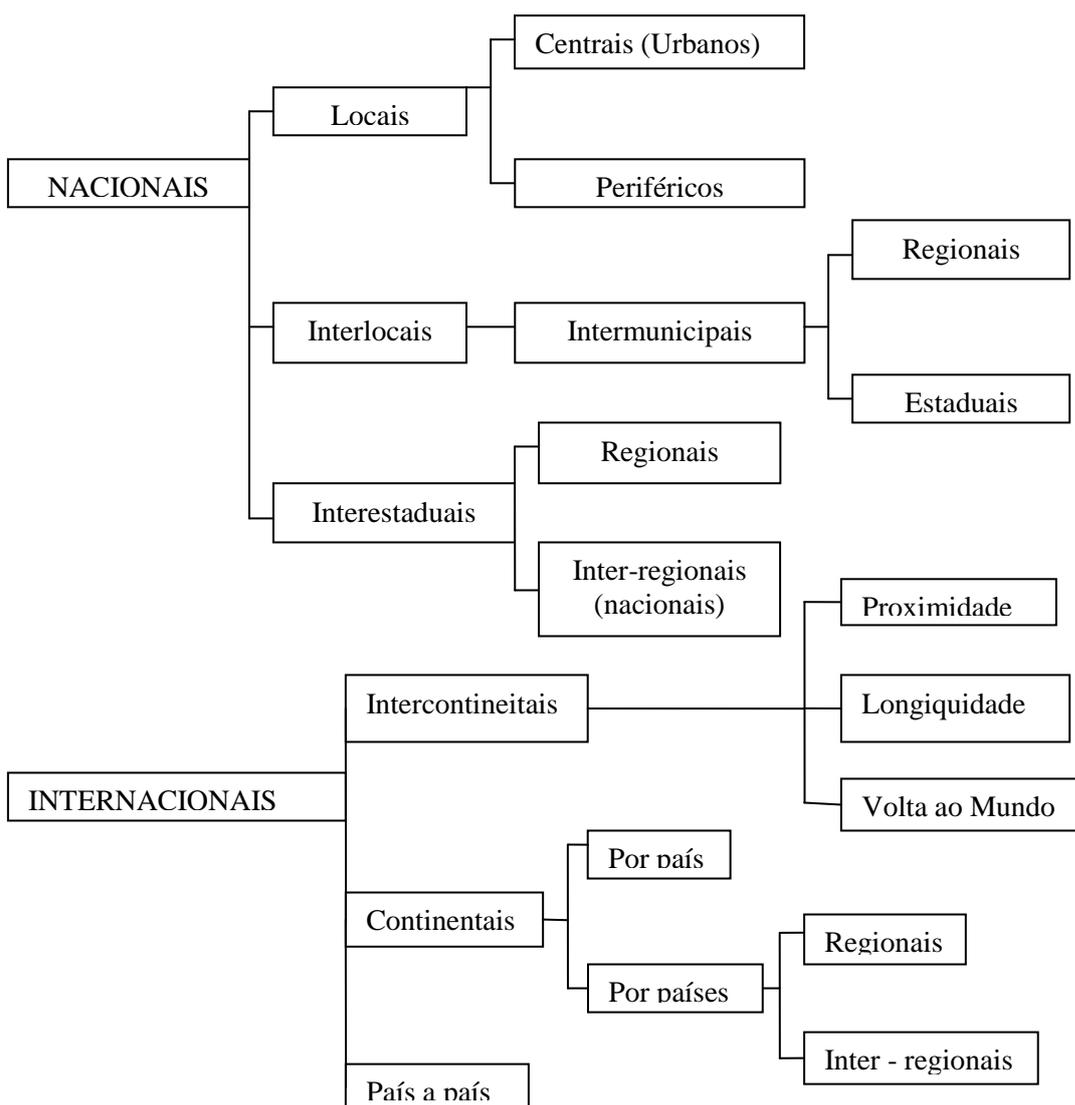


Figura 6 – Classificação dos roteiros turísticos, dentro do aspecto espacial.
Fonte adaptada: Bahl, 2004.

Como se pode observar a partir da classificação apresentada existem várias maneiras de se estruturar um roteiro, baseando-se em sua localidade, mas também

não somente a esse aspecto que é possível elaborar um roteiro, dentro de sua localidade é preciso considerar todos os equipamentos e serviços existentes e possíveis de interligar ao processo de roteirização.

Para o estudo em questão serão utilizados os roteiros nacionais, baseado na localidade dentro do espaço central e urbano, do qual iremos explorar um pouco mais essa localidade a seguir, a capital do Brasil, Brasília.

2.3.2. Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade: Seus roteiros e atrativos.

Três anos e dez meses, os mil dias estabelecidos por Juscelino Kubitschek em 1957, seria o tempo necessário para Brasília ser construída e inaugurada, o que ocorreria em 21 de abril de 1960". (LASSENCE, 2003, p 61).

Brasília é conhecida como a cidade planejada, onde até mesmo o desenho de sua estrutura, o Plano Piloto, foi escolhida através de concurso, do qual Lúcio Costa ganhou o direito de ser reconhecido por tudo o país como autor do simples avião, que seria uma das principais características da cidade no decorrer dos tempos.

As primeiras obras a serem começadas foram o Palácio Presidencial, cujo nome foi alterado para Palácio da Alvorada e o Hotel do Turismo, também modificado para Brasília Palace Hotel, ambos projetados pelo arquiteto Oscar Niemeyer, do qual também foi responsável por quase todos os projetos arquitetônicos que compõem o cenário urbanístico da cidade.

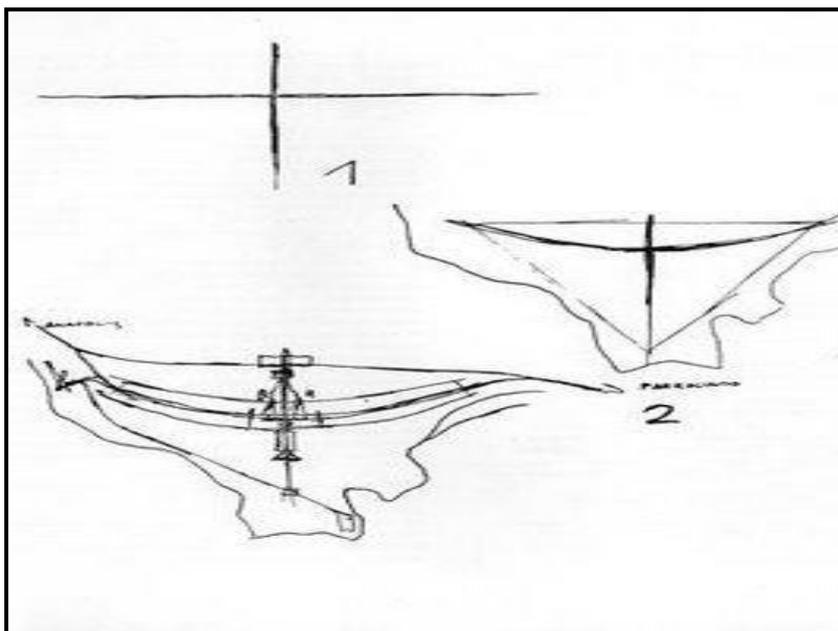


Figura 7 – Plano de Brasília proposto por Lúcio Costa

Fonte: http://cienciabrasil.blogspot.com/2008_06_01_archive.html

As primeiras inaugurações foram sendo feitas no ano de 1958, com a construção concluída da Igrejinha de Nossa Senhora de Fátima, do Palácio Alvorada, do Brasília Palace Hotel e a da estrada Brasília – Anápolis, que trouxe ainda mais facilidade de acesso a cidade. Mesmo sobre críticas e protestos, relacionados a Brasília, a cidade passou a ser considerada “a maior obra de trabalho livre que se tem notícia e por todo isso foi reconhecida pela UNESCO, desde 1987, como Patrimônio Cultural da Humanidade” (LASSENCE, 2003 p 65).

Em 2008 com 2.333.108 habitantes, Brasília participa de 2,6% PIB Nacional e é dona de um dos melhores índices de vida do país (ABARE, 2008). Mesmo sendo uma das cidades que mais acolhe pessoas de todos os lugares brasileiros e sendo reconhecida por toda sua hospitalidade ela ainda não é considerada referência ao se tratar de turismo nem mesmo com seus inúmeros roteiros e belezas únicas que a cidade dispõe dos quais serão melhor apresentados a seguir.

Para a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO, “O patrimônio cultural é de fundamental importância para a memória, a identidade e a criatividade dos povos e a riqueza das culturas”. Em todo o país existem dez Patrimônios Culturais reconhecidos pela UNESCO, a cidade de Brasília está entre eles desde o ano de 1987.

Brasília foi considerada Patrimônio Cultural da Humanidade, devido a sua criatividade e por seu exemplo ao que se trata de conjunto arquitetônico e tecnológico que dão sentido a história da cidade. Além de ser considerado um patrimônio, a cidade muito antes de sua inauguração era protegida de algumas mudanças voltada para sua estrutura. Essa proibição da mudança de seu espaço físico que chegue a descaracterizar o local é reconhecido como tombamento. De forma mais técnica o IPHAN determina tombamento como sendo:

Um ato administrativo realizado pelo Poder Público com o objetivo de preservar, por intermédio da aplicação de legislação específica, bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e também de valor afetivo para a população, impedindo que venham a ser destruídos ou descaracterizados.

O Tombamento pode ser aplicado aos bens móveis e imóveis, de interesse cultural ou ambiental, quais sejam: fotografias, livros, mobiliários, utensílios, obras de arte, edifícios, ruas, praças, cidades, regiões, florestas, cascatas etc. Somente é aplicado aos bens materiais de interesse para a preservação da memória coletiva. (IPHAN).

No entanto, tais composições, de esculturas, belezas arquitetônicas, parques, praças e características únicas da cidade, remetem a idéia de se manter todos esses atrativos em um ótimo estado de conservação, pelo menos é o que se entende por destinar todos os olhares da atividade turística para o mesmo lugar, as belezas da capital.

Além de se preservar os atrativos existentes, alguns autores ainda adotam a idéia de que para se planejar alguma atividade turística é preciso avaliar as preferências e hierarquias de cada atrativo. Segundo Boullón (2002):

A avaliação dos atrativos determina seu potencial turístico e constitui elemento fundamental para a tomada de decisões estratégicas para uma localidade e fornece subsídios para determinar a abrangência dos projetos e a quantidade e a qualidade dos equipamentos e da infra-estrutura por instalar. (BOULLÓN, 2002. p 142).

Ainda sobre o assunto, porém enfatizando a hierarquia dos atrativos, Beni (2002 p. 388) defende que hierarquia não passa de um processo capaz de organizar os atrativos conforme a sua importância turística, ordenando os atrativos de acordo com seu valor e assim será possível ver em qual é a sua importância no contexto do turismo baseado em critérios de determinado procedimento de hierarquização. Assim poderá ter preferência na hora de planejar de acordo com a potencialidade e a hierarquia de cada atrativo.

Como já foi respaldada a questão de roteirização, baseado no Programa de Regionalização do Ministério do Turismo, cabe inserir que avaliar e hierarquizar os atrativos turísticos, também é um dos passos existentes no processo que busca a partir de critérios técnicos, identificar as qualidades e valores específicos de cada atrativo, bem como a natureza e os elementos que exercem ou podem influenciar no aproveitamento turístico de cada um. (MTUR, 2007). Sendo assim, Brasília foi considerada patrimônio e foi também tombada, recebeu esses dois títulos diferentes para que suas características únicas não pudessem ser modificadas a ponto de mudar sua essência de ser o único lugar a agrupar um conjunto arquitetônico de beleza singular.

A respeito de toda essa originalidade e importância histórica e para maior acessibilidade e entendimento de toda essa criatividade e originalidade do plano da capital, Brasília recebeu em seu projeto a divisão de quatro escalas: Monumental, Gregária, Residencial e Bucólica, que diferenciam e evidenciam cada tipo de beleza que se pode encontrar ao andar pela cidade.

A escala Monumental refere-se ao Eixo Monumental aonde se encontram a maioria dos monumentos arquitetônicos que representam o poder público. Na escala Gregária, sua representação é dada pela Rodoviária do Plano Piloto mais os setores comerciais, aonde se encontram os símbolos da convergência da população, como comércio bancos e etc. Os conjuntos dos edifícios e suas superquadras são características da escala residencial. E por fim as escalas Bucólica, representada pelas praças, jardins, áreas de lazer, Parque da Cidade e a orla do Lago Paranoá. (Brasília Convention e Visitor Bureau).

Dentro de cada uma dessas distintas categorias, que caracterizam a cidade, existem várias esculturas, marcos e monumentos que reforçam ainda mais a exuberância e criatividade de todo o roteiro turístico da cidade, dos quais são denominados como atrativos para a demanda turística. Fundamentada por Barreto (1999 p. 33 e 38) atrativo turístico está relacionado a tudo que é capaz de chamar a atenção do turista, de atraí-lo, podendo ser chamado também de recurso, podendo ser reconhecido também como de caráter natural ou cultural.

Esses elementos turísticos encontrados em Brasília foram agrupados em roteiros turísticos para a cidade. Em um trabalho da ABARE no final do ano de 2008, a associação divulgou uma cartilha resultado do projeto “Novos Roteiros Turísticos para Brasília” aonde apresenta os seis novos roteiros adaptados para atender aos turistas e que desejam conhecer os atrativos tanto da capital como do entorno e dentro de cada roteiro também foram estipuladas rotas que compõem temas característicos de cada aspecto que Brasília tem a oferecer. E dentro desses roteiros o de mais relevância para a finalidade da pesquisa será o roteiro cívico, que ganhará um maior detalhamento na apresentação de suas características.

A deferência dessa nomenclatura para os passeios denominados pela associação, cabe retornar ao conceito anterior que define rota e roteiros de acordo com o Ministério do Turismo. Se levado em conta à definição descrita percebe-se que na programação da ABARE os destinos dos nomes estão ao inverso do que descreve o Ministério. Os roteiros descritos pela ABARE estão voltados para os aspectos específicos, por uma identidade, característica essa adotada como sendo das rotas turísticas de acordo com a Universidade de Brasília as rotas encontradas na proposta atingem ao conceito do que é roteiro, pois abrange um itinerário derivado da rota que perpassa os elementos de sua identidade.

Apesar dessa divergência de definições será seguida a denominação adotada pela ABARE, para melhor entendimento quanto a proposta turística, salientando que a abordagem do Ministério do Turismo é a mais propícia e confiável.

1. **ROTEIRO ARQUITETÔNICO:** elaborado para que o turista interessado em conhecer os modernos monumentos desenhados por Lucio Costa e Oscar Niemeyer, exaltando a arte, o paisagismo e a arquitetura única da cidade.

2. ROTEIRO BRASÍLIA EM ATHOS: Desenvolvido para apresentar em suma as obras de Athos Bulcão, o roteiro envolve os espaços destinados ao exercício do poder público, a religiosidade, lazer e moradia.
3. ROTEIRO JURÍDICO: Destinado aos interessados pelos poderes jurídicos, mais relacionados à área de direito.
4. ROTEIRO RURAL – REGIÃO NORTE: Proposto para que seja possível resgatar as raízes do Brasil, mostrando as diferenças na cultura brasileira.
5. ROTEIRO RURAL – REGIÃO NORDESTE: Elaborado com o mesmo intuito da região Norte, também proporciona o encontro com as belezas naturais encontradas no cerrado brasiliense.
6. ROTEIRO CÍVICO: Como o próprio nome já ressalva, é um roteiro elaborado para o conhecimento e resgate de valores patrióticos. Esse roteiro elaborado pela Associação Brasiliense de Agências de Turismo Receptivo procura contribuir na promoção da justiça social e na concretização da soberania popular dando espaço para o cidadão, o estado e o setor bem-sucedido.

O roteiro busca dar acesso a vários atrativos que refletem todos os valores cívicos encontrados na capital, por meio de rotas diferenciadas, porém que buscam o mesmo objetivo de valorização dos cidadãos e da história de Brasília.

Quadro 3 – Relação de rotas existentes no roteiro cívico de Brasília

ROTA	FINALIDADE	ATRATIVOS
Antecedentes da Capital	Apresenta uma época da cidade, com atrativos que indicarão fatos importantes sobre a transferência da Capital, seus antecedentes históricos.	Casa Velha do Gama, Ermida Dom Bosco, Fazenda Velha, Museu da Cidade, Memorial JK e Museu Vivo da Memória Candanga.
Histórico da Construção de Brasília	Dá evidência ao processo de construção da Capital destacando seus primeiros marcos, prédios e espaços	Cruzeiro, Igreja Nossa Senhora de Fátima, Instituto Histórico e Geográfico do Distrito Federal, Museu do Catetinho, Palácio da Alvorada e Vila Planalto.
Democracia e da Soberania Nacional	Mostra os poderes constituídos da República, os seus símbolos, os órgãos que zelam pela Democracia e pela Soberania Nacional.	Mastro da Bandeira, Pira da Pátria, Praça dos Três Poderes, Palácio do Supremo Tribunal Federal, Palácio do Planalto, Palácio do Congresso Nacional, Tribunal Superior Eleitoral - TSE e Quartel General do Exército.
Cultura e Concreto	Evidencia a monumentalidade de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade.	Catedral Metropolitana Nossa Senhora Aparecida, Complexo Cultural da República João Herculino, Eixo Monumental, Teatro Nacional, Centro de Convenções Ulysses Guimarães, Torre de Televisão, Palácio do Buriti e Centro Cultural Banco do Brasil.
Brasília Cidade Parque	Propicia a vivência do visitante com a cidade criada por Lucio Costa, valorizando as escalas, residencial e bucólica, humanizadas pelos brasilienses.	Santuário Dom Bosco, Unidade de Vizinhança, Espaço Lucio Costa, Parque Dona Sara Kubitschek, Ponte JK, Lago Paranoá e Universidade de Brasília.
Brasília de todos os Povos e Nações	Mostra as tradições culturais de povos, nações e dos brasileiros com a sua história.	Memorial dos Povos Indígenas, Panteão da Pátria, Palácio Itamaraty, Setor de Embaixadas, Superior Tribunal Militar.

Fonte adaptada: ABARE, 2008.

Além desses roteiros, ainda é divulgado pela associação a existência de várias outras formas de conhecer a cidade, como passeios de compras, passeio candango, de barco, dentre outros elaborados para os visitantes que pretendem conhecer melhor a capital do país.

Por ser a capital do país Brasília possui diversos outros belos interesses, pode-se dizer que seja por ser uma das poucas cidades planejadas que deram certo e que junto trouxe dois títulos grandiosos para a história. Ainda porque é a cidade que possui o seu próprio museu a céu aberto com suas próprias características difícil de serem copiadas, mas apesar dos tantos roteiros descritos ela ainda não é considerada local de preferência para os visitantes. Isso a princípio pode ser abrandado se fosse trabalhado alguns aspectos de infra-estrutura básica para o desenvolvimento da atividade na cidade, dentre elas o modo como a cidade trata seu maior meio de locomoção urbano, o transporte por ônibus e como ele pode ajudar na divulgação e facilidade de acesso aos roteiros turísticos.

2.3.3. A utilização do transporte por ônibus na cidade de Brasília:

Em Brasília existem ao todo seis empresas legais que oferecem o serviço de transporte público para a cidade. O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, ou STPC, atualmente possui quatro modalidades que fazem parte da sua prestação de serviços.

- Serviço Básico (Ônibus e Microônibus);
- Serviço Especial de Vizinhança - Zebrinha (Microônibus);
- Serviço Autônomo Rural (STPAR);
- Serviço Transporte Coletivo Privado (Fretamento);
- Serviço Próprio de Empresas (Fretamento).

Tipos de Serviço	Veículos	Empresas	Linhas	Viagens Mensais	Frota
Convencional	Ônibus	13	888	-	2.337
Vizinhança	Micro - Ônibus	2	11	10.113	55
Alternativo	Vans	664	37	-	664
Rural	Ônibus	21	65	10.000	74

Tabela 1 - Características do transporte público no Distrito Federal
Fonte: Adaptada do DFtrans 2008.

O mesmo sistema de transporte é classificado como sendo básico ou complementar, onde a linha básica engloba a integração entre as pessoas, as tarifas e a operacionalidade do serviço fazendo parte dela o metrô e os transportes rodoviários. Já o serviço complementar também aborda as linhas rodoviárias, porém busca características diferentes do serviço básico, que tem como objetivo atender grupos de usuários específicos, (DFtrans, 2008).

As tarifas de ônibus como foi apresentado, é um dos requisitos na avaliação de desempenho e qualidade dos sistemas de transporte urbanos de acordo com a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano.

Tipo de Linha	Passagem Integral	*Passagem com Desconto (Estudante)	Decreto N°
Metropolitana 1	R\$ 2,00	R\$ 0,66	26.501/05
Metropolitana 2	R\$ 3,00	R\$ 1,00	26.501/05
Metropolitana 3	R\$ 2,50	R\$ 0,83	28.087/07
Urbana 1	R\$ 1,50	R\$ 0,50	26.501/05
Urbana 2	R\$ 2,00	R\$ 0,66	26.501/05
Urbana 3	R\$ 1,50	R\$ 0,50	30.012/09

Tabela 2 - Valor das tarifas de ônibus de acordo com o tipo de linha.
Fonte: DFtrans, 2008.

Quadro 4 – Descrição das linhas e sua abrangência.

Linha	Abrangência
Metropolitana 1 (Ligação Curta)	Cidade-Satélite / Plano Piloto.
Metropolitana 2 (Ligação Longa)	Cidade-Satélite / Plano Piloto.
Metropolitana 3 (Ligação Intermediária)	Cidade-Satélite / Cidade-Satélite; Cidade-Satélite / Plano Piloto.
Urbana 1 (Circular Curta)	Cidade-Satélite e Plano Piloto.
Urbana 2 (Circular Longa)	Cidade-Satélite e Plano Piloto.

Fonte adaptada: DFtrans,2008.

O Distrito Federal possui mais de 30 terminais de ônibus urbano distribuídos entre Brasília e suas cidades satélites, e em cada terminal saem aproximadamente 40 linhas de ônibus pertencentes à classificação do serviço básico - ônibus e microônibus - que compreendem mais ou menos um total de 800 linhas existentes em todas as cidades.

Os pontos de ônibus, ou pontos de paradas, “são os locais destinados aos veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal para o embarque e/ou desembarque de passageiros ao longo de seus itinerários” (DFTRANS, 2008). Esses pontos de parada são classificados de acordo com sua infra-estrutura, podendo ser habitual, pontos que não possuem qualquer indicação mais acabaram virando paradas de ônibus por hábito. Pontos de parada de placa, indicações de apenas uma placa como referencia das paradas, ou as denominadas abrigo que possuem toda uma infra-estrutura de ponto de ônibus, com assentos e cobertura.



Figura 8 e 9 – Pontos de parada denominada por hábito e de placa.
Fonte: Autora.



Figura 10 – Ponto de parada denominado de Abrigo
Fonte: STDF.

Somente em Brasília na região do Plano Piloto existem 581 pontos de ônibus cadastrados e em todas as cidades satélites são mais de 2000 (DFTRANS), conforme pode ser observado no quadro a seguir.

BRASÍLIA	581
BRAZLÂNDIA	101
CANDANGOLÂNDIA	27
CEILÂNDIA	335
CRUZEIRO	87
GAMA	193
GUARÁ	164
LAGO NORTE - RA XVIII	86
LAGO SUL - RA XVI	164
NÚCLEO BANDEIRANTE	121

PARANOÁ	41
PLANALTINA	263
RECANTO DAS EMAS	101
RIACHO FUNDO II	76
SAMAMBAIA	249
SANTA MARIA	297
SOBRADINHO I	218
TAGUATINGA	341

Tabela 3 – Quantidade de pontos de paradas cadastradas no DF.

Fonte: DFtrans, 2008.

Cabe salientar a posição em que o setor de transporte ocupa na cadeia produtiva do turismo, como foi abordado por BENI (2001) é a partir dela que pode se observar a importância que cada setor ocupa com relação ao desenvolvimento do turismo. O setor de transportes está situado dentre as empresas que mais detêm poder sobre o desempenho da atividade turística, juntamente com as estruturas de recepção os restaurantes, hotéis e *shopping centers*.

Para tal formulação, é construtivo observar o estudo feito pela Universidade de Brasília, novamente em parceria com a BRASILIATUR no ano de 2008 onde destacam a satisfação obtida pelos turistas de lazer e de negócios que visita m Brasília, ao que se trata de infra-estrutura e perspectivas turísticas.

Na pesquisa foram identificados itens de satisfação dos turistas com relação a cidade, e dentro dessa relação o item “transportes em Brasília” tomou o sexto lugar dentre as sete características abordadas para as infra-estrutura de apoio ao turismo em Brasília. Para tanto já é possível identificar a opinião que os turistas possuem sobre o transporte público na capital.

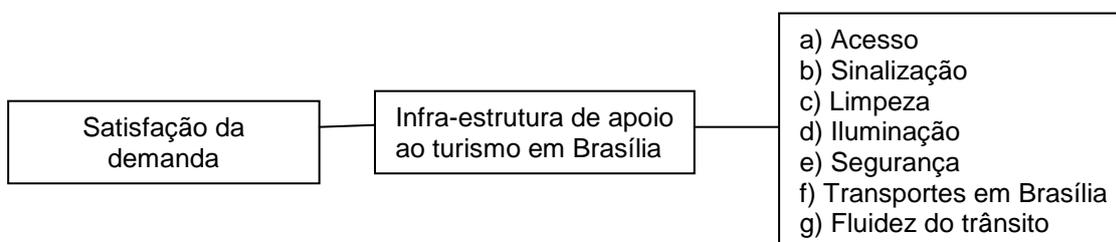


Figura 11 – Variáveis da satisfação agregadas nas dimensões infra-estrutura turística.

Fonte: Adaptada UNB / BRASILIATUR, 2008.p. 10.

Outros dois fatores a serem destacados dentro desse estudo, diz em respeito ao meio de transporte utilizado na cidade durante a estada do Turista e as atividades desenvolvidas durante esse período. O primeiro fator reforça a idéia principal do estudo que tenta demonstrar se existe integração entre os meios de transporte público e a atividade turística e como pode ser observado na figura 12 onde destaca a utilização pelo transporte publico para quem vem a Brasília é de 26,2%, seguido do transporte privado (23,0%) para os turistas de lazer. Já para a atividade exercida os passeios de *city tour* para esse mesmo tipo de turista, como fator de preferência de lazer para quem visita a cidade, como pode ser visualizado na figura 13.

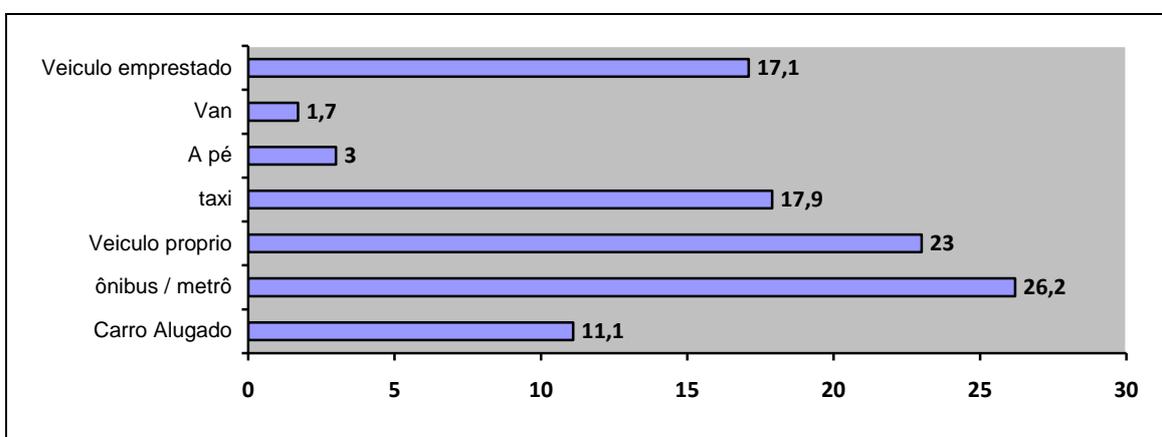


Figura 12 – Utilização do transporte na cidade pelos turistas de lazer
Fonte: adaptada de UNB / BRASILIATUR. 2008

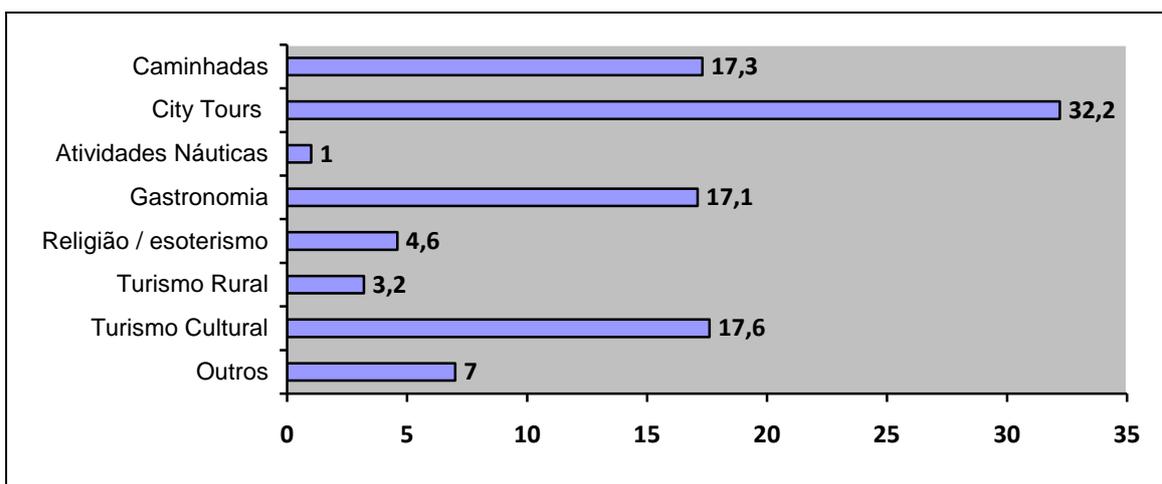


Figura 13 – Atividades desenvolvidas pelos turistas de lazer
Fonte: adaptada de UNB / BRASILIATUR. 2008

Nessa mesma análise o estudo trouxe também as preferências de locomoção para os turistas de negócios. Ao contrario do turista de lazer o turista de negócios utiliza

como forma de deslocamento primeiramente o táxi (45,33%), como visto na figura 14, e por seguinte é utilizado o transporte público (17,1%).

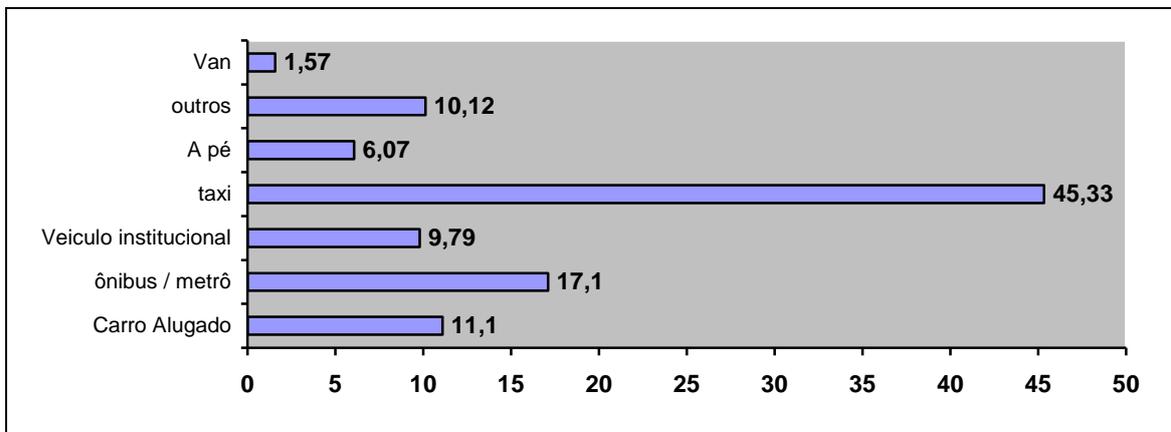


Figura 14 – Utilização do transporte na cidade pelos turistas de negócios.

Fonte: adaptada de UNB / BRASILIATUR. 2008

Visto dessa forma, fica mais clara a proposta de integração da atividade turística com a utilização do transporte por ônibus, já que esses são os principais fatores de acessibilidade e interesse pelos turistas de lazer, mesmo o transporte público sendo a segunda opção de locomoção entre os turistas de negócios. Isso segue, pois os turistas que visitam Brasília á trabalho não possuem tempo hábil para realizar atividades fora do seu parâmetro, por isso utilizam os táxis como principal meio de locomoção, por serem mais rápidos e práticos, apesar do alto custo. De acordo com a pesquisa a falta de tempo para freqüentar entretenimento em Brasília é o principal fator de o turista não se dispor de lazer na cidade, seguido de não conhecer os atrativos, pouca opção de lazer e não por ser o motivo de sua viagem. (UNB / BRASILIATUR, 2008 p. 46).

3. MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

Trabalhar com a integração entre os roteiros turísticos e os meios de transportes urbano surgiu a partir da ressalva de que essa afinidade não é vista na capital. Visto que em outras cidades que adotaram a idéia e hoje são considerados modelos em sua essência. O estudo vem abordar a temática de se utilizar as linhas de ônibus disponíveis no percurso das rotas elaboradas para o turismo cívico na cidade, facilitando a realização dos *city tours*, ou passeios autoguiados pela cidade.

Como natureza do estudo utilizou-se a pesquisa aplicada, por se tratar de um problema específico característico de um local, baseando, além disso, na abordagem de forma qualitativa, que de acordo com Silva e Menezes (2001. p 20) refere-se às pesquisas que tem “o ambiente natural como fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave”. Foram utilizadas para elaboração do estudo a pesquisa bibliográfica e a pesquisa documental. Conforme Gil (1991) ambas são formuladas com base em materiais já publicados, seja revista, artigos e matérias da internet, porém a pesquisa documental avalia aquelas que não receberam um tratamento indutivo de seus resultados.(apud SILVA E MENEZES, 2001. p. 21).

Com o levantamento da bibliografia e a análise da pesquisa foi possível conceituar vários dos termos utilizados na área do turismo e dos meios de transportes. O trabalho apresentou a afinidade que o turismo tem com diversos processos de planejamento e diversas áreas co-relacionadas passando esse interesse a suas infra-estruturas até chegar ao seu contexto com os transportes.

A busca por dados específicos da área de turismo deu-se com base principalmente nos livros publicados de Boullón (2001) e Castrogiovanni (2001), ao que se referiu sobre Brasília a temática da história apresentada por Lassence (2003) facilitou o conhecimento sobre a cidade e aos roteiros turísticos buscou-se a ABARE, assim como para os transportes a secretaria de Transportes do Distrito Federal.

A problemática do estudo aponta para a questão de não ser possível utilizar o ônibus, meio de transporte mais comum utilizado nas cidades, para realizar esses passeios, pois não existe uma integração entre as duas variáveis e nem uma

proposta de planejamento que seja capaz de responder se realmente é possível utilizar as linhas comuns de ônibus para se realizar o turismo cívico em Brasília.

O trabalho tem como intuito analisar as pesquisas elaboradas com o transporte público urbano, e principais características de utilização no que se diz respeito ao preço da passagem, as condições de uso, horários de cada linha de possível integração com as rotas propostas para o turismo na cidade. Aonde o tempo para a coleta dos dados foram de três dias em campo junto aos ônibus em circulação percorrendo um dos roteiros citados pela ABARE para servir de exemplo quanto ao tempo de viagem, conforto e tarifa proporcionados pelo transporte coletivo da cidade.

Mesclar o roteiro escolhido como base do estudo, o roteiro cívico, com o meio de transporte coletivo da cidade primeiramente buscou-se analisar o ponto de origem dos turistas na cidade, após essa identificação, apresentar realmente quais são as linhas disponíveis que circulam por esses pontos de origem e que percorrem a rota indicada, seus horários, tarifas e condições de uso do transporte. Posteriormente, identificar o tempo necessário para se percorrer todo o roteiro, incluído a espera pelo ônibus, a chegada ao primeiro atrativo, a descida do transporte, o tempo de permanência no atrativo, a espera pelo novo ônibus que levará ao próximo atrativo da rota e assim formando um ciclo até o retorno ao ponto de origem.

Esse ciclo do passeio turístico cívico utilizando o transporte por ônibus disponível na cidade Plano Piloto, foi realizado como demonstrativo da pesquisa no mês de maio, durante três dias, na quarta, quinta e sexta-feira, nos horários de 9hs e 14hs, com uma duração de em média 4h00min para cada dia da coleta dos dados.

A escolha desses horários foi de acordo com a situação do fluxo de trânsito, para que a grande quantidade de veículos nos horários de “pico”, que na cidade costumam ser entre 7hs e 9hs e entre 17hs e 19hs, não atrapalhasse o andamento da pesquisa. Além da escolha dos horários ter sido devido ao tempo do passeio que poderia ser comprometido com a alta movimentação nas vias de acesso, o horário que os atrativos estão abertos a visita também influenciou na decisão, já que a maioria dos atrativos turísticos encontram-se abertos após as 8hs da manhã e têm suas atividades encerradas no mais tardar as 19hs.

Já as rotas escolhidas para realizar o estudo foram a Rota Cultura e Concreto e a Rota Brasília Cidade Parque conforme proposta da Associação Brasiliense das Agências de Receptivo. A opção por esses percursos recebeu um critério de fazer uma rota que atribuísse atrativos próximos aos de origem e outra que fosse necessário um deslocamento mais longo, como foi o caso da Rota Cultura e Concreto.

Para registrar os horários, os atrativos, tempo de permanência nos atrativos e linhas de ônibus utilizadas na realização das rotas foi elaborado como técnica de pesquisa um quadro onde descreve todos esses critérios e que também facilita ao analisar os resultados de pesquisa de campo, pois com ele foi possível ter uma visão de todo o percurso feito e como foi o itinerário seguido durante o levantamento dos dados.

Quadro 5 – Modelo do quadro elaborado para realização das rotas.

	PONTO DE SAÍDA	HORÁRIO	TEMPO DE ESPERA DO ÔNIBUS	LINHA	ATRATIVO DESTINO	TEMPO DE PERMANÊNCIA NO ATRATIVO
ROTA CULTURA E CONCRETO						
						Tempo total de viagem
ROTA BRASÍLIA CIDADE PARQUE						
						Tempo total de viagem

Ao se pensar em planejamento, assim como foi salientado durante o estudo, é necessário refletir nos caminhos a serem seguidos para se alcançar determinado objetivo final. Esse discernimento foi adquirido ao se falar na elaboração do quadro, que será destinado a traçar os caminhos percorridos para realizar todo o ciclo da rota e chegar ao objetivo final do percurso, que se resume em saber quanto tempo um turista levaria para realizar o trajeto e se existem transportes disponíveis durante

os horários escolhidos. Por esse motivo, a escolha dos itens que fariam parte do percurso se resumiu em basicamente nos horários, nos pontos e nas linhas em circulação.

A área definida como base de estudo foi Brasília, Plano Piloto, na região do Setor Hoteleiro Sul e Norte e Eixo Monumental. Com os dados do DFtrans, do trabalho de campo foi possível estabelecer a base do objetivo da pesquisa que aponta para a possibilidade de se relacionar o roteiro cívico proposto para Brasília e o meio de transporte por ônibus. No entanto, houve a necessidade em se utilizar uma hipótese como critério para identificar o local de origem dos turistas e assim caracterizar os pontos de parada com a ajuda do Departamento de Transito do Distrito Federal.

Essa avaliação dos pontos de parada terá como finalidade identificar se os mesmos estão em boas condições de uso e permanência dos passageiros, uma vez que dependendo do percurso a ser feito é preciso esperar até 20 minutos em um ponto para a chegada de uma linha de ônibus que atenda ao seu destino.

Da mesma forma que será possível identificar os pontos de parada a partir da delimitação da área de origem dos turistas, também será provável estipular quantas linhas de ônibus percorre essa área e que possam ser utilizadas para visitar os pontos turísticos dentro da proposta de roteiro cívico.

Com base na técnica de pesquisa do quadro 5 apresentado como modelo para registrar os horários, linhas e atrativos percorridos, o critério utilizado com relação as linhas de ônibus que foram usadas para se chegar de um ponto a outro foi apenas as linhas que passavam primeiramente. Esse critério pode se dizer que para quem conhece Brasília e sabe onde percorrem determinadas linhas é a forma mais fácil e rápida de se chegar ao destino, porém para isso foi preciso estar em mãos todos os itinerários das linhas possíveis de escolha.

Além dessa técnica, foi utilizado como método de pesquisa a avaliação da qualidade do transporte urbano na cidade. Esse julgamento da situação na qual se encontram os ônibus disponíveis para atender a demanda de passageiros foi observada mediante as definições os requisitos e atribuições desenvolvidas pela Associação de Nacional das Empresas de Transporte Urbano, conforme foi demonstrado na figura 2 da pagina 34.

Essas observações do transporte público por ônibus de Brasília foi construída durante o percurso das rotas Cultura e Concreto e Brasília Cidade Parque. Cada requisito apresentado pelo NTU ganhou uma forma de avaliação e julgamento para poder fazer parte dos resultados da pesquisa. Esses critérios utilizados em cada requisito podem ser observados no quadro elaborado a seguir, que determina a forma metodológica de como cada um deles foi avaliado.

Quadro 6 – Método utilizado para avaliação dos requisitos de qualidade do transporte público urbano.

REQUISITOS	MÉTODOS
Disponibilidade: (Locacional e temporal).	Para avaliar esse requisito foi utilizado como ferramenta o <i>Google earth</i> , para medir a distância de um ponto a outro, assim como o <i>site</i> do DFtrans com os horários e disponibilidade das linhas.
Frequência	Para medir o intervalo de tempo entre as paradas também foi utilizado o site do DFtrans para demonstração dos horários das linhas em circulação
Pontualidade	O horário real e o horário em que as linhas passaram nos pontos programados foi medido mediante observação durante a realização das rotas e também com ajuda do DFtrans e sua programação de horário para cada linha
Tempo de Viagem	O tempo de viagem foi medido de um ponto a outro mediante observação durante o percurso.
Conforto: (Caminhada até o ponto de parada, pontos de parada, embarque e desembarque, disponibilidade e dimensão dos assentos, condições de viagem em pé e condições ambientais).	Esse requisito foi medido utilizados observações durante o percurso e para medir as distancias dos pontos de parada com relação aos de origem foi utilizado a ferramenta do <i>Google earth</i> .
Facilidade: (Opções de viagem, informação, regularidade de horários, uso do tempo da viagem, disponibilidade d estacionamento, acomodação de pessoas com deficiência).	Além de nota durante todo o trajeto e utilização do transporte para identificar em que situação está cada requisito, foi utilizado também o portal do DFtrans.
Segurança	Mediante observação.
Custo para o usuário	Foi utilizado critérios para delimitar as linhas a serem utilizadas e com isso apresentar uma margem de preço para as passagens.

Com esses métodos e técnicas de pesquisas utilizados como critérios de avaliação para o transporte, será possível demonstrar os resultados e dados obtidos para que eles possam sustentar o objetivo principal do estudo que busca comprovar se existe ou não uma relação entre o transporte publico por ônibus e o turismo cívico na cidade de Brasília.

4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Na abordagem de Silva e Menezes (2001. p.94) a análise dos dados ou o resultado da pesquisa são caracterizados por estabelecerem “relações entre os dados obtidos, o problema da pesquisa e o embasamento teórico dado na revisão da literatura”. Nesse sentido a análise dos dados obtidos durante a elaboração do estudo será discutida de forma a se identificar uma relação entre o meio de transporte por ônibus disponível na cidade de Brasília, com a proposta apresentada pela ABARE ao que se trata do roteiro cívico na capital, adaptando essa relação com as técnicas e conceitos adquiridos com base em autores explorados durante a pesquisa.

Trata-se, portanto primeiramente em ressaltar a evidência de que o Turismo e o Transporte são fatores de relação direta, pois seus próprios processos de desenvolvimento se dependem mais para o lado do turismo que de acordo com o seu processo evolutivo apresentado por Ignarra, todo e qualquer momento de destaque da atividade turística seja no Brasil ou no mundo só foi possível com o desenrolar das pesquisas e descobertas quanto ao transporte, afinal ao que se entende como turismo é uma atividade que requer deslocamento e para isso implicitamente requer algum meio de locomoção, ou seja, algum transporte.

Assim como o processo evolutivo das duas variáveis todo o seu planejamento também é interligado, sendo da mesma forma mais voltada a dependência do turismo relacionado ao setor de transporte, como se pode notar na cadeia produtiva do turismo, onde o setor aparece como um das principais empresas mantenedoras da estrutura da cadeia turística.

4.1. Analisando a área de estudo.

Toda essa relação entre o setor de transportes e o turismo, trouxe a problemática do estudo em se encontrar uma alternativa para utilizar as linhas de ônibus disponíveis que circulam no Eixo Monumental, Setor Hoteleiro Sul e Norte a fim de percorrer o itinerário proposto dentro do roteiro cívico descrito para Brasília proposto apresentado pela Associação Brasiliense de Agências de Receptivo².

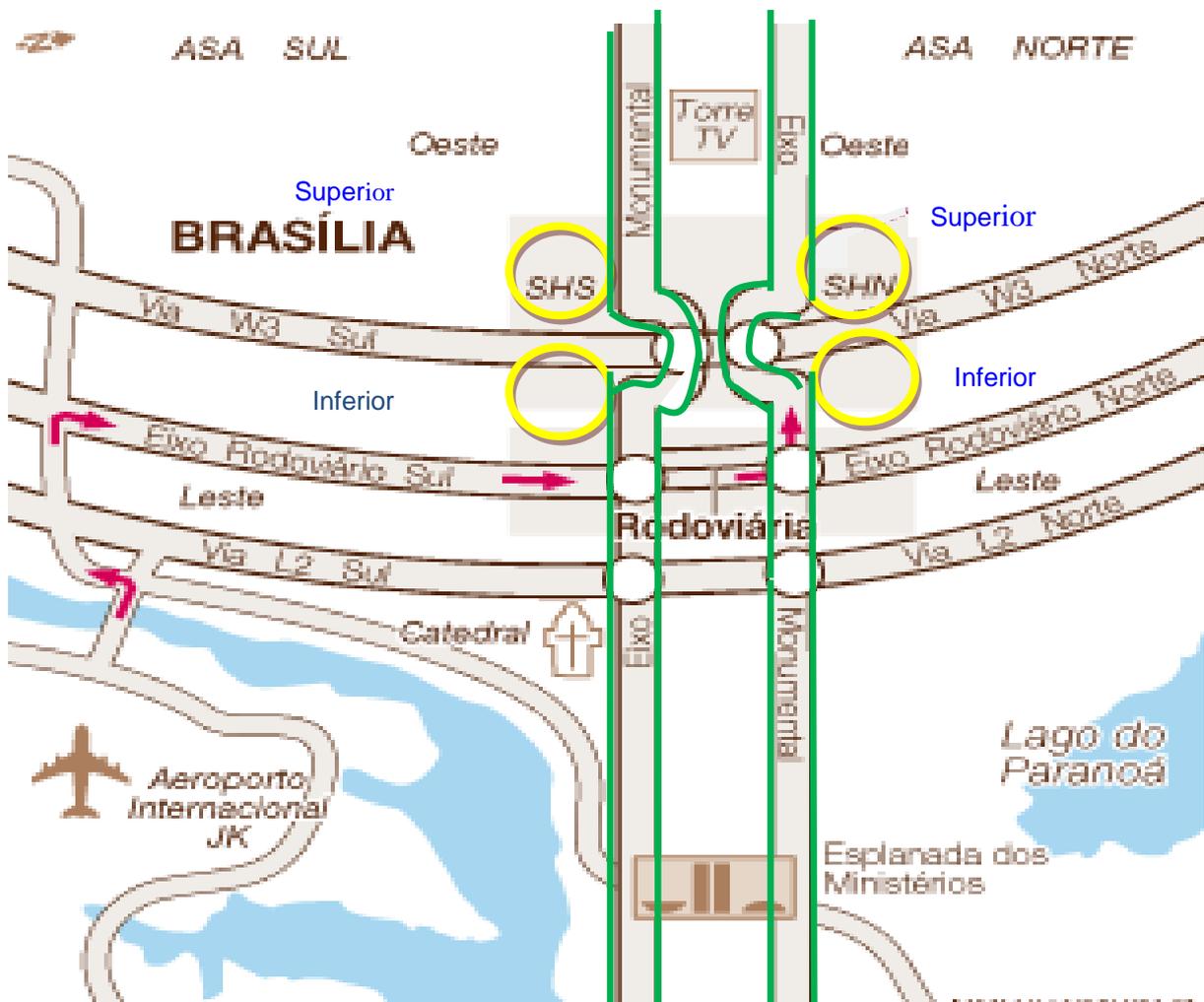


Figura 15 – Mapa da parte central do Plano Piloto.

Fonte: Autora com base em <http://www.accorhotels.com/photos/3627a00.gif>

² Ver quadro 3, página 48.

Com o auxílio do mapa é possível identificar as vias pertinentes aos pontos principais da pesquisa. A via em verde refere-se ao sentido do Eixo Monumental, que passa pelos principais monumentos encontrados na capital, como a Esplanada dos Ministérios, a Torre de TV e a Catedral, já os destaques em amarelo representam a localização dos Setores Hoteleiros Sul e Norte, conhecidos na cidade como SHS e SHN respectivamente.

Os pontos de origem identificados como base para o estudo estão delimitados exatamente onde se encontram os setores hoteleiros sul e norte. Essa demarcação foi definida baseando no dado descrito na pesquisa feita pela Universidade de Brasília e a BRASILIATUR (2008. p. 20) onde retrata o ponto de permanência dos turistas de lazer e de negócios que visitam Brasília.

Conforme figura 16, os turistas de lazer em sua maioria (54,5%) escolhem ficar em casa de familiares e amigos em seguida estão os hotéis como opção de hospedagem (31,8%) e para os turistas de negócios essa porcentagem é mais freqüente aos hotéis (55,98%) seguido das casas de familiares (21,42%) como mostra a figura 17.

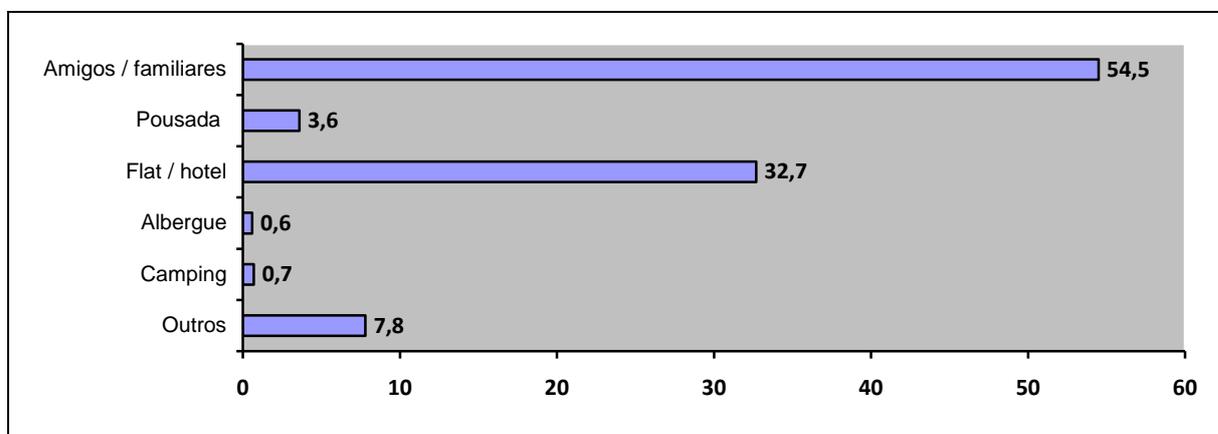


Figura 16 – Local de hospedagem dos turistas de lazer em Brasília.
Fonte: Adaptada de UNB / BRASILIATUR, 2008.

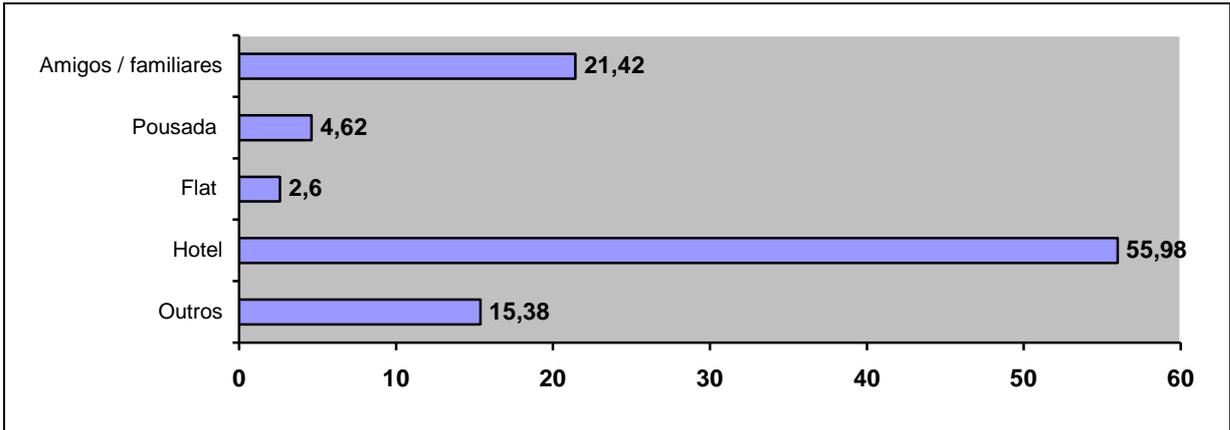


Figura 17 – Local de hospedagem dos turistas de negócios em Brasília.
Fonte: Adaptada de UNB / BRASILIATUR, 2008.

Sendo assim, foi delimitada a área de estudo entre os setores de maior concentração de hotéis aonde dos 47 hotéis localizados no Plano Piloto apenas quatro não estão localizados nessa região. Por se tratar de quatro pontos origens principais serão abordadas os termos SHN superior e inferior e SHS superior e inferior ao que se trata dos pontos de origem nas partes acima e abaixo da via W3 Sul e Norte, conforme o mapa.

Dentro da área em que se encontram esses pontos de origem dos turistas foram identificados oito pontos de parada que atendem a demarcação de origem como pode ser visualizado na figura 18.

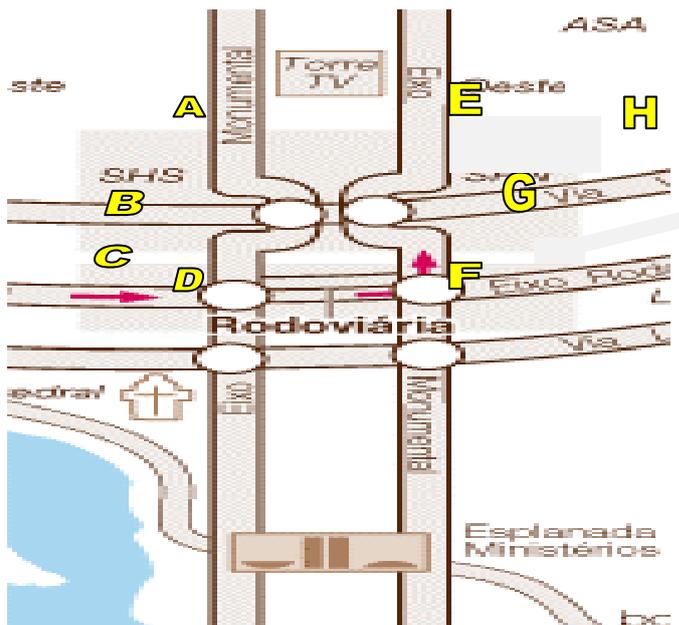


Figura 18 – Identificação dos pontos de parada que fazem parte da região identificada como pontos de origem dos turistas.
Fonte: Autora com base em <http://www.accorhotels.com/photos/3627a00.gif>

Como pode ser observado os oito pontos de parada identificados estão dentro da região propícia de maior concentração de turistas, no setor hoteleiro sul e norte. Esses pontos serão caracterizados por letras que vão de A a H facilitando a apresentação dos mesmos. Com relação a característica dos pontos de ônibus das quais o DFtrans apresenta, como pode ser de Placa, Abrigo ou de Hábito, observou-se que todas as paradas possuem abrigo, ou seja, são estruturadas com bancos e cobertura e apresentam um maior conforto comparada as outras duas existentes.



Figuras 19 e 20 – Pontos de parada A e B.
Fonte: Autora



Figuras 21 e 22 – Pontos de parada C e D.
Fonte: Autora.



Figuras 23 e 24 – Pontos de parada E e F.
Fonte: Autora



Figuras 25 e 26 – Pontos de parada G e H.
Fonte: Autora



Outro conjunto de questões diz respeito às rotas que serão atribuídas com base de estudo para identificação das linhas que atendem aos atrativos compostos em cada rota do roteiro cívico. Nesse sentido mediante as seis rotas apresentadas na proposta da ABARE para o desenvolvimento do turismo na capital, não serão levadas em consideração as rotas Antecedentes da Capital e Histórico da Construção de Brasília, por apresentarem atrativos mais distantes da área de origem dos turistas dificultando na identificação das linhas de ônibus como também aumentando no tempo das viagens fazendo parecer cansativo para os visitantes.

Com isso, farão parte no processo de desenvolvimento da proposta os 28 atrativos da cidade que fazem parte das demais rotas existentes no roteiro cívico e que se situam próximos aos locais identificados como ponto de partida dos turistas que visitam Brasília. Esses atrativos podem ser melhor visualizados com a ajuda do

quadro 6 e da figura 27 , que enumera os atrativos e os localiza de acordo com o mapa do Plano Piloto.

Quadro 7– Relação dos atrativos e sua localização.

	Atrativo	Localização
1	Mastro da Bandeira	Esplanada
2	Pira da Pátria	Esplanada
3	Praça dos Três Poderes	Esplanada
4	Palácio do Supremo Tribunal Federal	Esplanada
5	Palácio do Planalto	Esplanada
6	Palácio do Congresso Nacional	Esplanada
7	Tribunal Superior Eleitoral - TSE	Setor de Autarquias Sul
8	Quartel General do Exército	Setor Militar Urbano
9	Catedral Metropolitana Nossa Senhora Aparecida	Esplanada
10	Complexo Cultural da República João Herculino	Esplanada
11	Eixo Monumental	Eixo Monumental
12	Teatro Nacional	Esplanada
13	Centro de Convenções Ulysses Guimarães	Eixo Monumental Oeste
14	Torre de Televisão	Eixo Monumental Oeste
15	Palácio do Buriti	Eixo Monumental Oeste
16	Centro Cultural Banco do Brasil.	Setor de Clubes Esportivos Sul
17	Santuário Dom Bosco	Avenida W3 Sul 702
18	Unidade de Vizinhança	Eixão Sul 108 /109
19	Espaço Lucio Costa,	Esplanada
20	Parque Dona Sara Kubitschek	Eixo Monumental Leste
21	Ponte JK	Lago Paranoá
22	Lago Paranoá	Lago Paranoá
23	Universidade de Brasília.	Avenida L3 Norte
24	Memorial dos Povos Indígenas	Eixo Monumental Oeste
25	Panteão da Pátria	Esplanada
26	Palácio Itamaraty	Esplanada
27	Setor de Embaixadas	Setor de Embaixadas Sul e Norte
28	Superior Tribunal Militar	Setor de Autarquias Sul

Fonte: Elaborado pela autora

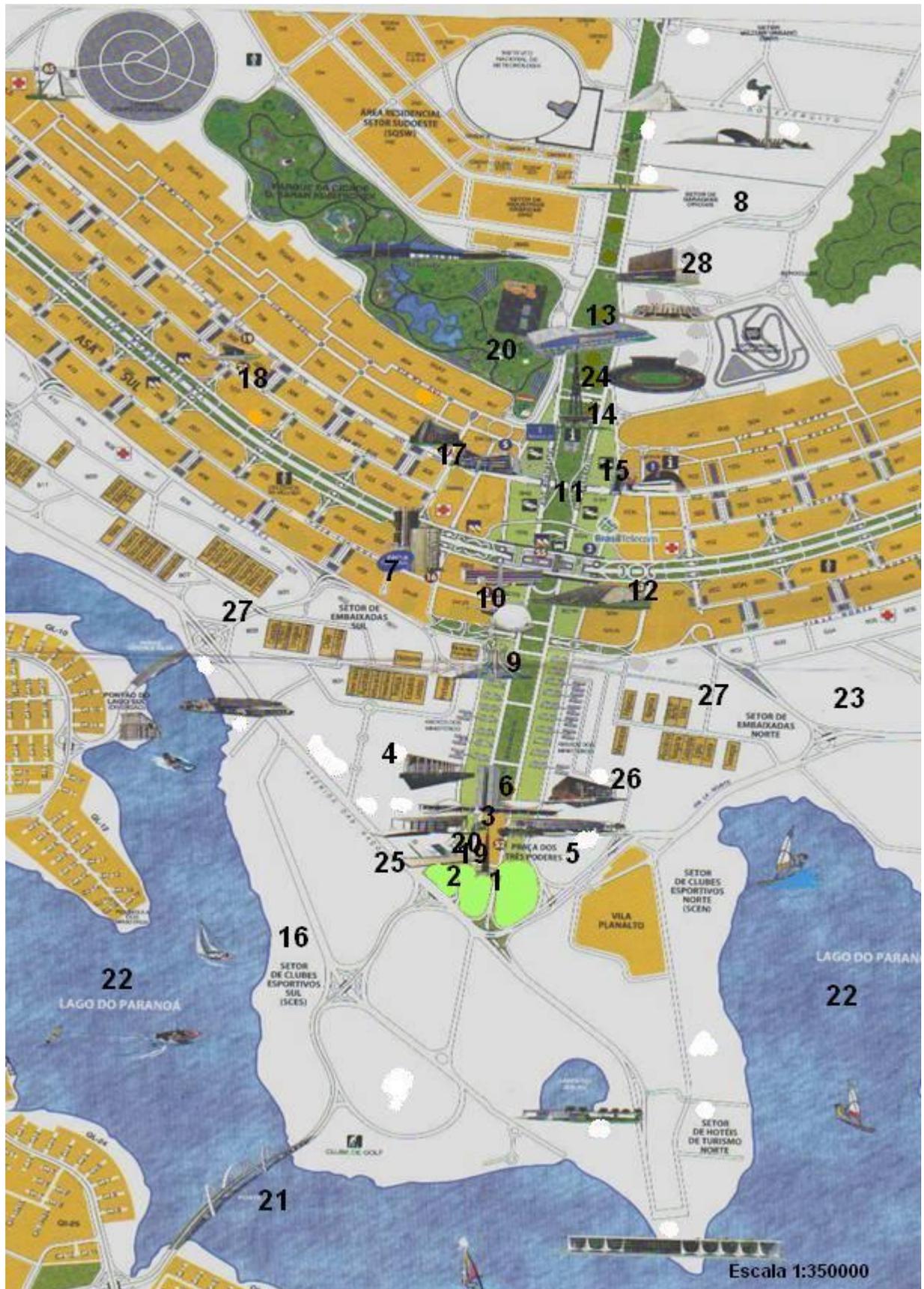


Figura 27 – Mapa de localização dos Pontos Turísticos descritos no Roteiro Cívico.

Fonte: Adaptada de Brasília Convention & Visitors Bureau, 2009.

4.2. Identificação das linhas de ônibus que atendem aos atrativos existentes dentro da proposta do roteiro cívico.

Como já apresentado com base nos dados divulgados pelo Departamento de Transporte Urbano do Distrito Federal, somente na cidade de Brasília existem cerca de 580 pontos de parada para ônibus e mais de 400 linhas que passam por esses pontos.

Trata-se, portanto de uma análise extremamente complexa devido a vasta quantidade de linhas em circulação, por isso a pesquisa foi restringida em tipos de linhas e seu tarifário, além da relação do horário de circulação das linhas com o horário de funcionamento dos atrativos³ delimitando assim o processo de avaliação das linhas propicias ao estudo. Os tipos de linha utilizados serão as de ligação longa (Metropolitana 2) e de circular longa (Urbana 2)⁴, com tarifas de passagem de R\$ 3,00 e R\$ 2,00 respectivamente. Essa escolha foi dada com base na freqüência das linhas que passam mais vezes pelos locais destinados diminuindo assim o tempo de viagem e aumentando a comodidade dos viajantes.

De acordo com o quadro de relação dos atrativos e sua localização⁵ referente a ser possível identificar algumas linhas que atendem aos pontos de origem (A a H) baseado em seus horários e freqüência diária dando assim opções de transporte para as pessoas interessadas em conhecer Brasília e suas belezas arquitetônicas dando opções para que possam seguir seu próprio roteiro em tempo e disposição.

Quadro 8 – Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem A

Esplanada	Linhas: 0107, 9001, 0902, 0903, 0906, 0331, 03314, 3432, 0343....
Setor de Autarquias Sul	Linhas: 3243, 0345, 0179
Avenida W3 Sul 702	Linhas: 1511,
Avenida L3 Norte	Linhas: 3381, 0339, 0168, 0371, 0370,
Setor de Embaixadas Sul e Norte	Linhas: 0345, 4034,

Fonte: Elaborada pela autora com base no DFtrans.

³ Ver apêndice A. e horários de circulação na página do DFtrans.

⁴ Ver Tabela 2 pagina 50 e quadro 3 pagina 48.

⁵ Ver quadro 7, página 67.

Quadro 9 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem B.

Esplanada	Linha: 0107, 114.2
Setor de Autarquias Sul	Linhas: 0022, 105.4, 0107, 114.2
Avenida W3 Sul 702	Linhas: 103.2, 105.4, 1511, 0301, 0305, 305.6
Setor de Embaixadas Sul e Norte	Linhas: 103.2.

Fonte: Elaborada pela autora com base no DFtrans.

Quadro 10 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem C.

Esplanada	Linhas: 252.3, 9301, 9302, 946.3, 1008, 0162, 2722, 107.3.
Setor de Autarquias Sul	Linhas: 0007 e 0031
Avenida L3 Norte	Linhas: 3381, 0370, 0168, 0339 e 0371

Fonte: Elaborada pela autora com base no DFtrans.

Quadro 11- Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem D.

Esplanada	Linhas: 1255, 3224, 3241, 3244, 3245, 3247, 3315, 3381, 3822, 3823, 4052, 9001, 0902, 0903, 0906, 0907, 0908, 9301, 9302, 9463, 100.8, 108.5, 016.2, 016.8, 272.2.
Setor de Autarquias Sul	Linhas: 3243 e 0345
Avenida L3 Norte	Linhas: 3381, 0370, 0168, 0339 e 0371
Setor de Embaixadas Sul e Norte	Linhas: 0345, 4034

Fonte: Elaborada pela autora com base no DFtrans.

Quadro 12 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem E.

Esplanada	Linhas: 108.4 e 0152
Eixo Monumental	Linhas: 3241, 3244, 3245, 3247, 3315, 3381, 0339, 3436, 3823, 4052, 9001, 0902, 0903, 0906 e 108.5, 252,1.
Setor de Autarquias Sul	Linhas: 3243
Setor Militar Urbano	Linhas: 0906, 0903, 0143, 0379

Fonte: Elaborada pela autora com base no DFtrans.

Quadro 13 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem F.

Esplanada	Linhas: 108.4, 1052, 0116
Setor de Autarquias Sul	Linhas: 3243 e 1008
Setor de Embaixadas Sul e Norte	Linhas: 116.1, 0116
Setor Militar Urbano	Linhas: 0906, 0903, 0143

Fonte: Elaborada pela autora com base no DFtrans.

Quadro 14 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem G.

Esplanada	Linhas: 0107, 116.1, 0116.
Setor de Autarquias Sul	Linhas: 0031
Setor de Embaixadas Sul e Norte	Linhas: 116.1, 0116,

Fonte: Elaborada pela autora com base no DFtrans.

Quadro 15 - Relação de possíveis linhas que passam pelo ponto de origem H

Esplanada	Linhas: 0107
Eixo Monumental	Linhas: 1565, 252,1, 0379. 3792
Setor de Autarquias Sul	Linhas: 0022, 105.4
Avenida W3 Sul 702	Linhas: 305.6,
Eixão Sul 108 /109	Linhas: 2522
Avenida L3 Norte	Linhas: 3481
Setor de Embaixadas Sul e Norte	Linhas: 3481, 0022
Lago Paranoá	Linhas: 147.5
Setor Militar Urbano	Linhas: 0379, 3792

Fonte: Elaborada pela autora com base no DFtrans.

Com essa relação de possíveis linhas encontradas durante o levantamento da pesquisa é possível verificar que Brasília não possui opções de transporte capazes de atender os turistas que procuram esse meio de locomoção para visitar a cidade. Algumas das localizações não aparecem em vários pontos de origem, pois não foram identificadas linhas que passem por eles e que dêem acesso aos atrativos.

Como pode ser observado, por exemplo, no ponto de origem G quase nenhuma linha que passa nele pode ser aproveitada para visitar os atrativos deixando somente como opção as Embaixadas e Setor de Autarquias e a parte superior da Esplanada, já que as linhas que passam por ela não vão até a Praça dos Três poderes local de nove dos doze atrativos situados na Esplanada.

Cabe adicionar que muitas linhas não foram citadas, mesmo passando pelos pontos de origem, devido ao fato de a distância do ponto até o atrativo ser de até 500 metros, dispensando assim a utilização de transporte como é o caso dos pontos de parada A e E que ficam próximos da Torre de Televisão. Já no caso do Centro Cultural Banco do Brasil ele nem ao menos foi citado nos quadros anteriores, pois é o único atrativo que não possui nenhuma linha que passe por nenhum dos oito pontos identificados. Esse atrativo possui uma linha exclusiva que gratuita, que foi disponibilizada para facilitar a chegada ao atrativo já que o mesmo se encontra distante do que conhecemos como “centro de Brasília” e é bastante visitado devido as suas realizações culturais.

Além dessa observação conforme foi apresentado como base de método e pesquisa para o estudo, o quadro de modelo e descrição de todo o percurso feito das rotas

Cultura e Concreto e Brasília Cidade Parque após todo o ciclo teve como resultado o quadro a seguir.

Quadro 16 – Registro do percurso desenvolvido das rotas Cultura e Concreto e Brasília Cidade Parque.

	PONTO DE SAÍDA	HORÁRIO	TEMPO DE ESPERA DO ÔNIBUS	LINHA	ATRATIVO DESTINO	TEMPO DE PERMANÊNCIA NO ATRATIVO
ROTA CULTURA E CONCRETO	Setor Hoteleiro Sul	14h15min	À pé 5 minutos até o atrativo	_____*	Torre de TV	30 minutos
	Torre de TV	14h50min	10 minutos	3432	Catedral	30 minutos
	Catedral	15h40min	À pé 5 minutos até o atrativo	_____*	Complexo Cultural	35 minutos
	Complexo Cultural	16h20min	À pé 5 minutos até o atrativo	_____*	Teatro Nacional	15 minutos
	Teatro Nacional	16h40min	2 minutos	Linha especial CCB	Centro Cultural Banco do Brasil	30 minutos
	Centro Cultural Banco do Brasil	17h30min	20 minutos	Linha especial CCB	Centro de Convenções	15 minutos
	Centro de Convenções	18h35min	À pé 5 minutos até o atrativo	_____*	Palácio do Buriti	10 minutos
	Palácio do Buriti	18h55min	40 minutos	0343	Setor Hoteleiro Sul	Tempo total do passeio 4h15min
ROTA BRASÍLIA CIDADE PARQUE	Avenida W3 Sul (Pátio Brasil Shopping)	09h30min	À pé 10 minutos até o atrativo	_____*	Parque Dona Sarah Kubstieck	30 minutos
	Parque Dona Sarah Kubstieck	10h15min	10 minutos até a rodoviária, depois mais 10 minutos	0108	Espaço Lucio Costa	25 minutos
	Espaço Lucio Costa	11h	10 minutos voltando para a rodoviária	01808, depois 0110 na rodoviária	Universidade de Brasília	Dentro do transporte 25 minutos voltando para a rodoviária
	Rodoviária do Plano Piloto	11h50min	10 minutos	1073	Unidade da Vizinhança	Dentro do transporte 25 minutos
	Unidade da Vizinhança	Dentro do transporte 12h30min	_____	1073	Santuário Dom Bosco	20 minutos
	Santuário Dom Bosco	13	À pé 10 minutos	_____*	Avenida W3 Sul (Pátio Brasil Shopping)	Tempo total do passeio 3h40min

Com esse registro foi possível demonstrar o tempo de viagem total para a realização de do trajeto escolhido, claro que para um turista que nunca veio a cidade e que não

se dispõe das linhas nem dos horários e não conhece os trajetos que cada linha em circulação percorre, o tempo da viagem levaria bem mais do que o descrito.

A frequência dessa linha especial ao CCBB pode ser vista no quadro abaixo onde se destaca os locais que partem o transporte, horários e dias da semana.

Quadro 17- Linha exclusiva para o Centro Cultural Banco do Brasil.

Local de partida	Horários	Dias
Teatro Nacional	11h, 12h25, 13h50, 15h15, 16h40, 18h05, 19h30, 20h55, 22h	De terça a Domingo
SHN - Manhattan	11h05, 12h30, 13h55, 15h20, 16h45, 18h10, 19h35, 21h, 22h05	
SHS - Hotel Nacional	11h10, 12h35, 14h, 15h25, 16h50, 18h15, 19h40, 21h05, 22h10.	
SBS - Galeria dos Estados	11h15, 12h40, 14h05, 15h30, 16h55, 18h20, 19h45, 21h10, 22h15.	
Biblioteca Nacional:	11h20, 12h45, 14h10, 15h35, 17h, 18h25, 19h50, 21h15, 22h20	
UNB Inst. Artes	11h30, 12h55, 14h20, 15h45, 17h10, 18h35, 20h, 21h25, 22h30.	
UNB Biblioteca	11h35, 13h, 14h25, 15h50, 17h15, 18h40, 20h05, 21h30, 22h35.	
CCBB	12h10, 13h35, 15h, 16h25, 17h50, 19h15, 20h40, 21h45, 22h45	

Fonte: Adaptada de <http://www44.bb.com.br/appbb/portal/bb/ctr2/bsb/Servicos.jsp>.

Com a identificação dessas linhas é possível mostrar aos turistas e a população as opções que a cidade dispõe para quem quer utilizar o transporte público coletivo, para fazer os passeios pela cidade além de conhecimento é uma forma de se aproximar mais da população brasileira, já que utilizando os mesmos meios de locomoção diário do cidadão brasileiro, o turista é “obrigado” a se interagir, seja para pedir informação, ou apenas pelo fato de estarem em um mesmo espaço.

Interessante avaliar por consequência os horários de visita dos atrativos, que em sua maioria encontram se abertos de segunda a domingo, porém existem atrativos que só podem ser visitados com agendamento prévio, como é o caso das embaixadas para quem quer conhecer as áreas internas, ou até mesmo para maior dificuldade, encontra se o Palácio do Planalto, que só recebe escolas e grupos também com solicitação antecipada de visita. Essas limitações engrandecem a falta de ligação com o turismo já que são atrativos propostos dentro do itinerário cívico da cidade. Essa avaliação de disponibilidade para visita é relevante ao estudo, pois

para direcionar a escolha da linha de ônibus pelo seu horário de circulação e frequência tende, a saber, também se o atrativo escolhido estará aberto, assim o tempo e o rendimento da viagem tornam-se viáveis.

4.3. Análise dos requisitos de qualidade no Transporte Público de Brasília.

Nesse processo também estão sendo analisadas as condições em que se encontram os ônibus utilizados para locomoção de passageiros dentro do centro urbano, dos quais foram submetidos aos critérios de avaliação apresentados pelo NTU⁶. De acordo com os requisitos apresentados pela Associação das Empresas de Transporte Urbano o estudo buscou avaliar dentro do transporte por ônibus de Brasília todas as repostas para cada item analisando o transporte dentro da área e trajeto das rotas selecionadas como referência ao estudo.

A plenitude da proposta apresentada pela Associação das Empresas de Transporte Urbano no ano de 2008, quanto aos requisitos utilizados para avaliar a qualidade no transporte público, tornou se parte essencial na pesquisa visto que a sua relação com a problemática do estudo pode trazer não só a idéia de modificação na qualidade do transporte, mais também aumentar o desenvolvimento e interesse turístico da própria população pela sua cidade.

1. Disponibilidade

1.1 *Locacional:* A distância apresentada entre as paradas e os pontos identificados como de origem dos Turistas está entre 50 a 500 metros para os pontos de parada situados na mesma região das origens e entre 700 metros à 1,5km de distância para os pontos de parada que não se encontram na mesma área que os de origem. Exemplo: saindo do ponto de origem SHN inferior até a parada de ônibus

⁶ Ver Figura 2 pagina 34.

F o turista levaria no máximo 3 minutos de caminhada, já o turista que sair do SHS superior até o mesmo ponto de parada levaria em torno de 15 minutos.

Com relação ao local de destino a distância dependeria da rota escolhida visto que todos os atrativos apresentados nas rotas propostas possuem pontos de parada próximos com no máximo 100 metros de distância entre as paradas e os atrativos.

1.2 *Temporal*: O período do dia em que são disponibilizados ônibus que passem por esses atrativos é durante todo o dia, visto que existem varias empresas distintas que fazem os mesmos trajetos diariamente mesmo nos finais de semana, porém em menor número de transporte circulando nas vias.

2. Freqüência: O intervalo de tempo entre as paradas para embarque e desembarque também irá depender da rota escolhida. No caso do atrativo Catedral se encontra a mais ou menos 10 minutos de distância por ônibus do Palácio do Buriti, com uma freqüência de disponibilidade de ônibus de 5 em 5 minutos, lembrado que existem diversas linhas que fazem o mesmo percurso e circulam durante todo o dia.

Para melhor visualização desses horários pode se notar os quadros a seguir que disponibilizam com base nos dados do DFtrans todos os horários das linhas utilizadas para percorrer as duas rotas escolhidas como visto no quadro do percurso desenvolvido para realização das rotas⁷.

Quadro 18 – Relação dos horários das linhas utilizadas durante o percurso das rotas Cultura e Concreto e Brasília Cidade Parque

Linhas	Dias da semana	Horários*
3432	SEG / TER / QUA / QUI / SEX	05:28 05:40 05:55 06:25 07:05 07:40 08:00 08:36 09:12 09:48 10:24 11:00 11:36 12:12 12:48 13:24 14:00 14:45 15:30 16:15 17:45 20:40
	Sábado	05:45 06:40 07:40 08:50 10:40 11:50 12:25 13:40 14:50 15:30 16:40 17:50
0343	SEG / TER / QUA / QUI / SEX	05:00 05:12 05:25 05:39 06:14 06:50 07:00 07:50 18:58 19:20
	Sábado	05:00 05:10 05:30 05:50 06:07 06:21 06:35 06:49 07:15 07:45 08:05
0108	SEG / TER / QUA / QUI / SEX	06:30 06:40 06:45 06:50 06:55 07:00 07:05 07:10 07:15 07:20 07:25 07:30 07:35 07:40 07:45 07:50 07:55 08:00 08:05 08:10 08:15 08:20 08:25 08:30 08:35 08:40 08:45 08:50 08:55 09:00 09:05 09:10 09:15 09:20 09:25 09:30 09:35 09:40 09:45 09:50 09:55 10:00 10:05 10:10 10:15 10:20 10:25 10:30 10:35 10:40 10:45 10:50 10:55 11:00 11:05 11:10

⁷ Ver quadro 16 pagina 72.

		11:15 11:20 11:25 11:30 11:35 11:40 11:45 11:50 11:55 12:00 12:05 12:10 12:15 12:20 12:25 12:30 12:35 12:40 12:45 12:50 12:55 13:00 13:05 13:10 13:15 13:20 13:25 13:30 13:35 13:40 13:45 13:50 13:55 14:00 14:05 14:10 14:15 14:20 14:25 14:30 14:35 14:40 14:45 14:50 14:55 15:00 15:05 15:10 15:15 15:20 15:25 15:30 15:35 15:40 15:45 15:50 15:55 16:00 16:05 16:10 16:15 16:20 16:25 16:30 16:35 16:40 16:45 16:50 16:55 17:00 17:05 17:10 17:15 17:20 17:25 17:30 17:35 17:40 17:45 17:50 17:55 18:00 18:05 18:10 18:15 18:20 18:25 18:30 18:35 18:40 18:50 19:00 19:30 20:00
0110	SEG / TER / QUA / QUI / SEX	06:40 07:15 07:30 07:45 08:15 08:30 08:45 09:15 09:30 09:45 10:15 10:30 10:45 11:15 11:30 11:45 12:15 12:30 12:45 13:15 13:30 13:45 14:15 14:30 14:45 15:15 15:30 15:45 16:15 16:30 16:45 17:15 17:30 17:45 18:15 18:30 18:45 19:15 19:45 20:15 20:45 21:15 21:45 22:15 22:45 23:15
	Sábado e Domingo	06:30 07:30 08:30 09:30 10:30 11:30 12:30 13:30 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30 20:00 20:30 21:00 21:30 22:00 22:30 23:00
1073	SEG / TER / QUA / QUI / SEX	07:00 07:17 07:34 07:51 08:08 08:25 08:42 08:59 09:16 09:33 09:50 10:07 10:24 10:41 10:58 11:15 11:32 11:49 12:06 12:23 12:40 12:57 13:14 13:31 13:48 14:05 14:22 14:39 14:56 15:13 15:30 15:47 16:04 16:21 16:38 16:55 17:12 17:29 17:46 18:03 18:20 18:37

Fonte: Adaptada DFtrans, 2009.

* Referem-se às saídas do local de origem.

3. Pontualidade: A divergência entre os horários destinados a passagem das linhas de ônibus com relação aos horários em que elas realmente costumam passar nos pontos de parada foram consideradas de baixo índice. Foi muito rara durante os três dias de pesquisa alguma linha esperada se atrasar ou até mesmo não passar, tornando assim a pontualidade um bom aspecto identificado como positivo.

4. Tempo de Viagem: O tempo de viagem assim como alguns outros itens citados anteriormente depende muito da rota e dos pontos escolhidos para visitação. Esse tempo de viagem foi observado de um ponto a outro, tendo em média 10 minutos para cada chegada ao destino.

5. Conforto:

a) *Caminhada até o ponto de parada:* Partindo dos pontos de origem SHS Inferior e superior para os pontos de parada A, B, C, D e E a caminhada   tranqüila visto que existem faixas de pedestres que auxiliem a passagem ou quando não estão nas vias há a existência de semáforos, Já para os mesmos pontos de origem

quanto aos pontos de parada F G e H, a dificuldade é bem maior pois em algum momento do trajeto o turista terá que passar por uma via movimentada sem a menor sinalização e ajuda de travessia. No entanto, os turistas que se encontram na origem SHN tanto inferior como superior possuem apenas as paradas G e H de fácil acessibilidade, pois as demais se encontram com alguma dificuldade de acesso. Quanto ao estado das calçadas todas estão em condições para caminhada.

b) *Pontos de parada:* todos os pontos de parada estão bem localizados, pois estão a menos de 500 metros de distância do local de origem.

c) *Embarque e desembarque:* Todos os embarques e desembarques foram caracterizados de forma agradável sem nenhum transtorno ou tensão causada pelo transporte. Já em algumas linhas como a 0022 e a 0107 não haviam sistema adaptado para portadores de deficiência física, isso certamente dificulta na subida e na descida desses passageiros, no entanto os demais ônibus.

d) *Disponibilidade e dimensão dos assentos:* A maioria dos ônibus pesquisados são caracterizados como novos, não possuem assentos estofados porém encontram-se em boas condições de uso. Em questão de disponibilidade dependendo do horário e do trajeto a viagem deve ser feita em pé, pois o fluxo de passageiros é intenso, porém na maioria dos percursos a viagem é feita sentada.

e) *Condições de viagem em pé:* Nas viagens feitas em pé, o único impedimento encontrado foram alguns apoios dos assentos que servem como “suporte de segurança” para quem viaja em pé não estava bem fixado, como também dependendo da lotação do veículo a passagem pelo corredor fica quase impossível, devido a sua dimensão.

f) *Condições ambientais:*

- A iluminação do transporte por ter sido durante o dia foi desnecessária e de impossível avaliação.

- A temperatura é ambiente, pois os ônibus de transporte coletivo público não possuem ar condicionado, sendo somente possível o aumento da ventilação mediante abertura ou fechamento das janelas.

- O ruído varia muito de como se encontram as condições das vias de acesso, dos asfaltos das pistas, porém na maioria dos ônibus o ruído incomoda devido ao batimento da lataria ou ao barulho do motor.
- Nos ônibus que possuem os assentos mais novos. Com estofamento a viagem pode ser mais agradável. Nos que não possuem além do barulho dos ruídos provenientes da própria característica do ônibus é impossível prestar atenção em algo ou ouvir algo de fora do transporte.
- Os fatores psicológicos baseiam se meramente na super lotação de alguns horários de pico, e no barulho que o transporte proporciona.

6. Facilidade:

- a) *Opções de viagem:* Como foi identificado Brasília possui somente no Plano Piloto cerca de 400 linhas que possam atender as rotas determinadas para a pesquisa, dentre essas 400 foram identificadas cerca de 60 possíveis para realizar o passeio cívico pela cidade.
- b) *Informação:* Se relacionado a informações turísticas não foram localizados dentro dos ônibus ou nas paradas nenhuma informação pertinente aos atrativos ou opções de passeios pela cidade.
- c) *Regularidade de horários:* Como já foi destacado devido a grande quantidade de linhas que podem atender o roteiro os horários são variados de pendendo do ponto de embarque podendo também não passar de 2 minutos de espera.
- d) *Uso do tempo de Viagem:* O tempo de viagem para conhecimento de uma rota proposta por completo, como foi analisado dura em torno de 04h00min sendo desse tempo cerca de 01h30min passados dentro do transporte coletivo.
- e) *Disponibilidade de estacionamento:* Todas as paradas possuem via para estacionar durante o período de embarque ou desembarque.
- f) *Acomodação de pessoas com deficiência:* Nos ônibus mais novos existe uma entrada própria para portadores de necessidades especiais e lugar para os

mesmo dentro do veículo, porém ainda andam em circulação uma grande quantidade de ônibus que não possuem essa disponibilidade.

7. Segurança: Durante o levantamento dos dados não houve qualquer indicio de acidentes entre as linhas utilizadas ou vistas no percurso. No entanto é comum se deparar com ônibus parados nas vias por estarem quebrados, deixando os passageiros muitas das vezes nas margens das ruas junto a carros em circulação e não existe nenhum tipo de segurança dentro dos ônibus ou nas paradas.

8. Custo para o usuário: Como foi demonstrado na tabela de preços apresentada pelo DFtrans das tarifas cobradas no transporte por ônibus existem tarifários distintos dependendo da classificação do trajeto, como a área de estudo percorria basicamente o Plano Piloto, Eixo Monumental, as linhas utilizadas foram tanto as de circulação do próprio centro estudado como as provenientes das cidades satélites, variando sua cobrança entre R\$ 2,00 a R\$ 3,00 reais por embarque.



Figura 28 e 29- Visão interna e externa do ônibus da linha 0903.
Fonte: Autora

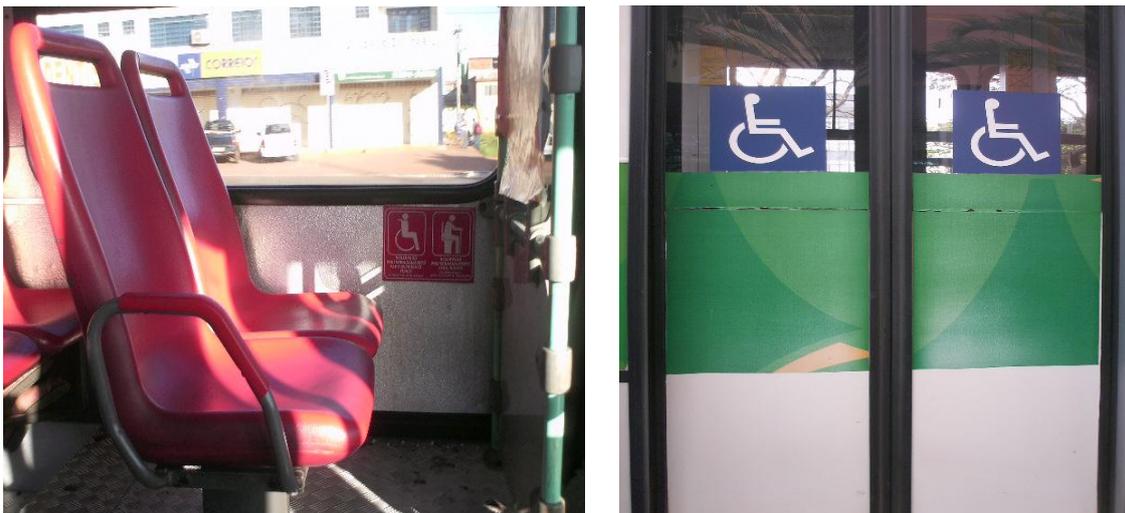


Figura 30 e 31 - Acento e porta de entrada para deficientes físicos.
Fonte: Autora.

Essa avaliação mostra a real situação dos ônibus disponíveis tanto para a população como para quem vem visitar Brasília. Em resumo os meios de transporte e as vias de acesso estão em boas condições de uso, sendo necessários alguns ajustes, como reposição de assentos e diminuir o ruído de alguns veículos.

O objetivo do trabalho de relacionar o transporte público urbano com o roteiro cívico apresentado para a cidade e tentar mostrar as possíveis linhas que os turistas e os próprios membros da população interessados em conhecer melhor seus atrativos podem utilizar para assim chegar ao seu destino de forma confortável, segura e em tempo hábil.

No entanto as linhas em sua maioria não atendem as expectativas do turista no que se trata do seu espaço de origem e de destino turístico, já que como já foi salientado existem atrativos como o Centro Cultural Banco do Brasil que não há opções de deslocamento partindo de nenhum dos pontos de origem.

Para poder visualizar melhor essa relação de transporte com o turismo pode-se olhar o exemplo de Curitiba que com a criação da Linha Turismo tornou-se exemplo em originalidade e sucesso no Brasil. Baseado na idéia dos modelos europeus a cidade soube integrar uma única linha de ônibus que percorre 25 pontos turísticos com um valor de “ingresso” a R\$ 16,00 por viagem. Assim como Curitiba outras cidades como Salvador também atribuíram a essa inovação ao turismo brasileiro.

Brasília em 21 de maio deste ano, no dia do seu 49º aniversário também inaugurou o seu transporte turístico, o Brasília City Tour, como mostra na figura seguinte.



Figura 32 – Ônibus especial para *City Tour* em Brasília.

Fonte: <http://ultimaparada.wordpress.com/2009/05/23/brasilia-lanca-onibus-especial-para-turistas>.

Com um valor de R\$ 15,00 por pessoa proporciona ao visitante conhecer os mais belos pontos turísticos da cidade. Esse serviço leva o turista a passear pelo Eixo Monumental e Esplanada dos Ministérios, em um ônibus panorâmico, que circula diariamente, partindo do estacionamento da Torre de TV em uma frequência de 30 em 30 minutos. O turista pode aproveitar o dia inteiro percorrendo esse trajeto caso deseje, e descer nos pontos que mais lhe chama a atenção utilizando um ticket de embarque, que lhe dá o direito de subir e descer do transporte quantas vezes quiser.

No entanto, esse projeto não segue a idéia principal do estudo que tem como um dos objetivos traçar uma relação além do turismo com o transporte público, mais também proporcionar uma maior proximidade com os visitantes da cidade e a população local.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Relacionar turismo com transporte, dando ênfase ao transporte público por ônibus, basicamente diz respeito a desenvolver de forma planejada os dois setores sob a mesma visão de objetivo. Desde os primórdios a evolução do turismo só foi possível com a ajuda das descobertas também do setor de transportes, junto com o desejo de conhecimento e os avanços da tecnologia.

O objetivo da pesquisa buscou mostrar se existe uma relação entre esses dois setores em Brasília, dando enfoque ao transporte por ônibus e aos atrativos que compõem o roteiro cívico da cidade.

A *priori* como pode ser observado mediante a coleta dos dados da pesquisa, Brasília ainda não possui opções claras, objetivas e planejadas por meio de transporte público. Certo que existem centenas de linhas disponíveis diariamente para locomoção dos passageiros pela cidade, no entanto nem todas podem ser utilizadas para realizar certos percursos.

Sendo um dos objetivos do estudo propor melhorias para que a relação entre o transporte público e o turismo na cidade seja possível, surge idéia de promover primeiramente uma varredura ao que se trata de infra-estrutura em alguns dos atrativos da cidade como é o caso da Catedral que infelizmente se encontra em más condições e por ser um dos maiores símbolos da cidade deveria estar em bom estado de conservação. Para isso, antes de começar a pensar em integrar o transporte e o turismo deve-se pensar primeiro na situação em que se encontram os atrativos, na visão que o turista tem ao visitar nossa cidade, conservando e valorizando as belezas que Brasília possui.

No entanto a idéia inicial da pesquisa não é como as já feitas anteriormente, no caso de Curitiba, por exemplo, ou no caso do projeto Brasília *City Tour*, pois não possui como foco utilizar apenas um único ônibus especial para o transporte dos passageiros, pelo contrário a idéia busca aproveitar todos os ônibus que circulam diariamente fazendo os transporte das pessoas pela cidade e regiões próximas, aproximando a população de seus visitantes. Para isso buscou-se identificar

algumas possíveis linhas que passem nas regiões de maior concentração de turistas no Plano Piloto e que dêem acesso aos atrativos propostos no roteiro cívico.

Claro que para a realização desse ideal não basta somente identificar essas linhas ou os pontos de origem, ou salientar o estado de conservação dos atrativos, dos ônibus e das paradas, para fomentar esse objetivo de real integração do transporte público com o turismo é preciso formular uma cartilha ou folheto, ou até mesmo na internet, aonde apareçam horários e frequência de todas as possíveis linhas a serem utilizadas, partindo dos pontos de origem, assim como foi feito durante o estudo, porém de forma mais complexa e definitiva. Para todo esse empenho seria necessária a integração dos órgãos de transporte, de turismo e empresas privadas de ônibus que juntos trabalhassem para a elaboração desse roteiro turístico com base na utilização do meio de transporte público.

No mais é preciso também refletir sobre a divulgação de interesse na relação do transporte público e do turismo e não somente “jogar” essa idéia e deixar que as pessoas se interessem é preciso despertar esse interesse.

Em suma, Brasília ainda não possui opções padronizadas para que seja possível relacionar o transporte por ônibus com os atrativos turísticos da cidade. Falta planejamento que integrem esses elementos e que dêem suporte para que o turista se sinta seguro em visitar a cidade utilizando o transporte coletivo, do dia a dia do brasiliense. Por isso o estudo trouxe como contribuição a análise da integração dos transportes com os roteiros turísticos, uma metodologia para se repensar a oferta de transportes vigente, sem relação com o turismo que podem ser aproveitadas e que dependem de um trabalho conjunto de vários colaboradores. Com isso, assim como o turismo depende do transporte, da tecnologia e do interesse em conhecimento, o desenvolvimento dessa idéia depende da integração do governo, das empresas e da vontade em tornar Brasília além de um pólo político um modelo em cidadania e reconhecimento turístico.

Por fim, como recomendações para pesquisas futuras, seria interessante levar tal levantamento para as cidades satélites do Distrito Federal, ampliando a idéia de integração do transporte, afinal como foi discutido, existem atrativos típicos da construção de Brasília com interesses históricos, como é o caso da Cada Velha do

Gama que necessitam de um maior interesse, com mais opções e divulgação para visita.

Outra contribuição que pode ser desenvolvida futuramente por novas pesquisas e interesses sobre o transporte e o turismo é trabalhar o projeto Brasília Integrada, que começou a ser desenvolvido na capital a pouco tempo e que traz para Brasília uma integração das linhas de ônibus com o metrô que seja pensado também nessa integração com o turismo, assim os dois maiores meios de locomoção públicos da população também possam ser utilizados por aqueles que desejam conhecer as belezas candangas.

6. REFERÊNCIAS

ANSARAH, M. G. R. (org). *et. al* **Como aprender Turismo, como ensinar.** ed. 3. São Paulo: Senac, 2001. 408 p.

ABARE. Associação Brasiliense de Agências de Turismo Receptivo. **Brasília – muito mais do que você imagina.** Brasília; 2008. Folheto.

_____ 2008. Disponível em: <http://www.abare.tur.br/>. Acessado em: 13/03/2009.

BARRETO, M. **Manual de inicialização ao estudo do turismo.** ed. 17. Coleção Turismo. São Paulo: Papirus, 1999. 106 p.

BAHL, Miguel. **Viagens e Roteiros Turísticos.** ed. 1. Paraíba: Autores Paranaenses, 2004. 190 p.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Sensibilização.** Modulo Operacional 1. Roteiros do Brasil. Programa de regionalização do turismo. Brasília, 2005. 53 p.

_____ **Roteirização Turística.** Modulo Operacional 7. Brasília, 2007. 56 p.

_____ **Implementação do Plano Estratégico de Desenvolvimento do turismo Regional.** Modulo Operacional 5. Brasília, 2007. 68 p.

BRASILIA CONVENTION E VISITORS BUREAU. Disponível em: www.brasiliaconvention.com.br. Acessado em: 07/04/2009

BENI, M. C. **Análise Estrutural do Turismo.** ed.7. São Paulo: Senac, 2002. 517 p.

BUARQUE, S. C. **Construindo o desenvolvimento local sustentável: metodologia de planejamento.** ed. 3. Rio de Janeiro: Garamond, 2006. 177 p.

BOULLÓN, R.C. **Planejamento do Espaço Turístico.** ed. 1. Tradução de Josely Vianna Baptsita. Bauru, SP: EDUSC, 2001. 278 p.

CASTROGIOVANNI, A.C. (org.). *et.al.* **Turismo Urbano.** ed.2. São Paulo: Contexto, 2001. 112 p.

DEAK, C; e SCHIFFER, S. R. (org.). *et.al.* **Processo de Urbanização no Brasil.** ed. 1. São Paulo: EDUSP, 1999. 352 p.

DFTRANS. Transporte Urbano do Distrito Federal. Disponível em : <http://www.dftrans.df.gov.br/>. Acessado em: 20/05/2009.

ETUR. **Cadeia Produtiva do Turismo.** Disponível em: www.etur.com.br. Acessado em: 05/03/2009.

FERREIRA, A.B.H. **Dicionário Aurélio Ilustrado.** ed. 1. São Paulo: Positivo. 2008. 560 p.

IGNARRA, L.R. **Fundamentos do Turismo**. ed. 2. Thomson Pioneira, 2003. 205 p.

IPHAN. Instituto do patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Ministério da Cultura. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaInicial.do>. Acessado em: 25/04/2009

GASTAL, S; MOESCH, M.M. **Turismo, Políticas Públicas e Cidadania**. São Paulo: Aleph, 2007. 84 p.

LASSENCÉ, A. L; LOPES, C.N.S; FARIAS, D.D; SILVA, D.C; PEREIRA, M.M. **Brasília: capital do Brasil**. Brasília: Porfírio, 2003. 131 p.

LIMA, E. F. W. Das vanguardas a tradição. **Arquitetura, teatro & espaço urbano**. ed.1.Rio de Janeiro: 7 letras, 2006. 172 p.

LUCHIARI, M.T.D.P. **Urbanização Turística: Um novo nexó entre o lugar e o mundo**. 1998. Disponível em: <http://www.antropologiasocial.org/contenidos/publicaciones/otautores/fortcon.pdf>. Acessado em: 09/03/2009

MUSEU VIRTUAL DO TRANSPORTE URBANO. Disponível em: <http://www.museudantu.org.br>. Acessado em : 05/05/2009

NTU. Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano. **Planejamento e Tomada de Decisão no Transporte Público Urbano**. NTU/ANTP. 2000.

_____ **Desempenho e qualidade nos sistemas de ônibus urbanos**. NTU/ANTP. 2008.

OMT. Organização Mundial do Turismo. Guia de desenvolvimento do Turismo sustentável. ed. 1.Porto Alegre: Bookman, 2003. 168 p.

PADULA, R. **Transportes: Fundamentos e propostas para o Brasil**. ed. 1. Brasília: Confea, 2008. 215 p.

RODRIGUES, Adyr Balastrieri (org.) **Desafios para os estudiosos do turismo. Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 1996. 320 p.

RIBEIRO, S.K.(org.). **Transporte Sustentável: alternativas para ônibus urbano**. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 2001. 200 p.

SILVA, E.L da; MENEZES, E.M. **Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação**. ed.3. UFSC: Florianópolis, 2001. 121 p.

SILVA, E. M. da. **Transportes Turísticos – motivação para viagens**. Brasília. No Prelo 2008.

STDF. Secretária de Estado de Transportes do Distrito Federal. Disponível em: <http://www.st.df.gov.br/>. Acessado em: 22/05/2009.

UNESCO. Disponível em: www.brasilia.unesco.org. Acessado em: 05/04/2009.

UNB. Universidade de Brasília. **Rota turística: caminhos do Brasil central**. 2008. 13 p.

_____ **Pesquisa do perfil e da satisfação do turista de lazer e de negócios em Brasília**. Brasília, 2008. 75 p. Disponível em : http://www.cet.unb.br/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=16&Itemid=37. Acessado em: 30/03/2009.

VASCONCELLOS, E. **Transporte urbano, espaço e equidade**. ed. 1. Anablume. 2000. 218 p.

_____ **A cidade, o transporte e o trânsito**. ed. 4. São Paulo: Prolivros, 2005. 127p.

APÊNDICE

**Apêndice A: Relação dos atrativos encontrados no roteiro cívico
seus horários de funcionamento e descrição.**



Mastro da Bandeira

Horário de visitação; Livre.

Descrição: Monumento de autoria de Sérgio Bernardes, o mastro mantém um exemplar especial da bandeira brasileira, com 286 metros quadrados de área, a cem metros de altura.



Pira da Pátria

Horário de Visitação: Livre

Descrição: Monumento projetado por Oscar Niemeyer, localizado na Praça dos Três Poderes, em Brasília, Distrito Federal. Feito de concreto e revestido por mármore branco, possui 12 metros de altura. No topo do monumento, uma tocha fica acesa 24 horas por dia.



Praça dos Três Poderes

Horário de Visitação: Área externa livre

Descrição: Localizado em frente ao Palácio do Planalto, a Praça dos Três Poderes é uma das principais obras de Oscar Niemeyer. Ao lado está o Congresso Nacional, sede da Câmara dos Deputados e do Senado Federal; e o Supremo Tribunal Federal. Lá estão também: o Panteão da Pátria, o Espaço Lúcio Costa e três importantes esculturas – O Pombal, de Niemeyer; A Justiça, de Alfredo Ceschiatti; e Os Candangos, de Bruno Giorgi e a praça central uma Bandeira Nacional



Supremo Tribunal Federal

Horário de Visitação: Visitas guiadas das 10h às 17h.

Descrição: Projeto de Oscar Niemeyer, suas colunas externas seguem o mesmo modelo criado para o Palácio do Planalto e o Palácio da Alvorada. Prédio moderno, o Supremo possui obras de arte distribuídas por seus espaços e um museu com um plenário da antiga sede do Rio de Janeiro, além de móveis, togas e objetos pessoais de ex-ministros. Em exposição permanente, a

história das leis e de todas as Constituições do país.



Palácio do Planalto

Horário de Visitação: Área externa Livre. Internas somente escolas com agendamento Prévio.

Descrição: Abriga a sede do Poder Executivo, lugar de trabalho do Presidente da República, também conhecido como Palácio dos Despachos.



Palácio do Congresso Nacional

Horário de Visitação: Seg. a sex. de 9:30h às 16:30h. Sab. e Dom das 14:30h às 16:30h. (de hora e hora visitas guiadas)

Descrição: Projetado por Oscar Niemeyer é sede do Poder Legislativo. No seu interior, encontra-se vasto acervo cultural e paisagístico.



Quartel General do Exército

Horário de Visitação: Área externa livre. Internas visitas agendadas das 9h às 17h.

Descrição: Projeto Arquitetônico de Oscar Niemeyer e paisagístico de Burle Marx. É um conjunto de 10 edifícios, uma concha que simboliza o punho da espada de Duque de Caxias e o teatro Pedro Calmon.



Catedral Metropolitana Nossa Senhora Aparecida

Horário de Visitação: Diariamente de 8h às 18h.

Descrição: Projetada pelo arquiteto Oscar Niemeyer, sua pedra fundamental foi lançada em 12 de setembro de 1958. Em volta da igreja podem ser vistas esculturas de Alfredo Ceschiatti – os quatro evangelistas – e no interior, os anjos suspensos.



Complexo Cultural da República João Herculino

Horário de Visitação: Seg a sex. de 8h às 18h. Sab e Dom de 8h às 12h.

Descrição: Inaugurado no dia 15 de dezembro de 2006, conta com o Museu Nacional Honestino Guimarães e a Biblioteca Nacional Leonel de Moura Brizola. O espaço possui 91,8 mil metros quadrados.



Eixo Monumental

Horário de Visitação: Livre

Descrição: Também conhecido como "Eixão monumental", ao longo dele situam-se a sede do governo do Distrito federal, o Palácio do Buriti, a Torre de TV, a roviária urbana de Brasília e a Esplanada dos Ministérios, onde estão os principais órgãos do Governo Federal. Em seu gramado central são realizados diferentes eventos, como shows ou concentrações públicas.



Teatro Nacional

Horário de Visitação: Diariamente de 9h às 21h.

Descrição: Projeto de Oscar Niemayer, tem a forma de uma pirâmide irregular. A fachada é uma composição plástica de cubos e retângulos de autoria de Athos Bulcão. Abriga três salas de espetáculos



Torre de Televisão

Horário de Visitação: Seg de 14h às 18h. Sab Ter. á dom de 8h às 18h (mirante) . Visita externa Livre

Descrição: Projeto de Lúcio Costa, com 224 m de altura, onde funciona o Museu Nacional de Gema, o mirante de onde se tem uma ampla vista de Brasília, a feira permanente de artesanato.



Palácio do Buriti

Horário de Visitação: Área externa livre.

Descrição: É a sede do Governo do Distrito Federal e abriga o Gabinete do Governador e as Secretarias no edifício anexo.



Centro de Convenções Ulisses Guimarães

Horário de Visitação: Área externa livre.
Interna somente com agendamento.

Descrição: Projeto do arquiteto Sérgio Bernardes. Está situado na região central do Eixo Monumental. Originalmente com capacidade para 1.710 pessoas, passou a ter 7.100 lugares, oferecendo aos usuários salas de reuniões e auditórios modernos e confortáveis. Com a reforma, o Centro de Convenções tornou-se o maior pólo de atração dos grandes eventos nacionais e internacionais.



Centro Cultural Banco do Brasil

Horário de Visitação: ter. a Dom. de 12h às 21h.

Descrição: Outro endereço obrigatório para quem procura programação cultural de qualidade. Possui cinema, teatro, salas de exposição e locais para debate e rodas de leitura, além de um amplo espaço externo, com jardins e uma cafeteria



Santuário Dom Bosco

Horário de Visitação: seg. a sex de 7h às 19h.
Sab e Dom de 7h às 12h e de 15h às 20h.

Descrição: Inaugurado em 1963, o espaço é cercado de imensos vitrais em forma de arcos de 17 metros de comprimento. O local constar entre os pontos mais visitados no DF por turistas.



Espaço Lucio Costa

Horário de Visitação: Ter. a Dom 9h às 19h.

Descrição: Localizado no subterrâneo da Praça dos Três Poderes, o espaço reúne uma maquete com 179 metros quadrados que reproduz fielmente as proporções do Plano Piloto de Brasília.



Parque Dona Sara Kubitschek

Horário de Visitação: livre

Descrição: Localizado no coração na cidade, o parque possui quatro milhões de metros quadrados. Devido à sua expansão, o parque também possui locais específicos para a realização de shows.



Lago Paranoá

Horário de Visitação: Livre

Descrição: Lago artificial criado com a construção da cidade, durante o governo de Juscelino Kubitschek. Formado pelas águas represadas do rio Paranoá com 40 quilômetros quadrados de extensão e profundidade máxima de 48 metros e cerca de 80 quilômetros de perímetro, com algumas praias artificiais.



Ponte JK

Horário de Visitação: Livre

Descrição: Com seus arcos assimétricos a estrutura é única no mundo, comparável só à passarela do Aquário Público do Porto de Nagoya, Japão. A ponte liga o Lago Sul, Paranoá e São Sebastião à parte central do Plano Piloto.



Universidade de Brasília

Horário de Visitação: Livre

Descrição: Campus da Universidade pública de Brasília, um dos cartões postais e exemplo de ensino.



Panteão da Pátria

Horário de Visitação: Ter. a sex. de 9h às 18h.
Sab e Dom de 10h às 19h.

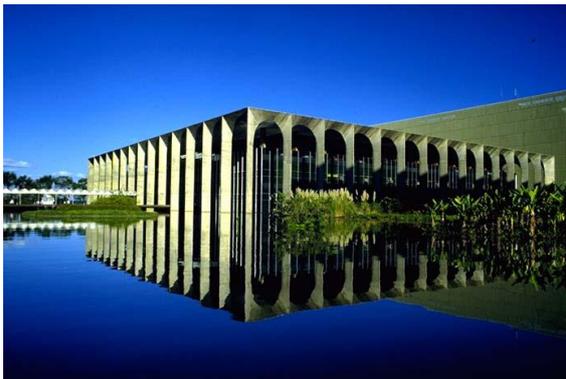
Descrição: Construído em memória do ex-Presidente Tancredo Neves e aos heróis da Pátria, sua forma sugere uma pomba. No "Salão Vermelho", um painel de Athos Bulcão, e no "Salão Principal", um painel histórico de João Câmara e vitral de Marianne Peretti. Projeto de Oscar Niemeyer.



Memorial dos Povos Indígenas

Horário de Visitação: Seg. a sex. de 19h às 18h. Sab e Dom de 10h às 18h.

Descrição: Projeto de Oscar Niemeyer. Um pequeno pavilhão de volume cilíndrico, o memorial foi inspirado na organização das aldeias dos índios bororo. No seu interior é possível encontrar objetos da cultura indígena, como cestaria, cerâmica e arte plumária.



Palácio do Itamaraty

Horário de Visitação; Seg. a sex. de 15h às 17h. Sab e Dom 10h às 14h.

Descrição: Projeto de Oscar Niemeyer é a sede do Ministério das Relações Exteriores. À sua frente, sobre a água, está o "Meteorito" de mármore que representa os cinco continentes, obra de Bruno Giorgi. Possui jardins internos e salas com obras de arte.



Setor de Embaixadas

Horário de Visitação: Somente com agendamento de seg. a sex de 9h às 17h.

Descrição: Local onde se encontram todos os prédios de representações internacionais em Brasília.



Superior Tribunal Militar

Horário de Visitação: Seg. a sex. de 13h às 18:30h.

Descrição: Órgão da Justiça Militar do Brasil, composto por quinze ministérios de representações do exercito, marinha e aeronáutica.



Ermida Dom Bosco

Horário de Visitação: Livre.

Descrição: Monumento que homenageia o padre João Belchior Bosco. Projeto arquitetônico é de Oscar Niemeyer. A ermida está construída sobre uma plataforma de lajes, em uma elevação, às margens do Lago Paranoá, com sua abertura triangular voltada para a cidade, propiciando uma visão privilegiada de todo o Plano Piloto de Brasília.



Memorial JK

Horário de Visitação: Ter. a dom. de 9h às 18h.

Descrição: Localizado no Eixo Monumental, é uma homenagem ao idealizador e fundador de Brasília, o presidente Juscelino Kubitschek. Nos salões, é possível encontrar fotos, documentos e objetos referentes à vida de JK - e a Câmara Mortuária, com o túmulo do ex-presidente.



Catetinho

Horário de Visitação: Seg. a Dom. das 9h às 17h.

Descrição: Fundado em 1956, o espaço foi umas primeiras construções de Brasília. Foi residência oficial ao então Presidente da República Juscelino Kubitschek. Lá podem ser observados móveis e objetos da época, utilizados nos primeiros passos de Brasília como capital federal.



Palácio da Alvorada

Horário de Visitação: Seg a Sex. de 10h às 17h.

Descrição: Residência oficial do Presidente da República. No centro do jardim, fica o prédio conhecido por suas colunas de mármore branco que se tornaram símbolo de Brasília – projeto de Oscar Niemeyer. Primeira grande construção erguida na cidade, o Palácio da Alvorada foi inaugurado antes de Brasília ficar pronta, em 1958.



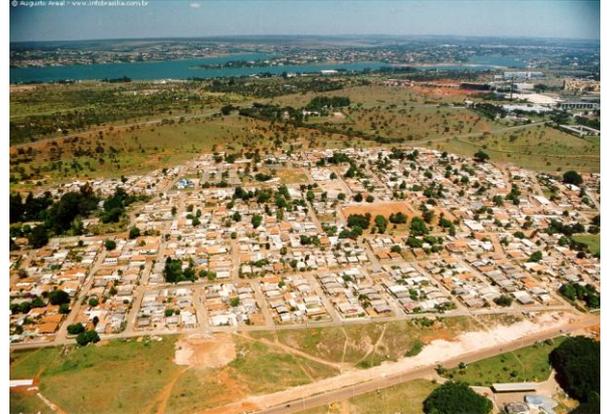
Igreja Nossa Senhora de Fátima
Horário de Visitação: Livre

Descrição: primeiro templo de alvenaria inaugurado em Brasília, em 1958. Obra de Oscar Niemeyer está incluída entre os cartões postais mais famosos de Brasília. Suas linhas arrojadas, em forma de um chapéu de freira, as diferenciam das demais igrejas e dão-lhe um charme todo especial.



Museu Vivo da Historia Candanga
Horário de Visitação: Ter. a Dom de 9h às 17h.

Descrição: Localizado entre a Candangolândia e o Núcleo Bandeirante, era o antigo Hospital Juscelino Kubitschek de Oliveira, o primeiro da cidade. Em 1990, foi transformado em museu. Com exposições, oficinas e palestras, é um dos mais importantes espaços de registro, preservação e difusão da história e da cultura candanga.



Vila Planalto
Horário de Visitação: Livre

Descrição: Localizada em Brasília, mais especificamente entre o Palácio do Planalto e o Palácio da Alvorada, com cerca de 1000 lotes residenciais e 7.000 moradores. Foi tombada pelo patrimônio histórico, e criada para receber os trabalhadores que vieram de todo Brasil para construir a capital idealizada por Juscelino Kubitschek



Museu da Cidade
Horário de Visitação: Ter. a Dom. de 9h às 18h.

Descrição: Localizado na Praça dos Três Poderes, possui fotos e vídeos sobre a história da transferência e fundação da capital do País. Possui um programa de atendimento às escolas, com acompanhamento de profissionais do local.

