

Plano de Mobilidade de Armação de Búzios

Segunda Audiência Pública - Transcrição de perguntas e respostas

Observação: a transcrição procurou ser a mais fiel possível, não sendo realizadas correções de estilo.

(Dr. Stevenson Carvalho)

P: existe um prazo até abril de 2015 para a apresentação do Plano. Gostaria de saber qual o prazo para a implementação de fato do plano?

Eduardo Leal: Não há um prazo específico para a implementação do plano, até porque são diversas medidas que tem que ser estudadas; são uma série de ações que vão ser elencadas e vão ter que ser desenvolvidas ao longo do tempo. Não há um prazo pré-definido, mas que pode ser mais longo ou mais curto a medida das disponibilidades dos recursos e dos desejos da própria população. O plano ter que ficar pronto não quer dizer que ele tenha que já ter sido executado naquele momento. Quer dizer, você tem que ter o instrumento pronto nessa data, muito embora, como a gente viu ali, um percentual relativamente pequeno dos municípios cumpriu essa exigência, o que vai colocar Búzios numa posição muito favorável para conseguir os recursos federais que estejam disponíveis para a mobilidade urbana.

(Roberto Cantornina, arquiteto)

P: Por que ainda não foi implantado o conselho de acompanhamento e gestão do plano de mobilidade já aprovado?

(Claudio Valuza)

P: Existe previsão legal do conselho gestor participativo? E leis, existem? Se sim, onde acessamos as datas das reuniões? O plano diretor prevê revisão que deve ocorrer em 2015 como base para esse plano como fica se será revisto?

Humberto Alves: 2015 não, o prazo de 10 anos é pra 2016. Isso é uma discussão longa. Na verdade, a revisão do plano diretor só poderá vir a ser feita se de fato ele tiver sido implementado, pelo menos em parte. O que a gente viu historicamente de 2006 até 2012 é que houve uma inércia das gestões anteriores em relação ao plano. Muita gente que está aqui participou da discussão do plano diretor e que por motivos que acho que a maioria daqui sabe o porquê, não foi implementado.

P: Esta é a última audiência pública? Se sim não deveria.

Eduardo Leal: Se a Prefeitura julgar conveniente nós podemos fazer uma terceira audiência pública, sem problema nenhum, só não está previsto. Eu tenho a notícia que o prefeito já aprovou, é questão da gente definir a data ainda. Vamos ter mais uma audiência sim.

Maria Alice Passeri: Eu queria complementar a pergunta anterior sobre a questão de prazo do plano, há um pequeno equívoco em relação a isso. O que tem prazo é a lei, tudo isso tem que ser transformado numa lei, com artigos, com parágrafos, incisos, etc. Esta lei tem que ir para Câmara. A partir do momento que isso é cumprido, Búzios cumpriu seu dever de casa, a letra da lei é exatamente como o plano diretor, se nós cumprirmos o prazo da lei, da promulgação da lei, o que vai acontecer: nós estamos prontos para buscar o dinheiro necessário para implementar o plano. Então o plano não é uma coisa que vai ser acabada, costurada, encerrada e posta dentro de uma caixa. Nós temos que fazer a lei, cumprir o prazo e implementar o plano. Aí sim vêm os conselhos gestores, as possibilidades de nós fazermos as mudanças de alguma outra coisa que vier, porque isto é um trabalho que tem vida própria. Ela não é um mandamento a seguir, mas a lei é. A lei tem o prazo até 15 de abril, mas ainda existe a possibilidade de alteração desse prazo que a maioria dos municípios não está cumprindo. Nós temos como premissa a ideia de cumprirmos. Se cumprirmos, vamos entrar no começo da fila, porque tudo isso era para promover a possibilidade de buscar recursos do governo federal para podermos fazer todo o resto. Quanto à questão que você perguntou das atas, como eu disse anteriormente, está tudo disponível no site. Quando eu pedi as perguntas por escrito, é porque as respostas serão dadas por escrito também e vão estar disponíveis no site. Assim como foi a primeira audiência pública. [No site] existe uma janela chamada Ouvidoria. O Beto Bloch acessou o site na primeira audiência e fez uma série de considerações que nós levamos à [Fundação] Getúlio Vargas, todas as pessoas também podem fazer isso, não é uma coisa restrita. É só visitar, ler e também se comunicar por escrito. Eu e Humberto no início da audiência estávamos pensando na possibilidade de fazermos reuniões, a partir da segunda audiência, com as pessoas que tem coisas a dizer. Isso também devemos entender que não são reuniões pra gente ficar horas e horas, são reuniões em que determinados grupos pequenos que já chegam com a demanda dos seus amigos. Não podemos fazer reuniões com 40, 50 pessoas. Nós podemos fazer reuniões com poucas pessoas, que já trazem as demandas. É muito importante que isso tudo seja registrado, por isso essa insistência nossa de responder às perguntas que deverão estar também com as respostas no site.

P: Vários condomínios não tem vagas suficientes para os usuários os carros estacionam nas ruas e atrapalham o trânsito uma vez que as ruas não comportam duas mãos mais estacionamento. Porque não implantar mão alternada nas ruas de Geribá?

Eduardo Leal: Quando se estudar, por exemplo, a via alternativa, tem que se pensar também num estudo de circulação de tráfego, principalmente na região de Geribá. Até para verificar aonde é que se pode ter estacionamento onde é que não se pode ter. Onde é que é adequada a mão única, onde é que é adequada a mão dupla. A gente percebe que hoje há essa dificuldade. Isso tem que ser disciplinado, precisa de um estudo detalhado e localizado. Nós não temos os elementos de aprofundar isso no plano de mobilidade. Mas é uma das ações propostas sim.

(Denise Moura)

P: A prioridade não é o engarrafamento da Rua José Bento Ribeiro Dantas, é a falta de calçadas. Falou-se muito pouco de calçadas, e me assustei ao ouvir que não é bom

atravessar a Bento Ribeiro Dantas porque engarrafa o trânsito. A prioridade das ações deveria ser construção de calçadas.

Eduardo Leal: Lamento muito que tenha dado essa impressão de que a gente não considera que calçadas seriam importantes. Principalmente na Bento Ribeiro Dantas, que a gente sabe que já existe uma proposta conceitual em que a preocupação principal inclusive é a circulação de pedestres. O que a gente quis mostrar é que travessia elevada de pedestres, aquela que tem uma espécie de quebra-molas paramentada, que se chama *speed table*, tem impacto no congestionamento. A gente não pode tomar uma medida sem perceber que ela tenha consequências, porque ela tem. Uma das preocupações muito grandes, falando em travessia de pedestres, que a gente conversou com muita gente, é exatamente a atuação, por exemplo, dos guardas que dão a prioridade pra A ou pra B na travessia ali perto do Ceceu. Realmente uma das queixas que se tem é que eles não são muito seletivos e que aparece uma pessoa eles já param o tráfego imediatamente e deixam a pessoa passar. Ou seja, eles mais ou menos dão prioridade ao pedestre, mas sem muito critério e acabam criando impacto no trânsito. Evidentemente que quando se pensa no congestionamento da Bento Ribeiro Dantas a gente está pensando na mobilidade geral, principalmente no transporte coletivo. A gente tem que pensar na caminhada, no transporte a pé, que é uma prioridade sem dúvida, mas não é a única prioridade. O ideal é que se tenha um balanceamento disso. Os pedestres evidentemente possam atravessar a rua sem ficar horas esperando, porque não é isso que está se dizendo, que ele espere lá um certo número de segundos, uma coisa bastante razoável, mas que isso não seja a custo de se aumentar o tempo de viagem. Há tempos hoje em dia que quase são proibitivos, dependendo da época do ano. Existem ferramentas para isso, esse tipo de estudo detalhado é trabalhoso mas não é complexo. Ele pode perfeitamente ser feito e conciliar tudo.

(Tayroni, Agenda 21 Búzios)

P: É possível já dar uma data para uma audiência pública na Câmara dos Vereadores? Motivo: solicitar prioridade para ciclovias na hierarquia e fluxograma.

Eduardo Leal: Nós estamos à disposição da Prefeitura para uma terceira audiência pública no local que a Prefeitura julgar conveniente, como a gente colocou antes. Pode ser na Câmara dos Vereadores, pode ser aqui, o local é irrelevante. Agora, realmente a data a gente tem que verificar com a agenda das pessoas envolvidas, porque apesar de eu estar aqui falando o tempo todo sozinho, estou apoiado também por outros colegas. A gente quer dar sempre o esclarecimento mais detalhado possível pra vocês. A gente tem que discutir a data certa para que todos possam estar presentes. Enfim, a audiência tem a sua finalidade, da nossa parte não é inconveniência que seja na Câmara dos Vereadores ou em qualquer outro lugar.

P: Como e quem marca os horários dessas audiências públicas?

Maria Alice Passeri: As audiências públicas foram marcadas tendo em vista que: nós tínhamos que fazer depois do final do ano, era o primeiro problema. Segundo, como nós havíamos pensado que poderia ter uma terceira, essa terceira deveria ser depois do Carnaval. Isso em

relação à data. Por quê? Porque precisa de tempo entre uma audiência e outra para poder montar uma continuidade de trabalho. Quer dizer, depois que nós sairmos daqui, quando a [Fundação] Getúlio Vargas sai daqui, aí é que o trabalho começa. Na primeira audiência pública foi exatamente a mesma coisa. Em relação a horário, é o disponível pelas pessoas da [Fundação] Getúlio Vargas. Elas não podem vir pra cá no domingo, às duas horas da tarde, porque não é o horário de trabalho deles. E tem um detalhe muito importante: as audiências públicas têm que ser em lugares diferentes, isso está estabelecido na lei. Por isso que a primeira foi no cinema e a segunda está sendo aqui. A terceira é opcional, na terceira pode até ser aqui ou na Câmara, ou sei lá onde vai ser. Mas o horário está estabelecido na disponibilidade do contratado pela Prefeitura. Nós não podemos exigir que seja no domingo, duas horas da tarde, porque está todo mundo disponível, porque no contrato deles não está previsto que eles façam exatamente assim.

Humberto Alves: Eu acho que é muito palatável a possibilidade da terceira audiência pública. Num lugar a ser definido e com um horário que seja mais flexível, segundo o Eduardo Leal, a FGV está à disposição para promover a terceira audiência pública depois das 18h, por exemplo.

(Sandro de Moura, empresário e assessor parlamentar)

P: Existe um prazo específico para finalizar o projeto de mobilidade? Qual é a possibilidade de intervir a hierarquização e tratar o uso das ciclovias prioritariamente?

Eduardo Leal: O projeto de Plano Cicloviário pode ser contratado a qualquer momento. A gente colocou numa determinada etapa, mas na realidade não é inconveniente que ele seja feito antes ou depois dessa ou daquela medida. Evidentemente que se a gente já tem hipoteticamente uma via alternativa definida, tem um conhecimento melhor da cidade que vai facilitar fazer o Plano Cicloviário. O que não impede que se comece pelo Plano Cicloviário e depois se façam adaptações que venham a ser necessárias. Até porque há um tempo de maturação entre o projeto e a sua implantação, então ele pode ser antecipado, sem dificuldade. Ou pode ser feito em linhas gerais primeiro e depois refinado em algumas áreas em que há alguma indefinição. Quer dizer, isso é flexível e tranquilamente pode ser feito.

(Sandro Moura)

P: Eu fiz essa pergunta só pra colocar a importância da ciclovia até na hora de se escolher a via secundária.

Eduardo Leal: Nós tivemos a mesma dificuldade. O que é a dificuldade. Quando se começa a trabalhar em mobilidade a gente começa a falar em uma série de coisas, que todas elas são fundamentais. O transporte público é importantíssimo, para quem depende de transporte público então o transporte público eficiente faz toda a diferença do mundo. Para aquele que tenha a sua bicicleta, que tenha uma ciclovia adequada ou aqueles que gostariam de usar também é fundamental. Uma outra cidadã colocou que se nós não tivermos calçadas razoáveis as pessoas não conseguem se deslocar. Enfim, a gente está vendo é que existe muita

demanda e a gente tem que colocar alguma ordem nisso. Então fizemos uma determinada hierarquização que evidentemente com base no que estamos discutindo e o que foi discutido no âmbito da prefeitura também dali vai sair uma ordem até de acordo com as disponibilidades, da capacidade de contratação.

(Alexandre Verdade)

P: Gostaria de saber no caso da alteração dos ônibus para micro-ônibus como fica a questão das escolas públicas que em determinados horários a saída é de até 500 alunos de uma só vez. Qual seria a solução para isso?

Eduardo Leal: Na verdade o transporte escolar devia ser tratado em separado, mas você pode tratar nas linhas regulares também. Isso você poderia ter tanto por micro-ônibus como por ônibus de maior porte. Mas implementar um sistema de transporte que é usado para cidade e focado no problema de saída de uma determinada escola, por exemplo, não seria a solução mais adequada. O interessante é que se tivesse isso em mente. E não acreditamos que vá ser a opção pela adoção do micro-ônibus que vá invalidar ou dificultar a possibilidade de se transportar esses alunos. Mas realmente esse estudo mais detalhado deveria ser feito.

P: No caso da implantação da área impeditiva de veicular no centro de Búzios, como fica a questão do estacionamento rotativo já que a concessão é de 10 anos?

Eduardo Leal: Eu não tenho conhecimento dos aspectos legais para essa concessão que foi feita de 10 anos para verificar qual é a flexibilidade. Imagino que exista uma flexibilidade, que se possa modificar áreas de estacionamento, ter criação de novas, modificação de um lugar para outro. Realmente eu não tenho como responder sobre esse contrato específico. Evidentemente que há uma sugestão e a gente entende que é preferência da cidade essa ampliação da área de pedestres. E que se houver algum impedimento de implantação, esse impedimento existe e será respeitado, imagino eu. Ou modificado o contrato. Eu acho que deve permanecer no plano essa sugestão porque se entende que isso vem ao encontro dos anseios da sociedade. Ainda que ela só possa ser implantada mais a frente.

P: O Plano de Mobilidade pode ser feito sem que a cidade tenha um sistema de esgoto?

Humberto Alves: Problema de gestão de novo que eu mencionei anteriormente. Claro que o ideal é que todas as ruas sofram intervenção urbana. Esse é o nosso grande desafio, que elas venham precedidas de toda infraestrutura necessária. Não só rede coletora de esgoto, mas também a redefinição, a remodelagem do sistema de drenagem, a substituição da rede aérea, enfim, telefonia e etc. Essa é uma das demandas e das diretrizes que o prefeito nos passa que é a tentativa de buscar esse caminho. Que é fazer o projeto e fazer o projeto executivo completo. Só que a gente depende de concessionárias, da Ampla, Prolagos, enfim.

P: Existe uma outra via que é a ida até o Trevo que não há nenhuma condução, van ou ônibus, que vá até lá. Isto não foi estudado? Não é importante?

Eduardo Leal: Eu não sei exatamente a que Trevo se refere, se é o Trevo do Barbuda, por exemplo. Mas se for, o itinerário principal da rede de transporte coletivo foi pensado de forma a cobrir totalmente a Península e os eixos principais do continente. E os traçados secundários de menor distância serão cobertos de veículos menores, no caso vans. Então nós não percebemos que tenha ficado descoberto nenhum traçado relevante. O que a gente mostrou é que algumas áreas de densidade um pouco menor mereceriam um tratamento especial, não sei se é o caso, acredito que não. Em geral quando se fala de Trevo está se falando do Ceceu ou do Barbuda, acho que é um dos dois, e esses dois estão bem cobertos sim. Os itinerários das linhas, entre eles, consideramos um raio de ação de 300m, 400m. Eles cobrem perfeitamente o território ali.

(Rosimar)

P: Por que a rodoviária não pode ser na Rasa?

Eduardo Leal: A localização exata da nova Rodoviária ainda está em estudos, porém o Plano Diretor aponta o bairro de São José como local indicado. Destaca-se a conveniência da proximidade da saída prevista para a nova via alternativa à península.¹

(Marina)

P: As ciclovias darão acesso à Rasa ou só do pórtico ao centro?

Humberto Alves: A ideia é fazer que todo o território, todo o tecido municipal esteja ligado à ciclovia e a todo o transporte público, esse é o objetivo.

(Rosimar)

P: Um píer para o atracamento de barcas no posto da marina Pousada Salamandra seria viável?

Eduardo Leal: Como a gente colocou ali, é muito difícil bater o martelo e dizer: dá para fazer um transporte aquaviário entre Rasa e Centro. Seria muito bom se fosse possível, se fosse rápido e barato. Mas tem que ser feito um estudo econômico e de viabilidade para verificar se há demanda para isso, se ele realmente vai ser uma alternativa melhor, eu não me aventuraria dizer se é viável ou se é inviável. O que a gente imagina é que deva ser estudado, sem dúvida, porque é uma alternativa. Búzios tem essa oportunidade, tem um litoral grande, então é interessante se explorar as ligações aquaviárias. Tem que se verificar se isso é possível, avaliar os prós e contras e tomar uma decisão. Agora, não dá para fazer isso sem um estudo mais detalhado.

¹ Por um lapso, a pergunta não foi respondida durante a audiência pública.

(Stefany)

P: As propostas são muito boas, porém não vi contemplados os principais usuários de ônibus intermunicipais, que são os trabalhadores e estudantes. Atualmente os ônibus saem abarrotados e fica difícil visualizar todas essas pessoas trocando de ônibus, que já não cabe todo mundo, para micro-ônibus. Além disso, estudantes não foram citados. Eles precisam de passe livre sem restrição de viagens, reconhecimento dos universitários e estudantes do IFE.

Eduardo Leal: Por partes: primeiro os problemas dos ônibus intermunicipais em geral. Não são tratadas as linhas de ônibus intermunicipais, exceto pelas restrições de características, porque o Plano de Mobilidade é do município de Búzios. O município não tem ingerência nas linhas intermunicipais. Então, por exemplo, nem o plano nem a licitação de ônibus de Búzios podem ditar qual é a frequência, nem, aliás, qual o tipo de frota, que a linha intermunicipal terá; isso é de âmbito Estadual. O que o município pode fazer é dizer que tipo de veículos que permite e que itinerários e vias estão disponíveis para estes ônibus. E nós entendemos é que toda a ideia que é pensada para a Península não comporta veículos maiores, pois hoje já está bastante sobrecarregada. Como é que poderia ser feito esse transporte intermunicipal de Cabo Frio pra Búzios, sem que haja o transbordo (que evidentemente ninguém gosta de fazer)? Se você adotar veículos com as características de micro-ônibus, que é o que está se pensando para a Península, isso poderá ser feito. O que implica isso? Você precisaria talvez do dobro do número de ônibus, ter uma frequência maior para ter o mesmo serviço, isso é uma discussão que tem que ser levada. Por exemplo: o governo do estado vai promover uma licitação de linhas de ônibus intermunicipais. Nessa oportunidade, seria interessante que se levasse esse desejo para que se leve em consideração esse tipo de coisa. A empresa que vier a ser a concessionária, pode ser a mesma de hoje ou pode ser outra, pode ser questionada e cobrada no sentido de ela oferecer um transporte condizente. Certamente oferecerá, se isso for vantagem para todos porque é a maneira deles terem uma receita maior. Podem também serem feitos acordos entre municípios de tal forma que você tenha uma tarifa integrada e com a nova rodoviária essa integração pode funcionar muito bem. Hoje em dia no Rio de Janeiro você tem BRTs com linhas alimentadoras. Você tem a integração ainda um pouco longe do ideal, mas já é um passo a frente. Você toma uma linha alimentadora, não paga, entra na outra linha e segue para o seu destino. É pior do que você ir porta a porta? Sempre é. Mas para beneficiar a todos é preciso ver o que funciona melhor: se você vier de Cabo Frio e trocar na rodoviária, num local apropriado, num ônibus local e seguir naquele ônibus, que é compatível com as condições de circulação da Península, ou alternativamente que a linha já venha com a frota que seja compatível a essa circulação. Búzios tem algumas peculiaridades, tem restrições. Se a gente for atender o desejo de todos nós vamos ver Búzios com cada vez mais automóveis, cada vez mais com mais gente e que a gente tem detectado que não é isso que se quer.

Na segunda parte você falava da preocupação maior com a tarifa dos estudantes. Isso pode ser discutido no âmbito da licitação, e até na formação da tarifa. Isso é outra discussão. O que acontece é que você tem um custo. Você tem duas alternativas: ou os outros pagantes tem que pagar a mais, ou você vai ter que tirar de todos os contribuintes um pouco para pagar aquela passagem. Todas as alternativas são válidas, elas têm que ser discutidas. Alguns municípios optam por subsidiar boa parte da tarifa, outros municípios acham que não, que isso tem que recair totalmente sobre os usuários, alguns chegam num meio termo. Enfim, essa

discussão tem que ser aprofundada principalmente na ocasião da licitação de ônibus para que se decida qual é o sistema de tarifação e qual é o valor base dessa tarifa.

(Alexandre Verdade)

P: Não seria uma solução imediata, principalmente nos meses de verão, uma espécie de rodízio de automóveis?

Eduardo Leal: Olha, eu sou um crítico do sistema de rodízio de automóveis adotado em cidades como São Paulo, por exemplo. A gente sabe que quando você retira um certo número de automóveis das vias por questão do número de placa, por exemplo, há uma certa tendência de que outros venham a ocupar esses lugares. Porque você desafoga um pouco, melhora um pouquinho o tempo de viagem, com isso mais gente sai à rua de carro. Então, nos locais em que isso foi adotado, em longo prazo não se viu um ganho muito grande de fluidez no trânsito. Isso foi adotado, que me lembre, antigamente em Caracas e pelo que me lembro pela experiência de um trabalho que tive que fazer lá, na década de 80, é que muita gente tinha dois carros, um bem velhinho, bem ruim, que é pra usar no dia do rodízio, e outro pra usar no dia-a-dia. Em Búzios isso é um pouco complicado porque isso funciona em geral imaginando os moradores da cidade, e aqui a gente tem muitos veranistas. É um pouco complicado você administrar isso para o veranista que vem passar uma semana e em determinado dia ele não pode estar saindo de automóvel. Isso é possível, mas não me parece que seja a melhor solução. É uma solução que pode ser tentada, mas que imagino que o resultado não seria o mais indicado. Essa não é a solução que me parece mais eficaz. Mas confesso que como tudo, isso pode ser estudado, pode ser tentado. Mas a minha experiência não me permite recomendar que isso seja feito.

(Rogério Dom Bosco)

P: Tendo em vista que o modelo Estrada da Usina atenderia a todas as demandas de fluxo de trânsito (rotatórias, passarelas), por que não tentar implementá-lo do Pórtico ao Trevo do Ceceu, do Ceceu a Barbuda e da Barbuda até a Vila Caranga utilizando-se da via alternativa?

Eduardo Leal: Às vezes a gente vai passando [a apresentação] e não fica tão claro. O que a gente estava considerando é que na Estrada da Usina Velha, a proposta é que se mantenha duas faixas por sentido. A capacidade de tráfego seria da ordem de quatro mil veículos por sentido. Você não vai com uma faixa. Aliás, é o que se quer, é humanizado, você não tem espaço, você não quer fazer desapropriações, uma série de coisas. Uma rotatória de uma faixa tem um limite em torno de mil [veículos por hora], um pouco menos de mil, na verdade no caso do Ceceu por causa dos usuários que querem fazer o giro: entrar em Geribá e sair de Geribá, à esquerda. Esse giro à esquerda compromete bastante a capacidade, então aqui a gente tem uma limitação de capacidade abaixo de mil veículos, esse que é o problema, por isso que lá a gente tem que tomar algum cuidado, tem que reduzir o tráfego primeiro. Não é que não possa ser feito. Por exemplo, na via alternativa, deve-se pensar nesse tipo de medida. Por que não se vai querer colocar na via alternativa mais do que mil veículos por sentido

porque acho muito difícil que se consiga um projeto adequado, com as restrições que existem, que permita um tráfego maior do que esse. Então eu não vejo, por exemplo, nenhum impedimento que se tenha esse tipo de medida – rotatórias, favorecimento de pedestres, travessias elevadas – na via alternativa porque ali a rotatória provavelmente (provavelmente porque o estudo não foi feito) não vai ser um gargalo. Enfim, é uma solução sempre interessante, inteligente e moderna.

P: As simulações consideraram a visão do fluxo de automóveis. A prioridade, conforme o Plano Diretor, deveria ser dada aos pedestres e ciclistas. Por que não simular facilidades aos pedestres e ciclistas? E de que maneira e que tipos de recursos serão propostos para diminuir ou manter a velocidade máxima de 40 km/h?

Eduardo Leal: Primeira coisa, simulações são simulações. A gente calibrou o melhor possível de acordo com o que a gente observou fez pesquisa no dia então a gente estava bastante confortável com as simulações, mas claro que ela não é o rigor da realidade. Agora nós também simulamos a travessia de pedestres naquele trecho que é o mais crítico, onde fica geralmente o guarda atravessando as pessoas. Então em algumas dessas simulações, a maioria delas, fora aquela do semáforo, a prioridade é do pedestre. Então aquilo dali já está com a prioridade do pedestre. E ele não foi o fator mais importante da limitação de capacidade, então não há nenhuma dificuldade. Quando você coloca um semáforo, ele frequentemente dá mais fluidez invés de menos. E ele disciplina a travessia de pedestres: o pedestre não tem a prioridade total, o pedestre não coloca o pé e todo o tráfego tem que parar, ele talvez tenha que esperar alguns segundos para juntar dois ou três e atravessar. Quer dizer, isso pode e deve ser pensado para que essa espera seja razoável, é o balanceamento entre o fluxo de veículos e pessoas. Isso não quer dizer que o pedestre esteja sendo colocado em segundo plano. Mas a gente tem que lembrar que a gente quer que mais gente se desloque de transporte coletivo. E esse pessoal é penalizado se você tem um congestionamento na Bento Ribeiro Dantas, que quer a gente queira quer não, é a via arterial da Península. Você tem que ter alguma fluidez, alguma velocidade, não precisa ser 60 km/h. Mas 30 km/h ou 40 km/h seria interessante. Hoje a gente tem 10 km/h frequentemente, 14 km/h. Isso impõe uma penalidade muito grande para o usuário de ônibus. É com esse que nós estamos preocupados, não o de automóveis. Se houvesse uma maneira de segurar só os automóveis e passar só os ônibus, isso poderia ser feito, mas seria uma medida drástica proibir a passagem de automóveis. Mas a ideia é balancear e mostrar que esse balanceamento é possível sem penalizar excessivamente o pedestre. Essa foi a intenção.

Como você disciplinar a velocidade? Com rotatórias e *speed tables* intuitivamente você tem uma redução da velocidade, normalmente abaixo de 40 km/h. Outra maneira são as tradicionais, como sinalização. O que acontece é que normalmente a gente não atinge 40 km/h, só em alguns horários do dia e em algumas regiões. O que aconteceria se a velocidade fosse maior, se for possível que a velocidade seja maior e a fluidez do tráfego seria maior também, você vai ter um aumento no risco de acidentes. Então é interessante ter uma fiscalização eficiente quanto a isso. Isso pode ser automatizado por radares ou por agentes

públicos, mas enfim não vemos como sendo uma dificuldade maior você restringir ou controlar a velocidade.

(Hernan Katz)

P: Como conseguir que a licitação de transporte público não seja manipulada pelas atuais empresas “non sanctas”, por assim dizer, e que seja democrática, transparente, ética e consciente de ser um serviço público.

Eduardo Leal: O que a gente sabe é que o primeiro passo é que a cidade seja atuante, que o poder concedente seja sério, e a gente acredita que em Búzios a nossa experiência tem sido muito boa quanto a isso. Esse é o primeiro passo. Depois que se tenha as regras do jogo muito claras, muito transparentes e que não direcionem para ninguém. Agora, existe um problema que realmente é difícil de transpor é que as empresas que estão operando, não só aqui como em qualquer cidade, elas tem uma vantagem inicial pois já conhecem exatamente o negócio. Então ela conhece o ponto fraco e o competidor de fora acaba tendo menos informação. Para ter uma competição mais justa é importante disponibilizar abertamente todas as informações que se tenha, cobrando que essas informações sejam claras e, principalmente, ter regras e sistemas de controle como, por exemplo, um leque de indicadores de qualidade que mostra claramente que você vai exigir qualidade. Assim, se a mesma empresa ganhar, ela vai ter que mudar esse comportamento e, talvez, ela não se interesse tanto por isso. Mas realmente, fórmula mágica para garantir que as empresas de ônibus não se articulem de alguma forma, isso, infelizmente, não tem como fazer.

(Claudio Valuza)

P: Não vi, com todo o respeito à FGV, nada além do plano capitaneado pelo Alberto Bloch. Por que a FGV é gasto para o contribuinte? A equipe da Prefeitura poderia fazer muito bem.

Eduardo Leal: Posso responder em parte. A primeira coisa é que a gente analisou o anteprojeto do plano de mobilidade desenvolvido pelo Alberto Bloch com o pessoal da Prefeitura e nós temos muito respeito, não só pelo Alberto Bloch, Leo Kotaki, Hernan Katz, toda a equipe de Búzios que, para a nossa sorte, é um pessoal competente e é sempre bom poder dialogar com pessoas competentes. A gente acredita que partimos daí, e que evidentemente nossa preocupação não é de contestar os acertos do plano, que, aliás, é um material da Prefeitura desenvolvido por todos e tendo a contribuição de todo mundo da prefeitura, e que tem muitas qualidades. Não estamos aqui para contestar isso, mas sim para acrescentar! Porque que a comunidade buscou o apoio da FGV, realmente só a equipe da prefeitura vai poder responder com maior clareza, mas talvez seja porque a FGV tem tradição de 70 anos, de seriedade, de rigor técnico, com corpo técnico de qualidade, vou até me deixar de lado, pois não quero que soe como um autoelogio, mas enfim, é uma equipe grande da qual eu sou apenas uma parte, onde a gente tenta sempre aproveitar aquilo que já existe de bom em cada

lugar e poder dar um apoio, deixar nossa pequena contribuição para que Búzios possa se desenvolver. Agora, quanto a dizer que a equipe da Prefeitura poderia desenvolver um bom plano de mobilidade, eu acredito que sim, eu não sei se eles têm outras atribuições que eles poderiam dedicar todo o seu tempo a elas ou não. Particularmente eu imagino que eles quiseram ouvir um pessoal de fora e até mesmo direcionar e dividir melhor o seu tempo para outras atividades. Mas concordo também que é um pessoal altamente qualificado e que teria perfeitas condições de estar à frente do projeto.

Humberto Alves: Agradeço aos elogios em nome da equipe técnica da prefeitura, mas é justamente isso. A demanda que a gente tem na prefeitura é muito grande. Nosso corpo técnico na verdade é reduzido para a demanda que a gente tem pela frente. Então, o que a FGV está propondo aqui são as linhas gerais e diretrizes de um plano que deve ser desdobrado em regulamentações e ações, como a Alice falou, é um trabalho que começa, não que finda. Eu particularmente acho isso, que estou de passagem pela prefeitura e daqui a pouco estou aí, sentado. A vida é uma roda viva. Cada um tem a sua responsabilidade tanto estando como concursado ou estando no poder público, exercendo uma pasta, uma função, como um vereador, um secretário ou mesmo o prefeito, acho que todo mundo tem uma responsabilidade. O que a gente está querendo aqui é construir um novo momento para a cidade, de discutir franca e abertamente. Hoje, o prefeito André possibilita isso ao contratar a FGV e ao montar a equipe dele, que a gente inaugure um momento de mais luz, porque o que tivemos até hoje, olhando as gestões anteriores, é um período de trevas onde não se discutia: a “coisa” vinha de cima para baixo. Só quis pautar e exemplificar, mas estamos aqui inaugurando um novo momento de discussão na cidade e que é muito importante.

(Daniel Cunha, Parceiros da Terra)

P: A complexidade das medidas exige uma avaliação reflexiva neste sentido será dada a possibilidade para a sociedade civil debater com a prefeitura e a FGV sobre as propostas? Qual a agenda?

Humberto Alves: A ouvidoria da prefeitura e a secretaria de desenvolvimento urbano estão à disposição para receber esses questionamentos e eventuais dúvidas, além de outras sugestões e contribuições. Desde a primeira audiência a ouvidoria está em funcionamento. Entre a primeira e a segunda audiência foi viabilizado esse canal.

Eduardo Leal: Precisamos tomar cuidado para não confundir as ações que serão propostas, por exemplo, a licitação da linha de ônibus deve ser detalhada, tem que definir exatamente as características da frota, mas o Plano de Mobilidade não entra nesse nível de detalhe. Tem que dizer que precisa ser feita a licitação de linhas de ônibus. Mesmo assim nós avançamos um pouco sobre esse assunto, mas é claro que deve ser objeto de estudo mais detalhado. Nem seria possível de outra forma. Dentro do prazo disponível não seria possível sequer discutir sobre cada um desses projetos que, isoladamente, devem ser objeto de estudo a parte. Por exemplo, se quisermos definir qual o melhor ônibus para transporte público em Búzios? Ele tem que ter os botões em braile? Isso em vários lugares já é obrigatório. Esse nível de detalhe deve ser estudado em algum momento, mas não no Plano de Mobilidade. Por que não? Se

you discuss each one of the aspects related to the city's mobility, you should have a much longer deadline. What I don't want to say is that details are not important. What a Mobility Plan should be is final? It should result in a list of projects to be executed, of preference viable, which is what we want, and not a vague thing. Saying that it really must be done is the public transport bidding. Defining that it must even be used a micro-bus. But what vehicle? The one with 30 seats? Or the one with 25 seats? We will not enter into this level of detail. It must respect accessibility conditions for people with difficulty in displacement: but it must be obligatory that the vehicles have an elevator or it can be a ramp? It must have a low floor or not? This level of detailing must be done at some point, but not now in the mobility plan. For this I do not believe that this discussion, as Humberto said at the beginning, should be exhausted in the Mobility Plan, this is a continuous project. There will be a series of projects. We will discuss the bidding of a bus line? For the bidding there will be public hearing too. There will be the moment to discuss this issue in more details: fare, definitive itinerary, among others, with the level of detail that the law requires, that the city desires and that the population finds convenient. But it is clear, the city must define what is really important. It is that story: the good is the enemy of the bad. It is important that people take a safe step, present a set of actions that are necessary and derived from the mobility plan, present a safe direction. Búzios already has a Director Plan. There will be soon a Mobility Plan. Now it is necessary to attack this project, these actions proposed in the Mobility Plan. We are advancing, each time with more detail, until one day people will have a fantastic city at the level of the best tourism cities in the world, because Búzios with certainty has the potential to reach there.

(Ruth Perido)

P: Se o Centro se tornar uma área exclusiva de pedestres, o que acontece com as casas que não tem garagem?

Humberto Alves: Vou dar o exemplo de um projeto que a gente está desenvolvendo para esse ano, para a Rua da Brava com Alfredo Silva, que pretendemos dar um caráter de vila. Afinal, ali é uma rua que não é tão fundamental para a fluidez do trânsito e é uma rua de bairro, praticamente um *playground* da criançada que mora ali. Um dos pontos mais complicados é justamente resolver essa questão dos carros que ficam estacionados na Rua da Brava. Inclusive muitos familiares e conhecidos meus moram ali, venho conversando muito com eles sobre isso. Estamos tentando achar uma solução de até ter a possibilidade de desapropriação de uma área próxima para tornar em estacionamento específico para esses moradores. Uma solução parecida pode ser aplicada ali no Centro, por exemplo. Estamos discutindo bastante sobre isso para tentar achar a melhor solução.

Eduardo Leal: Complementando a resposta, esse é mais um projeto que pode ser desdobrado. Por exemplo, uma possibilidade é que num primeiro momento se permita estacionar naquela rua, mas apenas os moradores ou usuários das pousadas. Outra possibilidade seria um bolsão de estacionamento próximo a essa área e que os moradores tenham prioridade a vaga ou cobrando-se uma tarifa mais baixa. Enfim, há diversas possibilidades. A intenção nunca é de penalizar os moradores.

Humberto Alves: Naturalmente que o acesso às pousadas e casas será garantido. Essas ruas terão trecho de carga e descarga, isso é um detalhamento de projeto que deve ter seu desdobramento em busca de soluções. Naturalmente que a gente não vai obrigar a desembarcar um cadeirante na estrada da Usina e fazê-lo se deslocar até a José Peredo. Como é complicada a gestão; tem que se discutir as soluções. Esse é o caminho, esse é o exercício que deve ser mantido.

(Otávio Fagundes)

P: O Projeto de urbanização do Índio da Costa, principalmente na José Bento Ribeiro Dantas e via alternativa, irá esperar o projeto final da mobilidade urbana? Em que momento um projeto será unido ao outro?

Eduardo Leal: Se você se refere ao Plano de Mobilidade, praticamente o Plano de Mobilidade está nos seus momentos finais, faltando uns dois meses para terminar. Enfim, praticamente já terminou. Se você está querendo falar de todos os projetos que serão sugeridos pelo Plano de Mobilidade, não. Quer dizer, algumas coisas do conceito do projeto do Índio da Costa já podem ser aplicadas de imediato, enquanto outras dependem de algumas ações complementares. Enfim, não há uma relação de dependência da implantação do conceito do Índio da Costa, até porque o projeto dele deve ser feito ainda, aquilo é um conceito e que deve ainda ser desenvolvido, vai requerer tempo ainda para ele ser desenvolvido. Não há relação de dependência entre todas as ações sugeridas e o início de implantação da proposta concebida na linha que o Índio da Costa propôs. Alguma coisa pode ser feita de imediato, algumas coisas devem ser modificadas, como a gente sugeriu, inclusive, mais a frente, provavelmente nós vamos conversar com a equipe deles, passar nossas ideias e eles vão querer discutir algumas coisas, eventualmente haverá modificação e não será exatamente como estamos propondo, mas algo semelhante que atinja o mesmo objetivo.

(Amanda Vilela)

P: Nesse estudo são consideradas as lagoas de Geribá e da Ferradura como alternativa de tráfego cicloviário com tipologias adequadas e tratamento paisagístico, piso, arborização, além de seu uso exclusivamente de lazer ou função?

Humberto Alves: Não no âmbito especificamente desse trabalho. O plano de mobilidade vai apontar que o precisa nesse sentido, mas no âmbito das equipes internas da secretaria de Planejamento e Projetos e desenvolvimento urbano, certamente iremos desenvolver, sim, considerando essas áreas como um grande atrativo e elemento bem interessante para integrar ao circuito cicloviário e como área de mesmo, como equipamento turístico, pois são lindas as lagoas.

(Márcia Martialzen)

P: *Quero saber quando iremos discutir de forma prática as soluções de mobilidade urbana e como poder participar de tais soluções. Estamos muito presos ao conceito, para qualquer coisa é preciso fazer um estudo, pode ser isso, pode ser aquilo. Eu quero saber em que momento a gente vai bater o martelo? Vai ser micro-ônibus? Quando vai ser dada a solução? Gostaria de saber como eu vou poder participar. Já estão dizendo que vai ter a terceira audiência pública, mas se ela continuar assim... Essa já é a segunda; eu pensei que fosse ser um pouco diferente da primeira, mas achei que ficou um pouco repetitivo, mostrando as soluções possíveis. Quero saber quando é que a gente vai afunilar isso?*

Eduardo Leal: Olha, eu me surpreendo um pouco, porque acho que focamos justamente nas proposições mesmo. Você deu o exemplo do micro-ônibus: nós estamos muito seguros que as linhas de ônibus deverão ser operadas por micro-ônibus, então não há muito o que debater quanto a isso. No que diz respeito a ônibus, estamos bastante convictos também que deverão ter dois tipos de veículos. O que não está bem amarrado ainda, mas que vamos deixar bem avançado, são os itinerários propostos, qual deve ser a frequência de cada um deles, como deve funcionar. Tudo isso vai ser muito bem definido. Tem algumas coisas que não são objeto de discussão, por exemplo: não é objeto de discussão dizer que o ônibus deve ter uma frequência adequada, que deve trafegar a noite; deve ter uma solução para isso. Isso é necessariamente vago porque não podemos discutir com a população se ele deve passar de cinco em cinco minutos ou de seis em seis minutos. Isso a gente tem que propor e exigir determinados padrões de qualidade. Se na prática isso não funcionar, os próprios indicadores de qualidade vão impor que essa mudança seja feita. Dando o exemplo do transporte público, mostra que ele automaticamente é aprimorado, porque se você impuser os indicadores de qualidade, toda vez que determinado indicador não for atendido, alguma medida tem que ser tomada. Podemos falar ainda alguma coisa em termos de Via Alternativa: estamos dizendo que é necessário que haja uma via alternativa. Se não houver uma via alternativa, diversas das proposições não vão funcionar. Quer dizer, o problema do congestionamento dificilmente vai ser resolvido e a abrangência do transporte público dificilmente vai ser abrangida sem a existência da via alternativa. Isso também está bem definido: tem que ter. Também estamos deixando bastante claro que a via alternativa, tal como existe hoje, não é uma alternativa. As próprias pesquisas mostram que apenas um percentual relativamente pequeno das pessoas utiliza a via alternativa, mesmo no dia a dia da cidade. Eu acredito que a gente foi bastante assertivo.

Em alguns casos existem opções, para dar um exemplo bastante polêmico, para mostrar que não estamos aqui “fugindo da coisa”, a gente poderia dizer o seguinte: se a gente colocasse um semáforo hoje no Ceceu, a situação iria melhorar sim. Por que nós não somos assertivos? Temos que discutir com o pessoal da Prefeitura, sentir a “temperatura” da cidade. Será que é isso que a cidade quer? Ou vamos conviver um pouco dessa forma e tomar outras medidas que tornem desnecessária a aplicação do semáforo? Por isso, necessariamente, ficou em aberto. Precisa ser aprimorado e a gente vai ter que evoluir. Em algum momento a FGV, que estou aqui representando, tem que assinar embaixo de uma proposta; e vai ser sempre em diálogo com a equipe da prefeitura e vai levar em consideração tudo que foi discutido nas audiências públicas. Eu acho que essa [audiência] é a oportunidade para se colocar, assim como foi colocado aqui. Tem diversas coisas que algumas pessoas poderiam dizer. Eu dei o

exemplo do semáforo, mas até me espanta um pouco que ninguém tenha dito “Não queremos o semáforo em hipótese alguma!” {Plateia em coro afirma que não quer}

Então ótimo, porque é exatamente isso que estamos pensando.

(João Gabriel)

P: *Um dos mapas apresentados mostra uma macha cinza em torno dos bairros de Manguinhos e Geribá. Acredito que já seja pela ocupação da área. Na área continental vemos ainda muito verde. Uma grande rodoviária com shopping Center e etc. Não seria mais um descaso com o meio ambiente? Este que é a base do nosso turismo. Além desses bolsões de estacionamento que podem ser à custa de desmatamento. O que me motivou a fazer essa pergunta foi quando mencionaram o bolsão na Rua da Brava. Está sendo considerado o impacto ambiental disso?*

Humberto Alves: Você não me entendeu, não é um bolsão de estacionamento, é uma área de estacionamento especificamente para os moradores da Brava, mas isso é apenas uma das possibilidades. O morador da Brava vai querer guardar seu carro perto da casa dele, vai querer calçada, ciclovia, área pública para brincar, quer uma rua adequada. Então esse é o desafio conseguir achar justamente esse meio termo. Naturalmente o meio ambiente tem que ser considerado. Eu acho que isso também é no âmbito do executivo, no momento de desenvolver os projetos e aprová-los inclusive através dos conselhos: como o conselho de meio ambiente, conselho de planejamento que agora voltou aprovado pela Câmara, acredito que vá para sanção do Prefeito e depois siga para sua publicação, além das demais regras e legislações pertinentes.

Naturalmente que o impacto deverá ser estudado e estamos construindo instrumentos para isso. Sem dúvida que Geribá e Manguinhos, conforme destacado, apresentam um histórico de ocupação não muito adequado e a gente agora precisa correr atrás dessa demanda. Estamos construindo regulamentações específicas previstas no Plano Diretor, como o Estudo de Impacto de Vizinhança, EIA/RIMA, que vão ser aplicados devidamente e, acredito, vou defender isso como Secretário, que essas soluções, esses projetos sejam devidamente discutidos através dos conselhos específicos de meio ambiente, de planejamento, com toda a sociedade civil organizada. Acho que esse é o grande caminho para o instrumento público democrático da participação da sociedade. Defendo isso sempre.

(Alexandre Verdades)

P: *O escritório do Índio da Costa não deveria ser contratado somente após a elaboração do plano de mobilidade, já que um complementa o outro?*

Humberto Alves: O que o escritório do Índio da Costa apresentou até o momento foi uma proposta conceitual, não foi o projeto definido. Essa outra não vou responder aqui porque já

foi respondida lá atrás, falando se a contratação não deveria ser licitada. Isso já foi respondido quando da apresentação do Índio da Costa.

Eduardo Leal: Posso responder sobre a pertinência de se fazer uma proposição conceitual do Índio da Costa, se isso deveria ser antes ou posterior à elaboração do plano de mobilidade. Eu diria que pode ser numa oportunidade ou na outra. O que acontece é o seguinte: isso foi estudado antes do plano de mobilidade, logo se aproveita esse estudo. Assim como a gente aproveita todos os estudos que foram realizados. Isso daí passou a ser um insumo. Enfim, um grupo muito competente se debruçou sobre a cidade, chegou a um conceito e isso merece uma análise. Isso daí foi incorporado, e alias o próprio trabalho do Índio da Costa reflete muitas das ideias que vinham já do anteprojeto de plano de mobilidade desenvolvido pela própria prefeitura, nas pessoas do Alberto Bloch, do Leo Kotaki e do Hernan Katz que vinham trabalhando em cima disso. Quer dizer, ele não partiu do zero. Para nós foi um ponto de partida muito interessante, porque como um assunto já foi bastante pensado, então vamos partir disso. Se a gente encontra problemas sérios, e os problemas que encontramos, elencamos aqui, vamos tratá-los e buscar solucioná-los. Se ele fosse feito posteriormente ao Plano de Mobilidade, talvez ele fosse um pouco diferente, mas não seria pior nem melhor. Poderia ser feito antes, poderia ter sido feito em conjunto ou poderia ter sido feito depois. De fato, o projeto em si será feito depois. Mas a ideia geral foi preservada.

(Silvana)

P: Já que vai ser utilizado micro-ônibus em nossa cidade (o que eu acho perfeito), a empresa Salineira estaria no caso disposta a oferecer esse serviço?

Humberto Alves: Essa pergunta não tem que ser feita à Salineira. Isso é uma coisa que tem que ser discutida no edital de licitação. Se a Salineira quiser, ela vai ter que cumprir com as regras determinadas no edital de licitação. Isso se for a Salineira que vai ganhar.

Eduardo Leal: Não cabe à Salineira discutir se vai ou não ser micro-ônibus. A licitação é que dita as regras. Além do mais, quem garante que vai ser a Salineira a poder explorar o serviço após a licitação? Pode ser ou não.

Após um discurso inflamado do Tayroni que cobrava mais ação para tirar as soluções do papel, o Secretário Humberto destacou que, em função de diversos posicionamentos que foram feitos durante a segunda audiência pública, iria propor a realização de uma agenda com câmaras temáticas para discutir e ouvir detalhadamente a população, garantindo tempo suficiente para incorporar esses resultados na apresentação da Terceira Audiência Pública, que será realizada após o Carnaval.

Neste momento encerrou-se a leitura de novas perguntas e foi concedido um tempo para que algumas pessoas que se inscreveram no início da apresentação da segunda audiência pudessem fazer exposições adicionais, tendo um maior tempo com o microfone. Foram

ouvidos o Vereador Messias, o próprio Tayroni que acabara de falar, e por último o arquiteto da prefeitura, Alberto Bloch.

O Vereador Messias discorreu sobre a importância da participação da população sobre os planos e trabalhos que vem sendo desenvolvidos na cidade. No entanto, ressaltou que o importante é que haja qualidade e não quantidade, cobrando assim que a sociedade civil seja mais bem organizada, tendo os grupos que defendem interesses específicos sendo devidamente representadas e que participem das oportunidades para manifestar tais anseios. Ele ressaltou ainda as diferenças entre o Plano Diretor, o Plano de Mobilidade e um plano de ação. O Plano de Mobilidade, assim como o Diretor, é uma lei que não estabelece ações, mas deve estabelecer as diretrizes para ações governamentais que vão na direção do caminho que se quer seguir. Baseado nessas diretrizes é que deve resultar em um plano de ação do poder executivo. Este último não deve ser discutido na audiência pública, mas sim na Câmara de Vereadores.

Destacou ainda que é estranho falar em revisão do Plano Diretor, pois afinal, nada que está estabelecido no plano foi de fato implementado. A revisão serve apenas para reconhecer que estamos atrasados e que pouco se fez em relação ao plano diretor que aponta um caminho a ser seguido.

Ressaltou que a nova política nacional de mobilidade urbana exige que o município elabore o seu plano de mobilidade dentro de um prazo específico (abril de 2015) e que, portanto, Búzios não está antecipando, mas sim correndo atrás para poder se recuperar do atraso. Uma vez que a proposta de lei seja apresentada e encaminhada para votação na câmara dos vereadores, deverá ser amplamente analisada nas comissões da casa e discutida em novas audiências públicas, ampliando as discussões com a sociedade e finalizando na aprovação da lei.

Ressaltou não se tratar de um plano de governo, mas sim de um plano de cidade. Não importa qual o governo que irá assumir nas próximas eleições: uma vez que o plano de mobilidade, assim como o Plano Diretor, tenha sido aprovado na câmara dos vereadores e definido como lei, passa a ser obrigação do governante executar as definições aprovadas e definidas pela população.

Cobrou ainda a participação da sociedade para que se mantenha ativa e organizada, para que uma vez que a lei do plano tenha sido aprovada, seja capaz de cobrar continuamente que o governo execute as melhorias na cidade de Búzios.

Encerrando o momento de exposições adicionais, o arquiteto da prefeitura, Alberto Bloch fez algumas indagações sobre o estudo apresentado, destacando algumas diferenças em relação ao anteprojeto de estudo que fora realizado.

Defendeu que seu estudo tem um viés muito mais humano enquanto que o trabalho da FGV tem uma abordagem “rodoviarista”, dando muita ênfase no automóvel ao invés dos espaços da cidade. Destacou a importância da capilaridade e integração da rede viária, estimulando a comunicação entre a Via Alternativa com a José Bento Ribeiro Dantas. Ressaltou a importância do desenho da cidade e do sistema viário de estar devidamente alinhado com o objetivo maior de tornar o trânsito mais humano, reduzindo velocidades e estimulando os deslocamentos a

pé e de bicicleta. Destacou ainda a importância de propor soluções que possam ser implantadas de forma imediata.

Ao final, o coordenador de projetos da FGV, Eduardo Leal pediu a palavra e destacou que a grande maioria dos conceitos defendidos pelo Alberto Bloch corresponde aos adotados pela a equipe da FGV e que existem apenas diferenças nas metodologias e formas de abordar os problemas. O objetivo de afastar a Via Alternativa da José Bento Ribeiro Dantas é para que esses sistemas funcionem de forma complementar, como vias arteriais da cidade, mas não quer dizer que os acessos entre elas serão bloqueados para formar vias expressas. Muito pelo contrário, as velocidades deverão ser reduzidas e o traçado deve ser melhorado para garantir a boa fluidez do tráfego de veículos. Defendeu ainda que é importante pensar no automóvel, justamente pelo fato dele ser o problema. As soluções propostas pela FGV tem o objetivo de culminar na redução da necessidade do uso do automóvel e para isso é fundamental um transporte público de boa qualidade e garantir um espaço com conforto e segurança para o deslocamento de pedestres e ciclistas.