Apresentação do Estudo para um Anteprojeto de Mobilidade Urbana dos Arquitetos Alberto Bloch, Leonard Kotaki e Hernan Katz.

O projeto proposto é um anteprojeto de mobilidade urbana para o Município de Armação dos Búzios. Apesar de não ser um projeto finalizado, ele apresenta algumas diretrizes e ações a serem implantadas. São contempladas propostas de readequação do sistema de transporte de Búzios, tipologia de veículos, incentivo ao uso de bicicletas e caminhadas, utilização de trilhas como forma de deslocamento e concepção de novas calçadas.

O desenvolvimento deste projeto foi baseado nas premissas do Programa de Mobilidade Urbana do Ministério da Cidade. Logo, os autores atenderam aos conceitos apresentados na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), promovendo a articulação das políticas de transporte, trânsito, acessibilidade, equidade e a integração entre os diversos modos de transportes; além de garantir a mobilidade de idosos e pessoas com restrição de mobilidade.

Alberto Kerdman Bloch
Arquiteto e Urbanista
M.Sc. Engenharia do Meio Ambiente - EPFL
Doutor em Urbanismo - UFRJ

Leonard Hilsenrath Kotaki
Arquiteto e Urbanista
Mestrando Arquitetura Paisagística - UFRJ

Hernan Katz
Arquiteto e Urbanista

PLANO PARA MOBILIDADE EM ARMAÇÃO DOS BÚZIOS

Plano para Mobilidade em Armação dos Búzios

ÍNDICE:

1 – Histórico e objetivos

2 – Considerações Preliminares

3 – Linhas Estratégicas de Ação

4 – Propostas de Intervenção

5 - Conclusões

1. Histórico e objetivos

Ideias e discussões sobre os deslocamentos em Búzios tiveram diferentes momentos, ora enfocando as trilhas para o ecoturismo e ciclismo – Matéria Peru Molhado julho 2004 – trabalho desenvolvido por Alberto Bloch em colaboração com Beto Vilhena e Pedro Menezes (Ex diretor do Parque Nacional da Tijuca e uma das maiores autoridades no assunto) ora enfocando um projeto cicloviário como na exposição Búzios dos nossos sonhos promovida pelo IAB – núcleo Búzios no mesmo ano.

Em 2005, na preparação do Plano Diretor de Búzios, Alberto Bloch e Leo Kotaki desenvolveram as diretrizes para a Mobilidade Urbana no município com princípios e estratégias para proporcionar condições favoráveis à boa circulação na cidade tanto para os moradores como para os visitantes, contribuindo para promover e valorizar a atividade turística que constitui a principal atividade econômica da cidade. As diretrizes desse Plano Diretor priorizam a implementação de sistemas de transportes coletivos e de meios não motorizados (pedestres e ciclistas) para os deslocamentos a fim de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

No que se refere ao sistema de transporte público Búzios ainda não promoveu as transformações desejadas pela sociedade, ou seja, um sistema com uma tipologia de veículos e com um desenho de trajetos que tenha o potencial de atrair os atuais usuários de automóveis, moradores ou visitantes. Uma consulta pública realizada pela COPPETEC ainda em 2005 revelou a disparidade entre o que moradores e visitantes consideram a forma mais apropriada para os seus deslocamentos na cidade, e os meios de transporte que eles de fato usam. De acordo com a referida pesquisa, o grande número dos deslocamentos realizados em carros particulares não corresponde a uma preferência pelos automóveis, e se deve à precariedade do transporte público e à falta de uma infraestrutura para a caminhada e de ciclovias.

Apesar da ampla consulta com 1000 moradores e 500 visitantes entrevistados os gestores públicos vêm relutando em trabalhar com esses dados para o reequacionamento do problema da mobilidade local. A duplicação do eixo principal ainda vem sendo discutida como solução para os engarrafamentos cotidianos, e para o trânsito ainda mais complicado dos fins de semana, feriados e temporadas de férias.

O Plano de Mobilidade para Armação dos Búzios vem se desenvolvendo desde 2005, com a preparação das diretrizes para a mobilidade urbana do Plano Diretor e do desenvolvimento entre 2005 e 2010 da tese de doutorado ¨Mobilidade em cidades turísticas" pelo arquiteto concursado da prefeitura de Armação dos Búzios, Alberto Bloch, que teve a cidade de Búzios como o principal caso-referência.

Paralelamente ao doutorado realizado no PROURB-UFRJ, com a orientação da Professora Lucia Costa, Alberto Bloch desenvolveu na Prefeitura de Búzios com os arquitetos Leonard Kotaki e Hernan Katz um anteprojeto para o Plano de Mobilidade Urbana da cidade com o redesenho das ruas, inclusive da sua via principal, a Av. Bento Ribeiro Dantas, que foi apresentado e discutido no Seminário "Búzios em Movimento" organizado pela UFRJ e a Prefeitura de Búzios, e ainda em diferentes ocasiões para associações como o Forum de Entidades Civis de Armação dos Búzios, a Associação de Pousadas de Búzios, o IAB-Búzios, além de diversos grupos de moradores, e mais recentemente para representantes de dezenas de ONGs no 1° Seminário da *Rede Sustentável de Relacionamento na Cidade Inteligente Búzios*.

Este plano e as suas linhas estratégicas foram ainda objeto de artigos apresentados e publicados nos anais de congressos que são referência em Urbanismo e em Transporte. O artigo “Repensando a mobilidade em Armação dos Búzios” escrito em coautoria com Lucia Costa foi apresentado no II Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (ISBN 978-85-7273-972-6), e o artigo “Mobility in tourist towns - Redesigning practices and methodologies towards better answers to differentiated demands” escrito em coautoria com Lucia Costa, Leonard Kotaki e Hernan Katz foi apresentado no WCTR 13 – World Congresso in Transport Research, e publicado nos anais na seção selected proceedings (ISBN 978-85-285-0232-9).

Na ultima campanha eleitoral, os candidatos a prefeito foram entrevistados pelo jornal local O Perú Molhado, e o prefeito André Granado respondeu aos questionamentos sobre o planejamento urbanístico e a política de mobilidade urbana declarando que pretendia implantar o projeto que desenvolvemos e que foi apresentado no Seminário “Búzios em Movimento”. Entre as questões mais importantes desenvolvidas no Plano está a estruturação do Transporte Público de Armação dos Búzios, com o redesenho de trajetos e veículos como elementos estratégicos para os deslocamentos na cidade e para a qualificação das ruas e ambientes públicos para moradores e visitantes, e para a evolução do seu potencial como destino turístico.

A instalação de rotatórias nos cruzamentos de ruas com travessias de pedestres no nível das calçadas, o redesenho das ruas para valorizar pedestres e ciclistas, e a criação de percursos alternativos no entorno das lagoas para os deslocamentos foram objeto de desenhos detalhados nos projetos desenvolvidos pela equipe de arquitetos da prefeitura. O plano prevê ainda a adequação da metodologia que vinha sendo utilizada para o desenho e o dimensionamento dos serviços de transporte às demandas particulares do município e às suas potencialidades.

O referido plano foi ainda apresentado pelo arquiteto Alberto Bloch e pelo Prefeito André Granado ao Presidente do DER Henrique Ribeiro, no dia 08 de janeiro de 2013 no Rio de Janeiro, que declarou sua aprovação ao desenho viário apresentado, considerando que a Estrada Bento Ribeiro Dantas é hoje uma via urbana, e que as rotatórias projetadas são elementos adequados para essa via.

Já em 2014, o referido plano foi entregue ao escritório Indio da Costa, que solicitou ainda uma reunião presencial no seu escritório, na qual o arquiteto Leonard Kotaki, integrante desta equipe da prefeitura esclareceu todas as dúvidas e questionamentos. Ao final da reunião o arquiteto Indio da Costa reafirmou a qualidade do plano urbanístico que desenvolvemos, sobre o qual está desenvolvendo um anteprojeto para o mobiliário urbano na cidade.

Este plano para a mobilidade em Armação dos Búzios foi desenvolvido com base nas premissas do Programa de Mobilidade Urbana, que é um dos programas do Ministério das Cidades. Nesse sentido este Plano pretende promover a articulação das políticas de transporte, trânsito e acessibilidade, promover a integração entre as diversas modalidades de transportes, bem como garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade.

Entendemos que os espaços destinados à vida pública são em grande parte os espaços relacionados aos deslocamentos, adquirindo na cidade turística significados que transcendem os aspectos meramente funcionais tradicionalmente atribuídos ao sistema viário. Assim, é essencial se ter em conta que, muito além da necessidade de qualificar as estruturas viárias, a atenção a todas as formas de deslocamento que compõe o sistema de mobilidade pode contribuir para a consolidação de espaços que proporcionem qualidade de convívio público na cidade, criando alternativas de deslocamento para pedestres e ciclistas, além do transporte público, que demandam menos obras e espaço do que o necessário quando se adota uma política de mobilidade baseada preferencialmente nos deslocamentos por automóveis.

Uma transformação dessa dimensão demanda uma abordagem que permita a discussão das diferentes visões da cidade ao mesmo tempo em que avalia as possibilidades técnicas e políticas. O foco da discussão é assim direcionado para os processos que possibilitam a transformação da cidade. A discussão dessas visões e possibilidades é fundamental para a construção do argumento e dos conceitos que justificam as decisões e escolhas entre as diferentes alternativas para a mobilidade na cidade. Nesse sentido é preciso desenvolver visões de futuro da cidade para serem apresentadas e discutidas nas audiências públicas necessárias à consolidação de um plano de mobilidade.

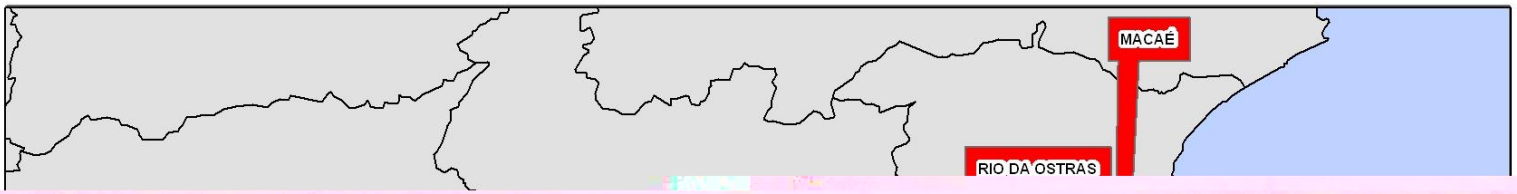
Em um plano de mobilidade - um projeto estratégico pela sua escala, natureza e imbricação às diversas funções da cidade - é necessário observar o modo de funcionar do espaço urbano, mas principalmente a forma de se viver a cidade e na cidade. A redução dos problemas urbanísticos a questões de política administrativa, sujeitando o projeto para o transporte público a uma abordagem economicista, não abre espaço para a busca de soluções para o sistema de mobilidade que contribuam para a valorização da cidade e da sua população, e faça sentido também do ponto de vista econômico.

2. Considerações preliminares

Podemos afirmar, a partir da visualização da foto abaixo, que a solução para os problemas de circulação em Búzios – em especial na parte peninsular - deve ser trabalhada a partir da otimização dos deslocamentos locais. As nossas ruas são urbanas, o território buziano não é caminho preferencial para se ir a nenhum lugar.

Os congestionamentos na principal via de acesso ocorrem principalmente nos feriados e temporadas de férias, quando Búzios tem as suas casas e pousadas com alta taxa de ocupação, e recebe ainda das cidades do entorno uma enorme quantidade de visitantes de um dia.

A mobilidade regional decorrente da atratividade turística, com a maior parte dos deslocamentos feitos por automóveis, é parte importante do problema.



Os estudos mais recentes relacionados à mobilidade questionam a eficiência dessa estratégia e consideram que o automóvel individual não é o transporte mais adequado para os ambientes urbanos.

Especialistas em transporte afirmam que seguir alargando as vias não resolverá o problema da circulação urbana. Quanto mais espaço se destinar ao automóvel, mais automóveis ocuparão esse espaço, até o ponto onde eles ficarão igualmente congestionados.

As cidades são estruturas diferenciadas , que se formam em uma interação continuada entre o ambiente natural e as atividades e usos da sociedade que ali se instala. Assim, a demanda por infra-estrutura de mobilidade de uma localidade turística tem características muito diferentes de um cidade industrial, por exemplo, e o seu desenho deve ser desenvolvido para o atendimento das suas necessidades específicas.

A cidade turística vive da produção e comercialização dos seus espaços naturais e construídos, que serão “consumidos” pelos visitantes. Observa-se que nas localidades turísticas os deslocamentos constituem uma parte relevante na experiência do visitante, e a velocidade nesses deslocamentos é muitas vezes um fator redutor da experiência que se deseja.

Caminhadas em trilhas são formas de deslocamento pouco exploradas na cidade, e podem ser trabalhadas como um elemento importante do produto turístico.

Consideramos também que a sociabilidade nas ruas e nos diferentes espaços de uso comum é um elemento primordial para a valorização da cidade como destino turístico. Essa qualidade imaterial da cidade se baseia nas oportunidades que são criadas nos ambientes públicos de acontecerem encontros não planejados. Cria-se a expectativa de se transitar de um grupo de relações para novos grupos de relações. Essa interação ocorre com frequência no decorrer dos deslocamentos não motorizados ou ainda em modalidades de transporte de uso compartilhado.

Alguns ambientes urbanos e percursos de pedestres tornaram-se a expressão do produto turístico Búzios, em função do seu potencial para promover oportunidades de interação entre os visitantes e entre estes e os moradores.

Diversos estudos evidenciam a forte influência do desenho urbano e da presença de infra-estrutura adequada no número de deslocamentos não motorizados realizados por uma população. O desafio está na articulação das intervenções urbanas que consolidem ao longo do tempo o processo de transformação das estruturas de mobilidade.

Questionamos as políticas públicas e propostas de intervenção que determinaram até hoje o desenho do sistema viário e do transporte público em Búzios. Essas políticas vem sendo embasadas por uma cultura técnica que trabalha o problema da mobilidade a partir de uma abordagem simplificadora, a de prever o fluxo de automóveis e alargar as vias de trânsito. Essa abordagem vem se mostrando inadequada porque não contempla o fenômeno urbano em sua totalidade, desconsiderando as características e necessidades especiais e diferenciadas da cidade.

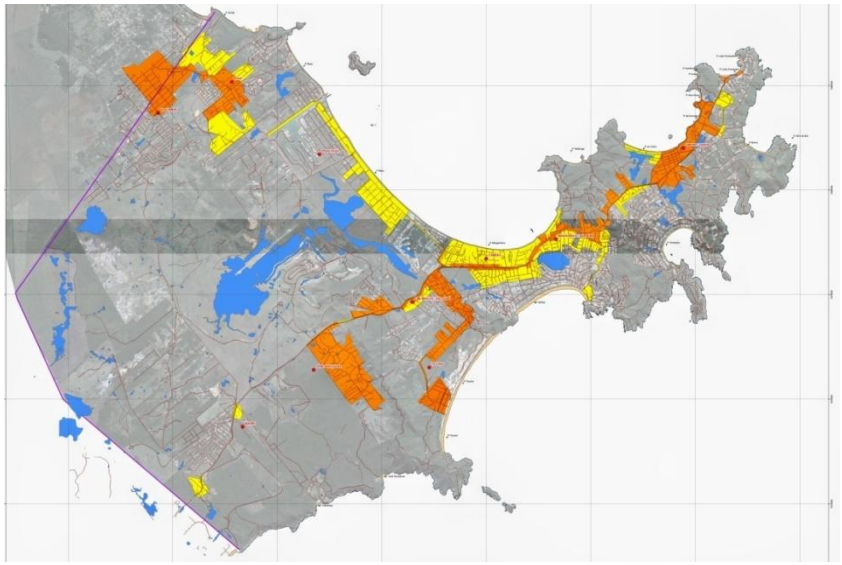
O problema dos deslocamentos urbanos é tratado frequentemente como um problema funcional a ser equacionado. Isso ocorre porque, para o campo de conhecimento dos transportes o problema da cidade se reduz a um sistema de fluxos de circulação a ser otimizado.

No caso de Búzios, assim como de outras localidades turísticas semelhantes, essa abordagem tem consequências avassaladoras. Nos mapas a seguir mostramos esquematicamente o reflexo das formas de deslocamento na vitalidade dos diferentes bairros da cidade.

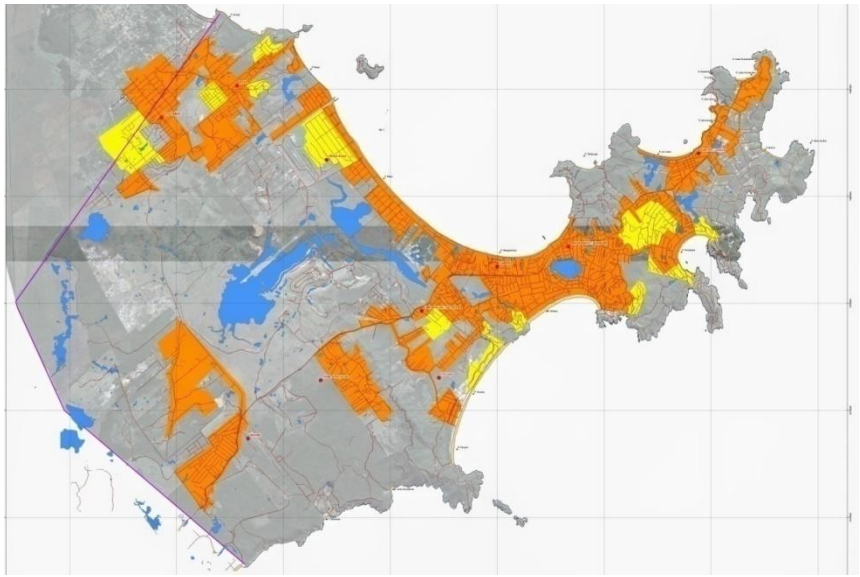
Na situação atual, vemos que muitos bairros tem as suas ruas vazias, porque os deslocamentos dos moradores são feitos em sua maioria em automóveis. Na situação projetada as ruas ganham vitalidade e segurança com a circulação de pedestres nas ruas. O usuário do transporte público e turístico é também um pedestre, quando se desloca da sua casa ou pousada até o ponto de ônibus, ou do ponto até o seu destino.

Mobilidade e vitalidade urbana

atual



projetada



LEGENDA:

ÁREAS COM PRESENÇA MODERADA DE PEDESTRES

ÁREAS COM PRESENÇA INTENSA DE PEDESTRES

Assim, reavaliamos as necessidades de deslocamentos em Armação dos Búzios, aprofundando o conhecimento da cidade e definindo objetivos para uma Política de Mobilidade Urbana que considere as necessidades atuais e a evolução de cenários futuros.

A compreensão da função mobilidade e a sua influência na qualidade dos espaços urbanos das localidades turísticas está na origem dos conceitos que embasaram este Plano de Mobilidade para Armação dos Búzios, o desenvolvimento de Linhas Estratégicas de Ação, e a elaboração das Propostas de Intervenção.

Planejamos a requalificação da cidade através do redesenho das ruas para revalorizar a caminhada, o ciclismo e o transporte compartilhado como forma de deslocamento, tanto para os moradores como para veranistas e visitantes. Nesse sentido, o Plano de Mobilidade desenvolvido para Armação dos Búzios tem como objetivo promover a articulação das diferentes modalidades de deslocamento, de acordo com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Nº 12587, de 3 de janeiro de 2012.

3. Linhas Estratégicas de Ação

•Criação de um sistema de transporte público e turístico em Búzios

•Formação de um ambiente urbano que favoreça a caminhada

•Desenvolver projeto de trilhas turísticas

•Implantar ciclovias, ciclofaixas ,e facilidades para os ciclistas

- Criação de um sistema de transporte público e turístico em Búzios

Entre as principais linhas estratégicas para a implantação deste Plano de Mobilidade, está a criação do Transporte Público e Turístico de Armação dos Búzios. O Sistema deTransporte Público proposto nesse plano foi projetado de forma a atrair os moradores e visitantes que se deslocam hoje em automóveis, os turistas que chegam por ônibus ou “transfer”, e melhor atender aos atuais usuários das vans e ônibus. Assim, o transporte público será compartilhado por moradores, turistas e visitantes, tornando-se a opção preferencial para os deslocamentos motorizados na cidade.

Nesse sentido, foram definidos as seguintes características para o Transporte Público:

1 – Trajetos – Foram criados novos trajetos, conectando bairros hoje atendidos precariamente pelo transporte público, interligando as praias de Tucuns, Geribá, Ferradura, Centro , Armação e João Fernandes. Esses trajetos atenderão tanto os moradores e veranistas desses bairros que se utilizam hoje do automóvel individual, como os trabalhadores que se deslocam para as pousadas, restaurantes e residências instaladas nesse bairros, e ainda os turistas hospedados na rede hoteleira da cidade.

2 – Tipologia dos veículos – A tipologia dos veículos também é um fator importante para a atratividade dessa modalidade de transporte. Nesse sentido foram especificados veículos de pequeno porte (microônibus para até 30 passageiros) para grande parte dos trajetos, com acessibilidade e boas condições de visibilidade para os passageiros.

3 – Frequência – A frequência das viagens é também fundamental para a atratividade do Sistema de Transporte Público. Longas esperas reduzem o interesse daqueles que podem optar pelo automóvel individual. Assim, em lugar de um ônibus para 60 passageiros que passa de 20 em 20 minutos para atender a uma demanda determinada, por exemplo, projetamos o microônibus para 30 passageiros que passa a cada 10 minutos.

4 – Sistema de tarifas – O sistema de tarifas deverá permitir que o usuário frequente compre um passe mensal, trimestral, semestral ou anual, reduzindo o custo por viagem, enquanto o visitante, o turista e o usuário eventual pagarão a tarifa cheia a cada viagem, contribuindo para o equilíbrio financeiro do Sistema de Transporte Público.

- Formação de um ambiente urbano que favoreça a caminhada

- Instalação de calçadas, criação e sinalização de caminhos exclusivos para pedestres
- Instalação de travessias de ruas no nível da calçada
- Instalação de rotatórias para redução da velocidade e orientação do trânsito.

As calçadas, travessias em nível e rotatórias, formarão um ambiente favorável às caminhadas. Essas intervenções pretendem estimular o abandono do automóvel para os pequenos trajetos, e mesmo em situações nas quais se deseja percorrer distâncias mais longas.

- Desenvolver projeto de trilhas turísticas

A criação de um sistema de trilhas turísticas contribuirá para promover este atrativo turístico de grande potencial, muito pouco explorado na cidade.

Além da implantação do circuito de trilhas deverá ser desenvolvido e disponibilizado para os turistas e visitantes mapas de acesso a essas trilhas a partir das diferentes modalidades de transporte, bicicletários, estacionamentos e sinalização adequada.

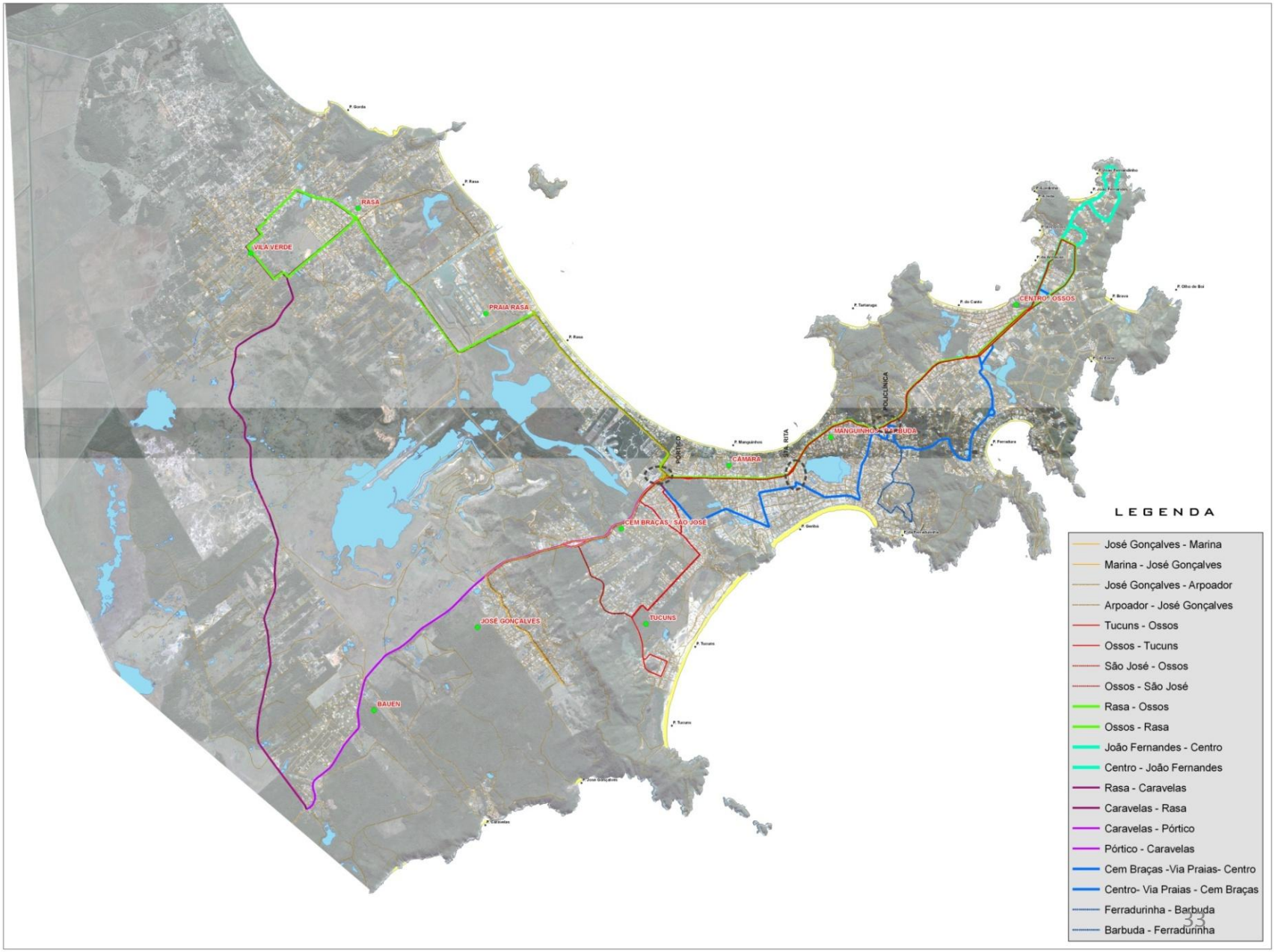
- Implantar ciclovias, ciclofaixas e facilidades para os ciclistas

Nas vias de maior circulação serão criadas ciclovias ou faixas exclusivas para bicicletas, enquanto nas demais ruas serão determinadas faixas compartilhadas, produzindo assim um sistema cicloviário abrangente, com sinalização adequada para garantir a segurança e coordenar os deslocamentos de ciclistas, pedestres, transporte público e automóveis.

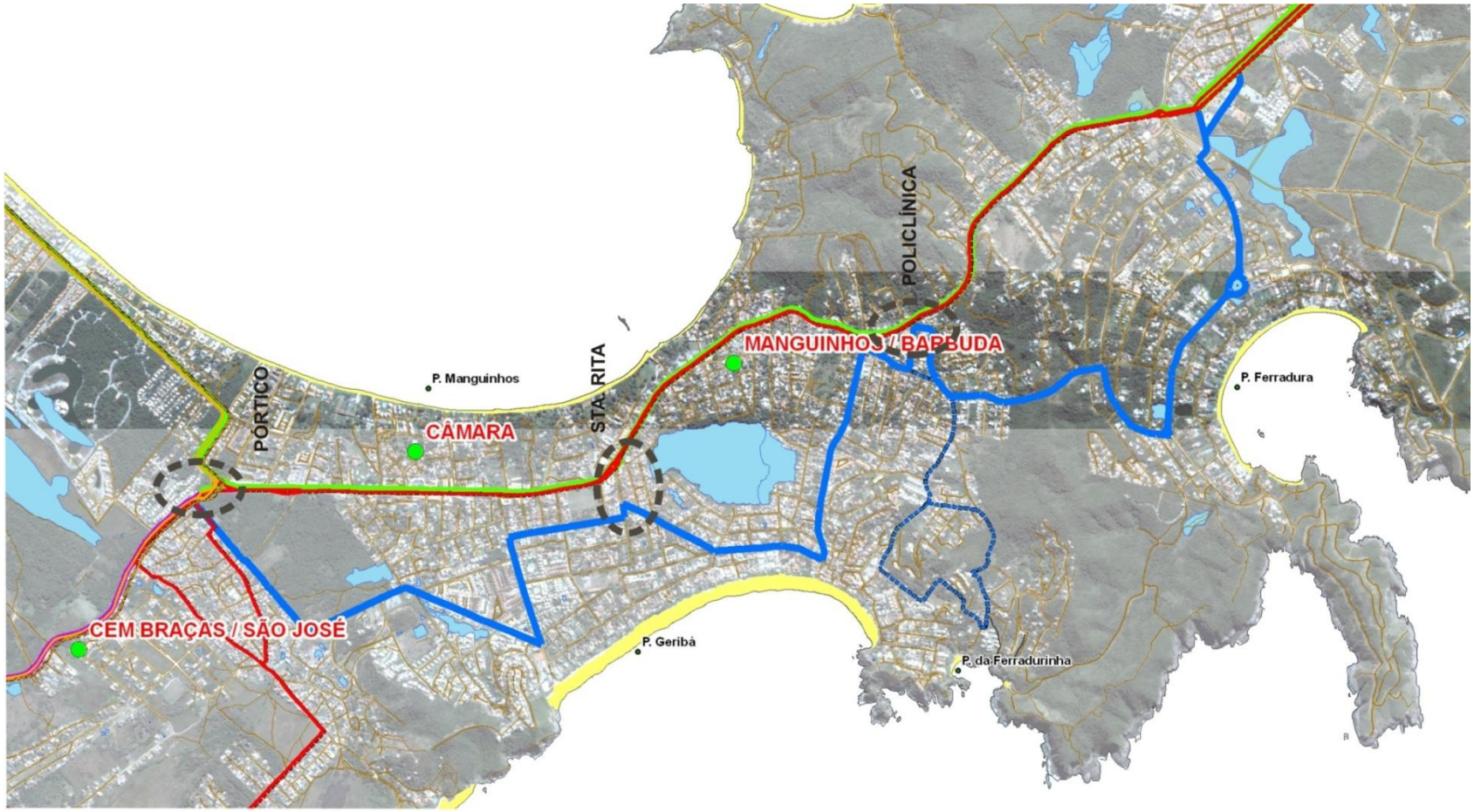
4. Propostas de Intervenção

para um sistema de mobilidade integrado

Proposta para os trajetos do transporte público municipal



Interligações entre trajetos de transporte público

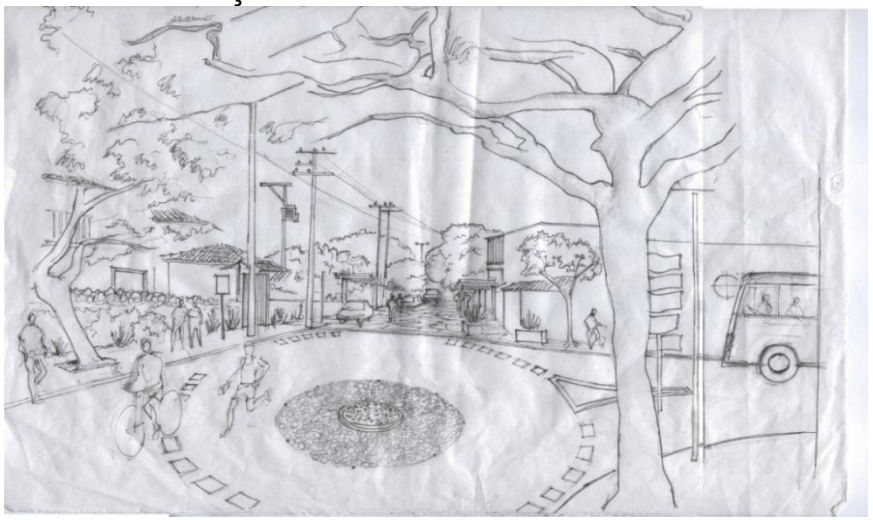


Redesenhar as vias priorizando o fluxo de pedestres nas conexões entre os trajetos

Interligação em Manguinhos (na rua da Igreja Sta. Rita)

Área de intervenção

Foto da situação atual



Desenho proposto

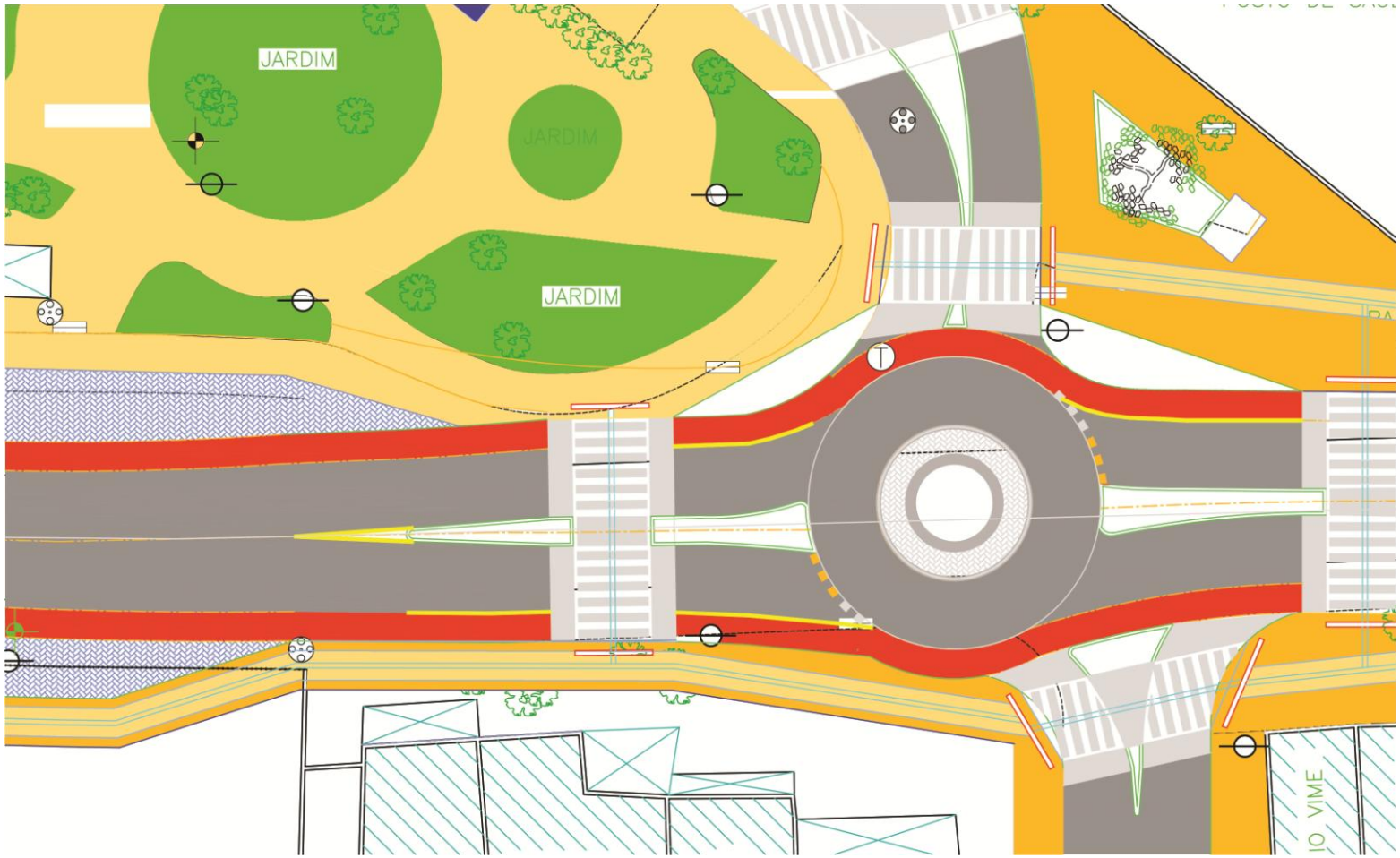
Interligação na Policlínica (Próximo ao trevo da Barbuda)

Foto da situação atual

Área de intervenção

Desenho proposto

Desenho viário B.Ribeiro Dantas em frente à Policlínica



Tipologia de veículos para o transporte público

Veículos acessíveis

Adequados à escala da cidade

Paradas de ônibus

Devem ser projetadas não apenas como abrigo contra intempéries , mas também como local de informações sobre itinerários e conexões com outros meios de locomoção.

Totem de informações do Transporte público

Distribuídos em lugares com grande circulação de pedestres .

Pedestres

Calçadas

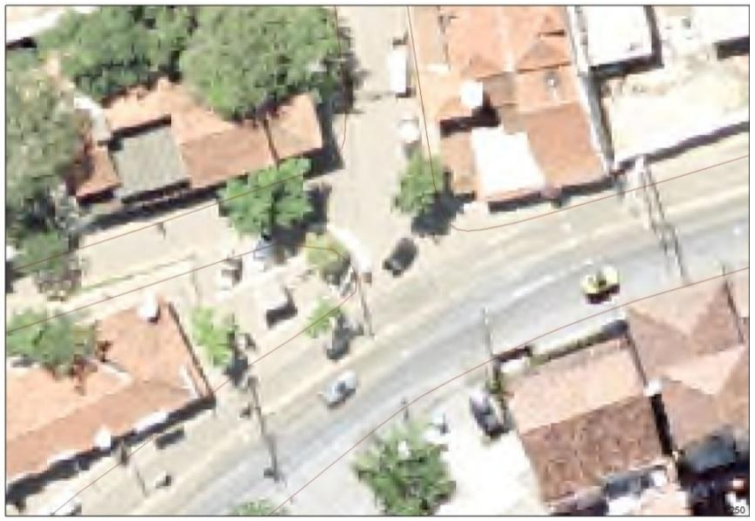
Criar condições adequadas para caminhadas com segurança , através da construção de calçadas adequadas aos pedestres

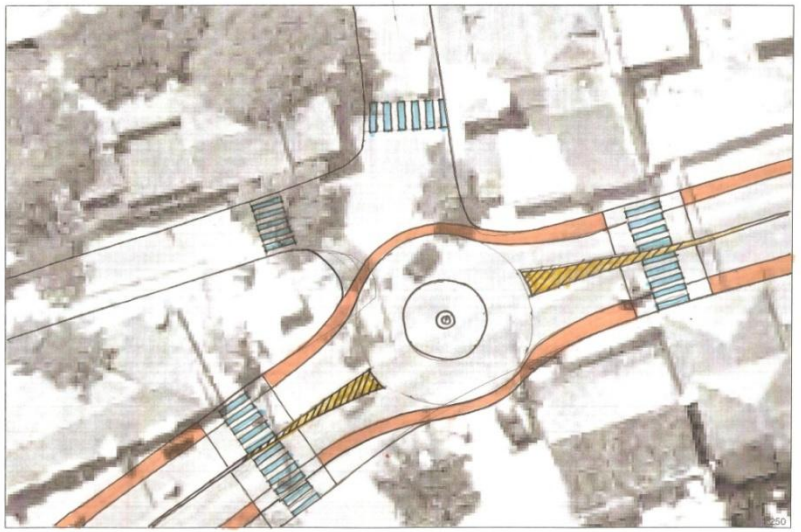
Exemplos de calçadas bem resolvidas

Calçadas com paisagismo

Calçadas com acessibilidade

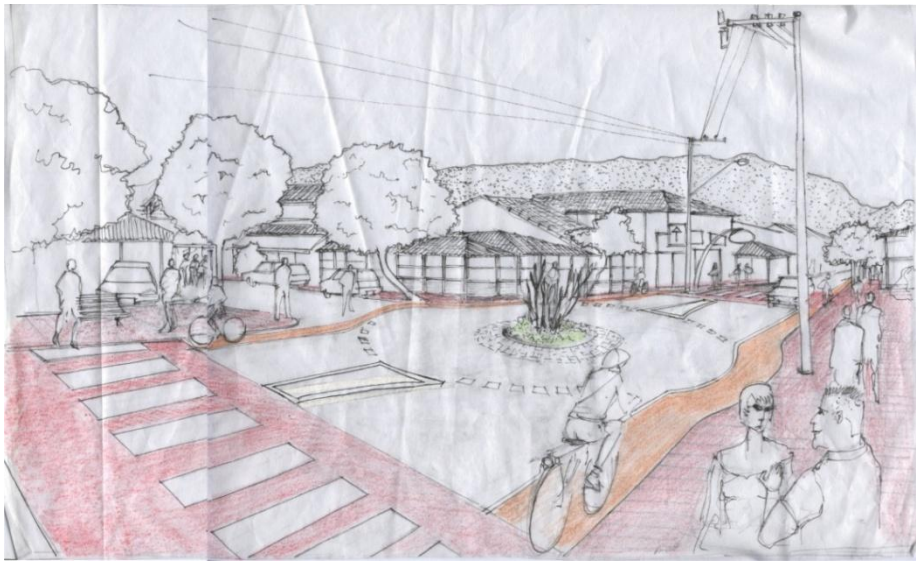
Travessia em nível e rotatórias como forma de humanizar as ruas





Área de intervenção no acesso a Enseada do Gancho (em frente ao Cilico)

Foto atual



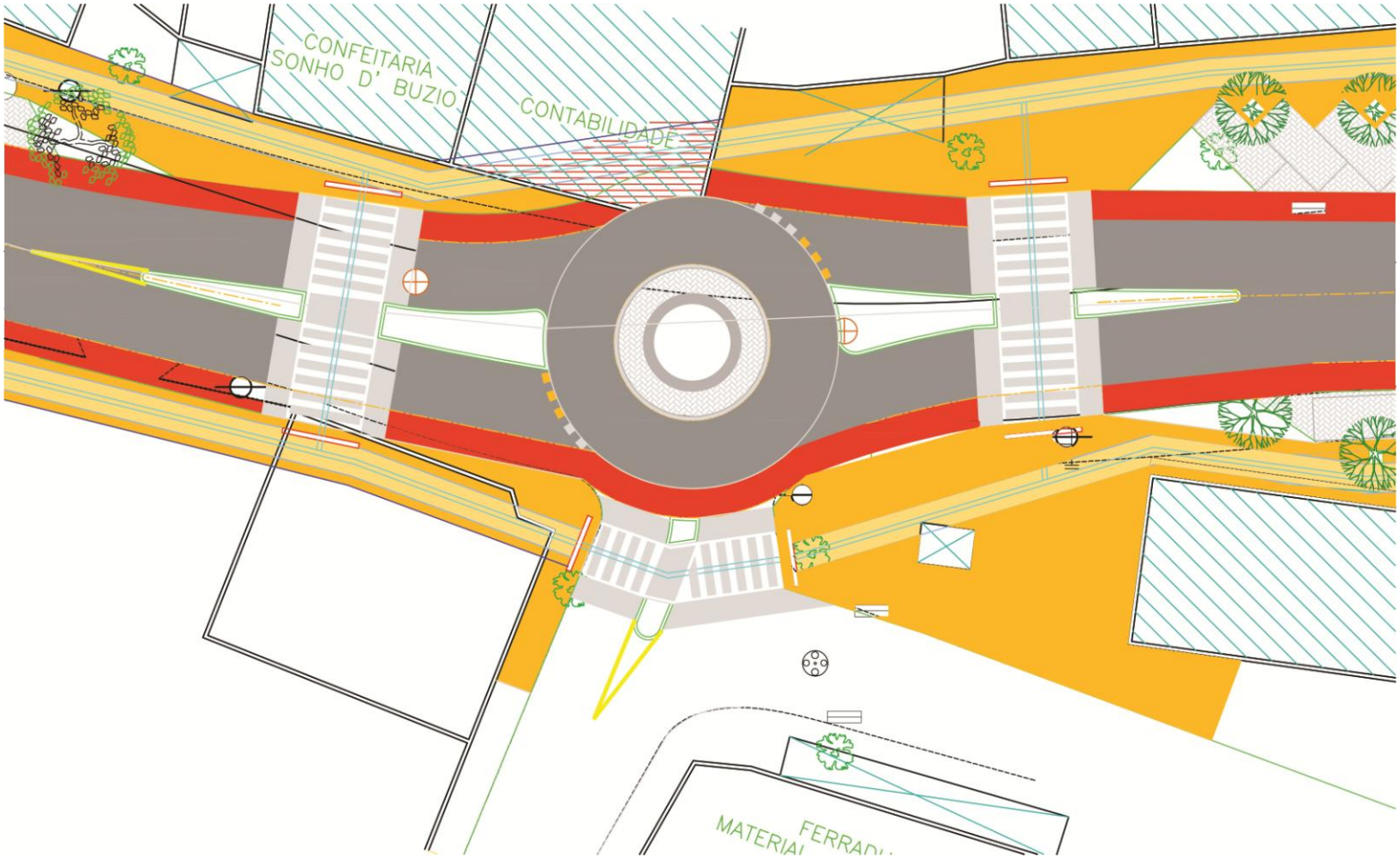
Desenho proposto

Foto atual na Bento R. Dantas em frente a Rua Mauricio Dutra

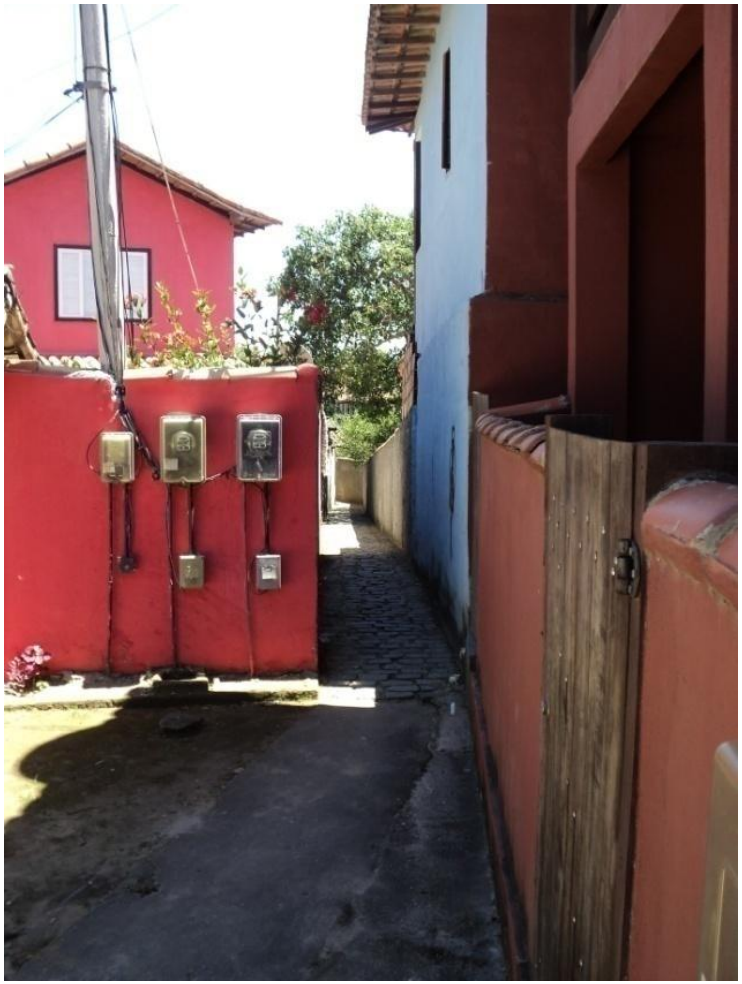
Criar sinuosidade nas vias com o objetivo de induzir de maneira natural a diminuição da velocidade dos veículos.

Humanização em frente a Rua Mauricio Dutra

Desenho viário B.Ribeiro Dantas em frente ao Cilico



Valorização dos caminhos para pedestres



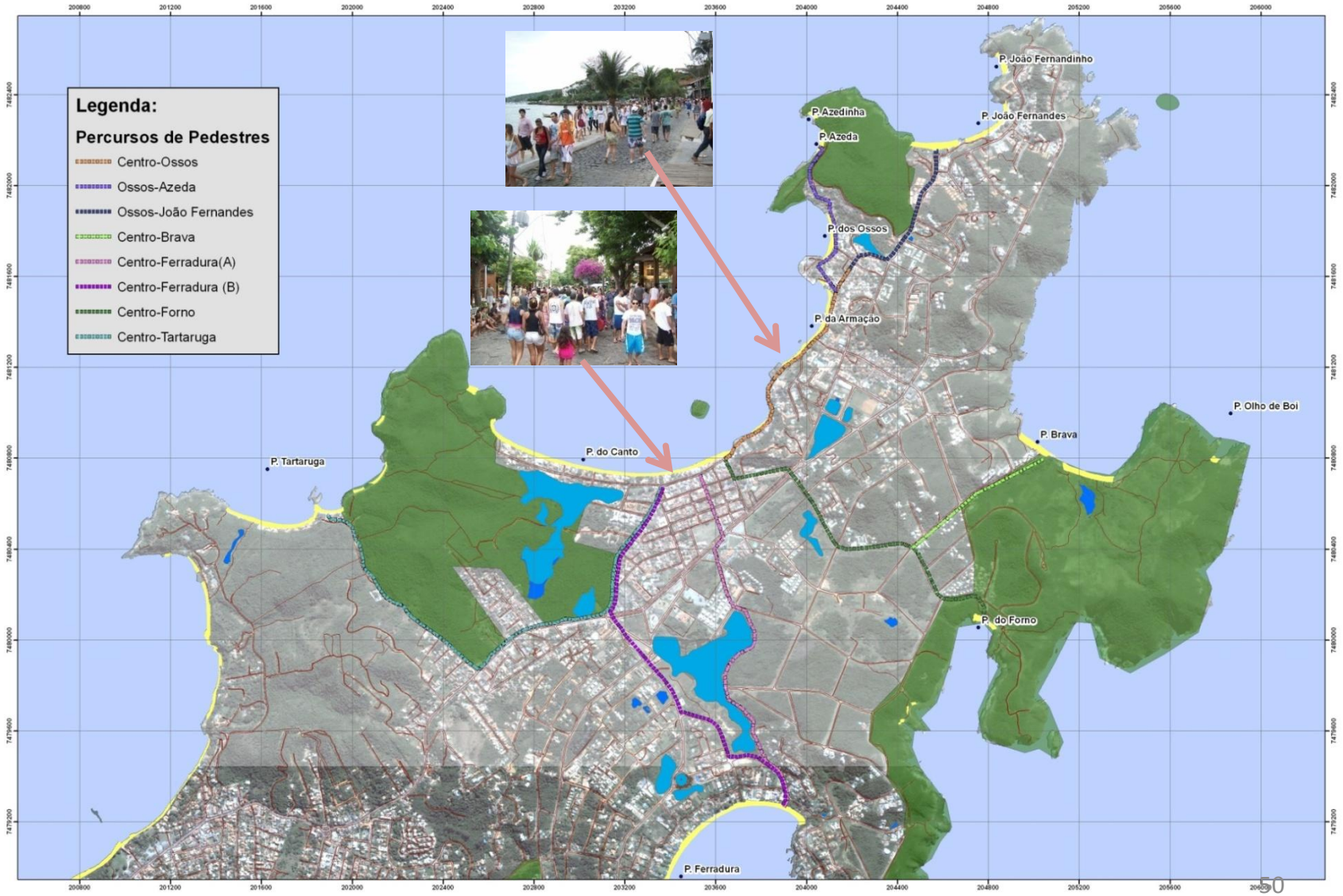
Prever manutenção e iluminação para maior utilização das servidões e passagens existentes

Aproveitamento do caminho de águas para deslocamentos não motorizados

Destinar nos parcelamentos de terras ,servidões ou caminhos privilegiando os deslocamentos de pedestres e bicicletas.

Ruas com tráfego compartilhado por automóveis ,pedestres e ciclistas em função do espaço existente.

Utilização de parques e outros espaços públicos na valorização dos percursos de pedestres

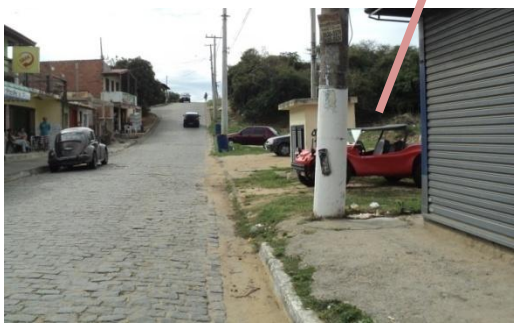


Implantar o percurso Centro - Tartaruga (2.200 m)

Divulgar a praia da tartaruga

Ordenar o estacionamento

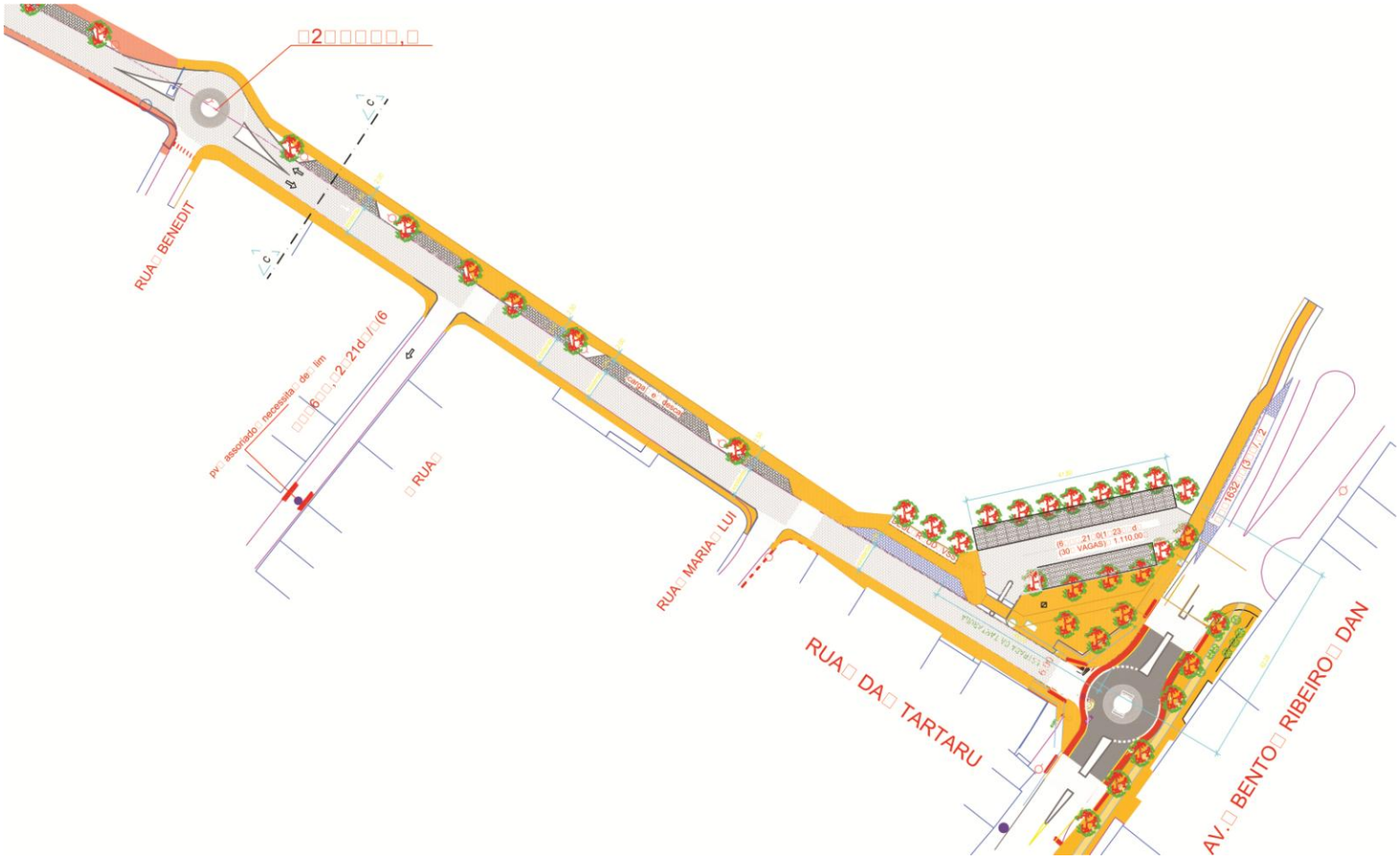
Melhorar o acesso à praia



Desenvolver o comércio local

Trecho do percurso com calçada

Desenho viário B.Ribeiro Dantas – Rotatória acesso Tartaruga



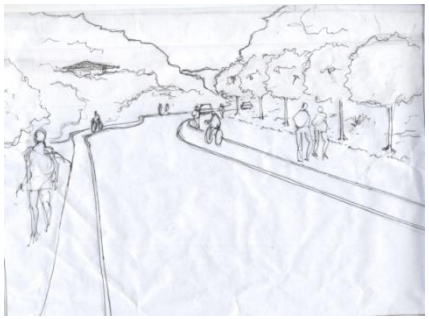
Implantar o percurso Centro-Ferradura (1.725 m)

Valorizar o entorno da lagoa da Ferradura

Melhorar as condições de caminhada

Implantar o percurso Centro – Forno (1.600 m) e Brava (1.785 m)

Melhorar o acesso para estimular a caminhada por deslocamentos não motorizados



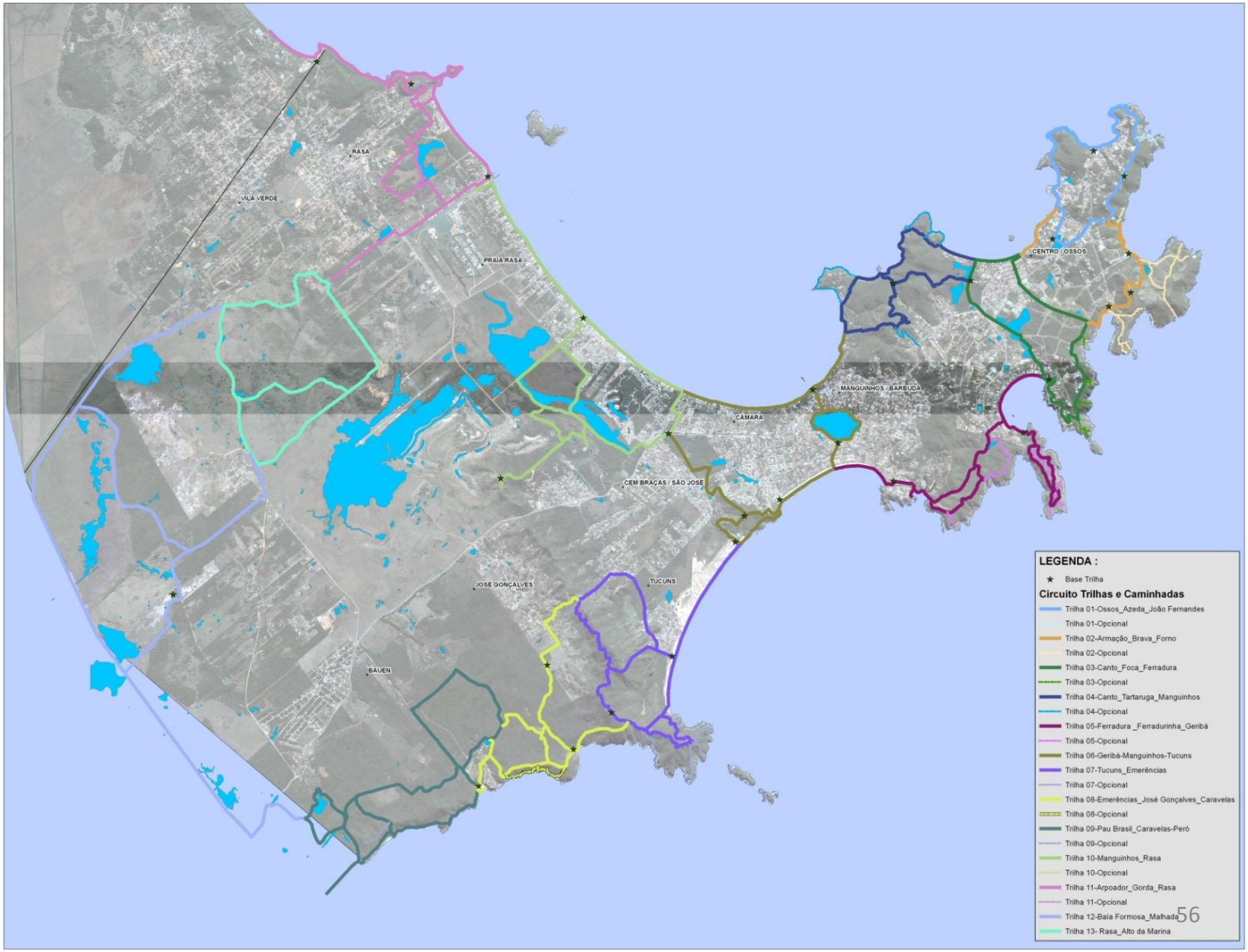
Implantar o percurso Manguinhos - Geribá (1.420 m)

Interligar atrações turísticas

Facilitar a travessia na Av. Bento R. Dantas

Valorizar o entorno da Lagoa de Geribá

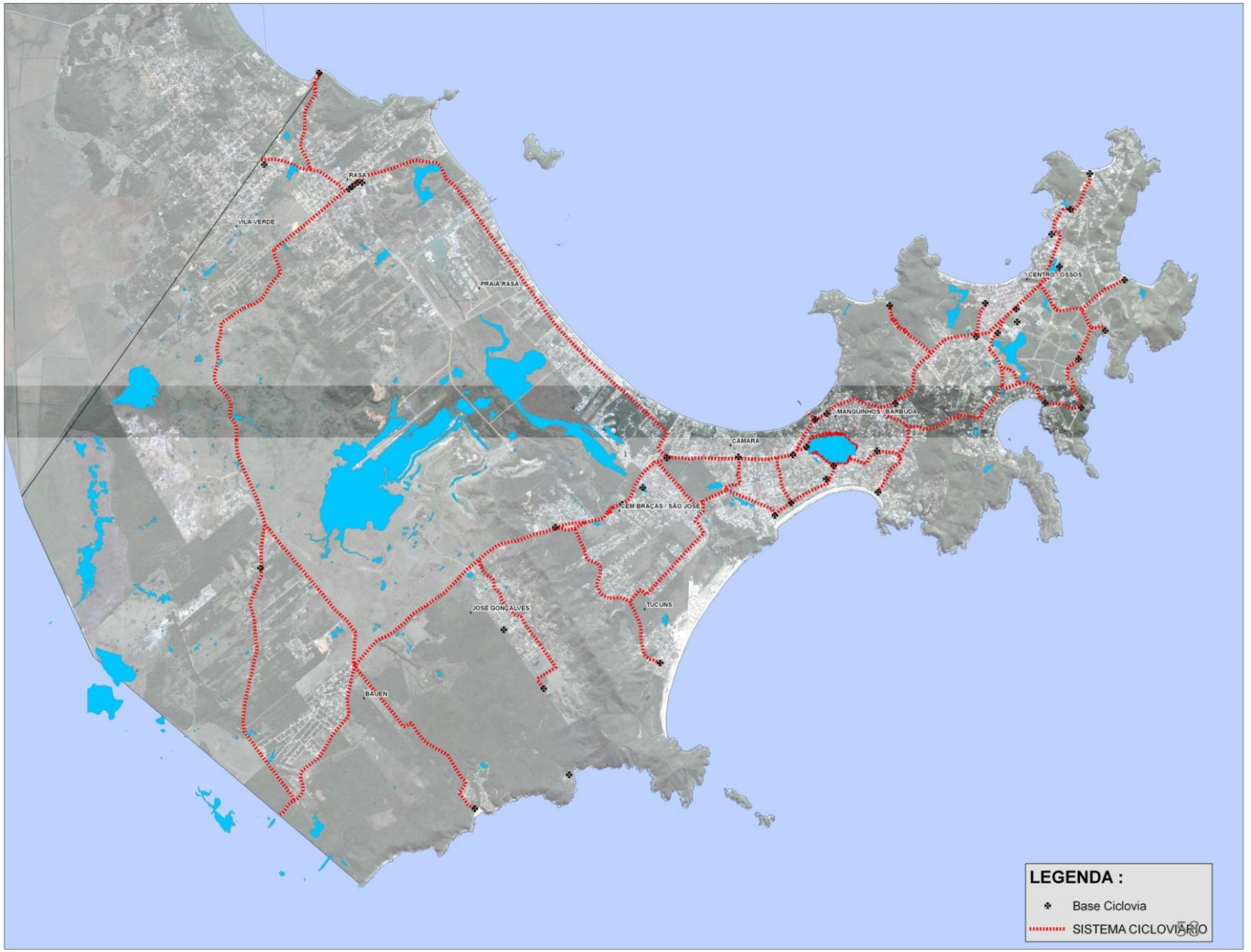
Desenvolver Circuito de Caminhadas e Trilhas



Favorecer os deslocamentos por meios não motorizados, valorizando a beleza natural do local.

Sinalizar , fazer a manutenção periódica dos circuitos e divulgá-los não só como atratividade turística, mas também como opção para deslocamentos.

Desenvolver e implantar o Sistema Cicloviário



Criar as condições básicas de infra-estrutura para um deslocamento por bicicleta com segurança.

Estimular o uso da bicicleta não somente como recreação, mas para o trabalho e afazeres do cotidiano.

Ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas , com pisos adequados e sinalizadas .

Instalação de bicicletários nas praias , pontos comerciais e turísticos , praças e escolas para ordenar o estacionamento de bicicletas, e facilitar a guarda pelos usuários.

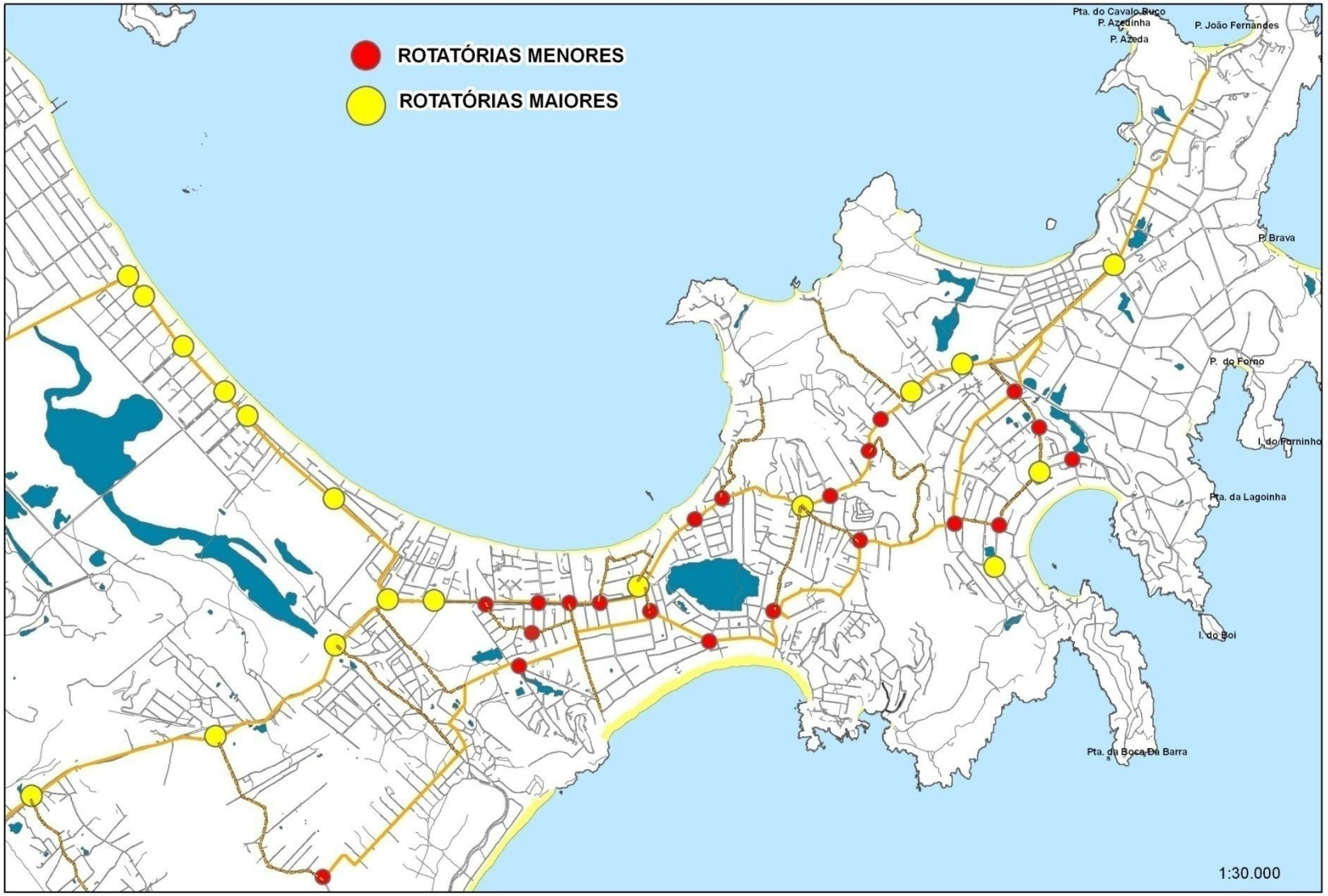
Facilitar a articulação entre as vias estruturadoras peninsulares , através do aumento de conexões com a vias secundárias, de acordo com as diretrizes do plano diretor.

Utilizar rotatórias como forma de ordenar as vias de deslocamento

VELOCIDADE X FLUIDEZ

Diminuir a velocidade do trânsito sem interrupção do fluxo.

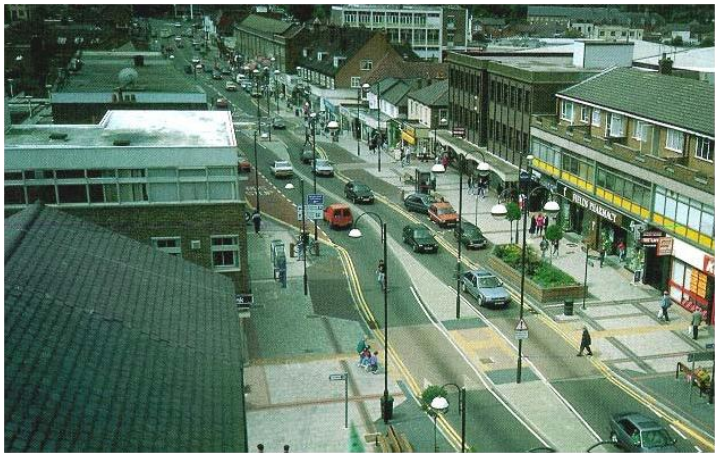
Rotatórias – Localização e articulação com as vias



Além de dispensar a utilização de semáforos, a melhor fluidez faz com que seja reduzido o tempo total do percurso com maior segurança.

Inserção de rotatórias no trecho Pórtico - Ceceu

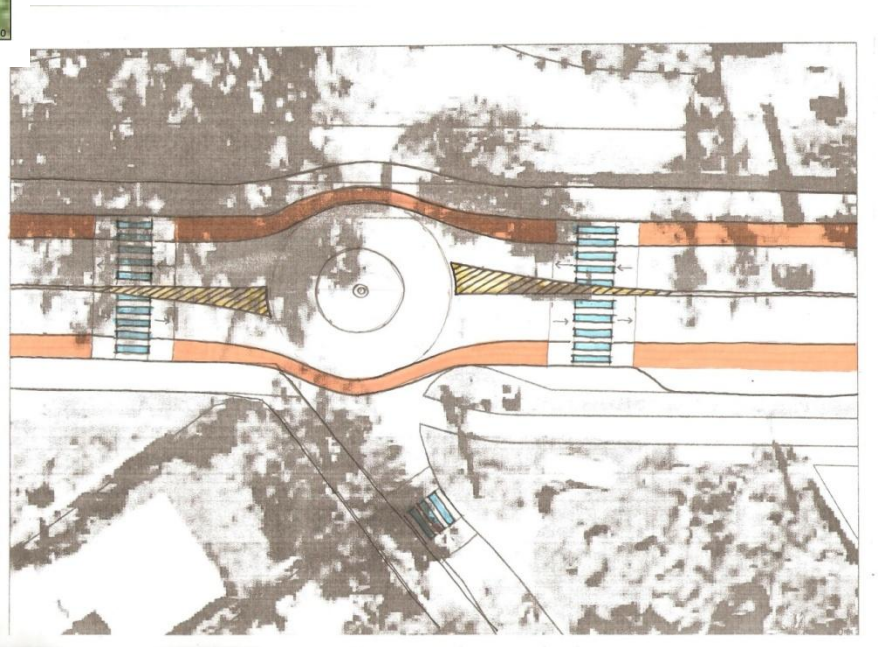
Possibilita alternativas de trajetos e desestimula as conversões irregulares, aumentando a segurança dos usuários na via.



Proporciona melhoria na ambiência na Av. Bento R. Dantas, garantindo uma integração mais harmônica entre os dois lados da avenida e seu entorno.

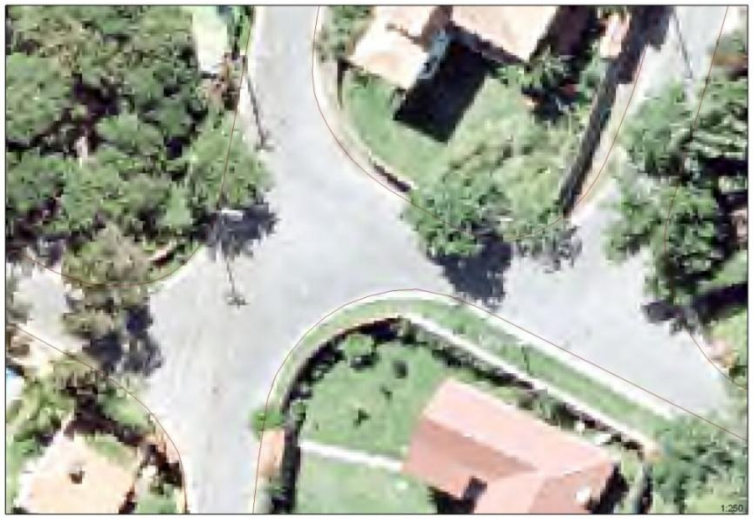
Implantação da rotatória do Bosque de Geribá

Situação atual



Desenho proposto

Implantação da rotatória da Vieira Câmara



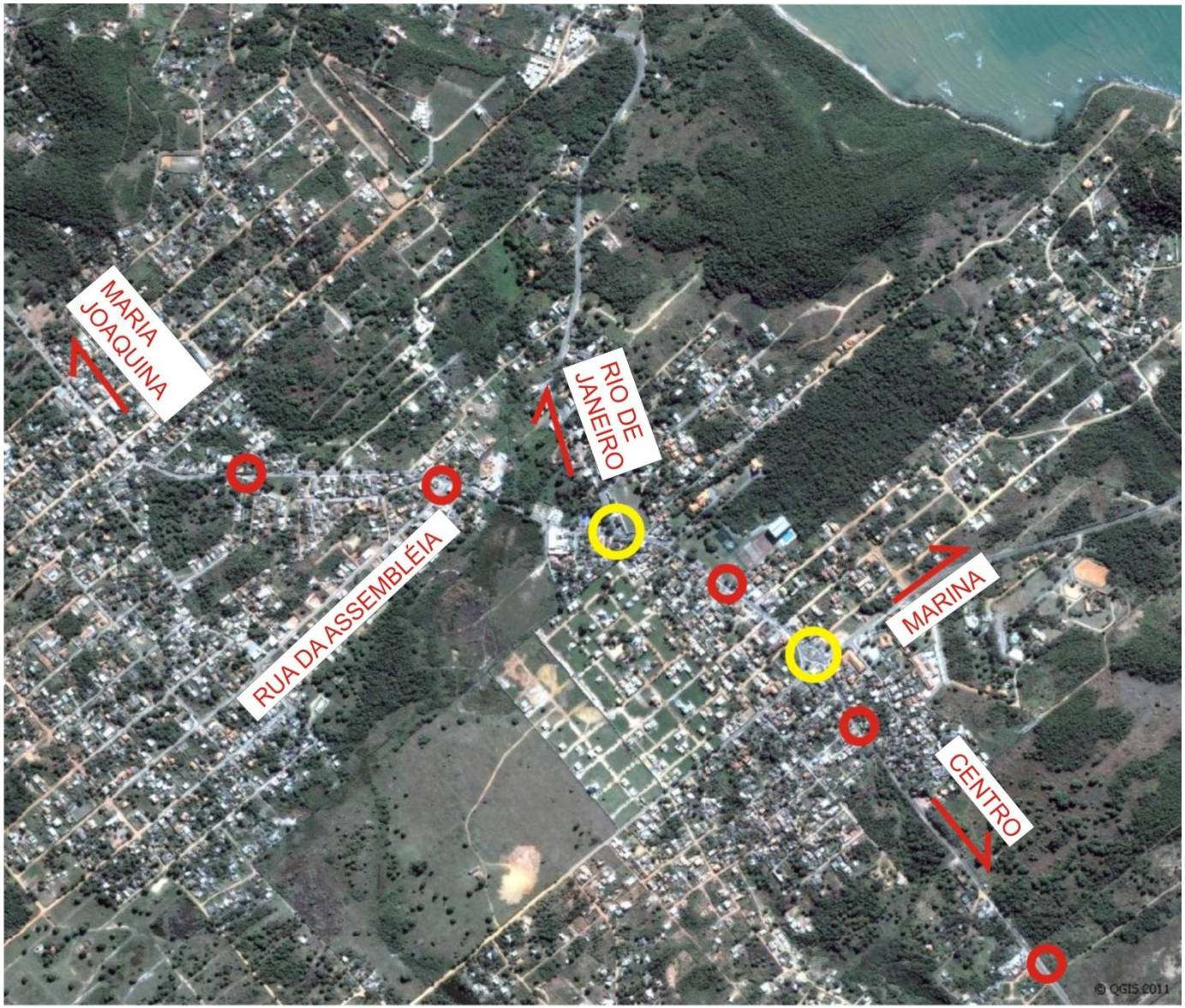
Situação atual

Desenho proposto

Foto do local

Perspectiva com a rotatória

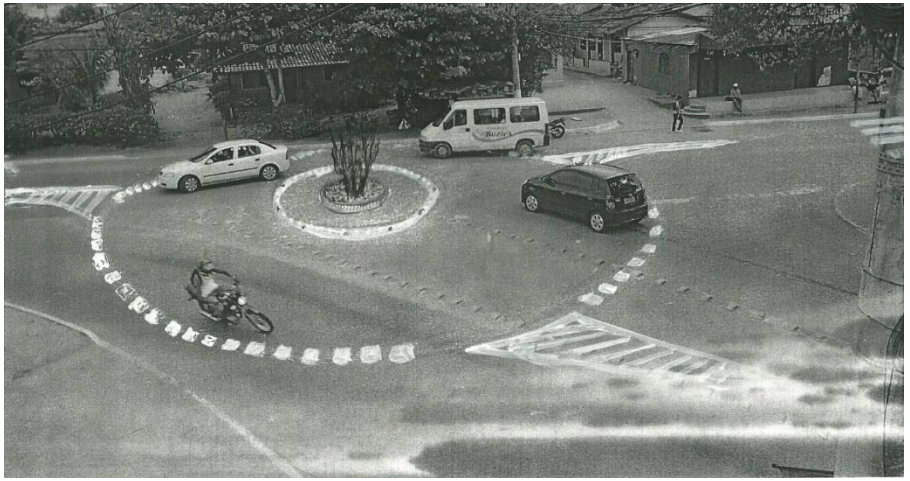
Inserção de rotatórias na Rasa



Implantação da rotatória na Igreja Sto. Antônio

Localização

Foto da situação atual



Desenho proposto

Sinalização para orientar os usuários das vias públicas

Sinalização Vertical

Placas de advertência

Placas de regulamentação

Placas educativas

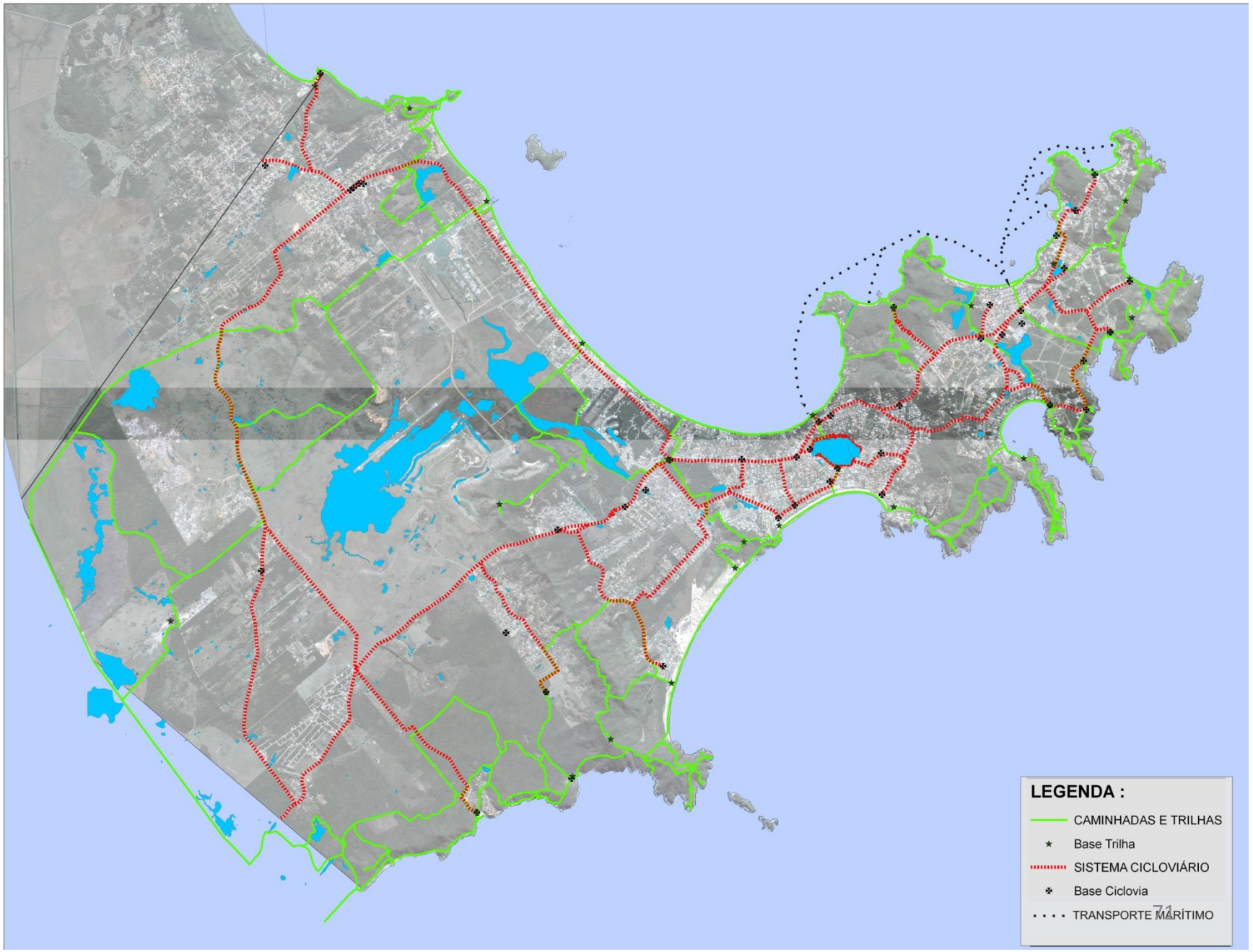
Placas turísticas

Sinalização Horizontal

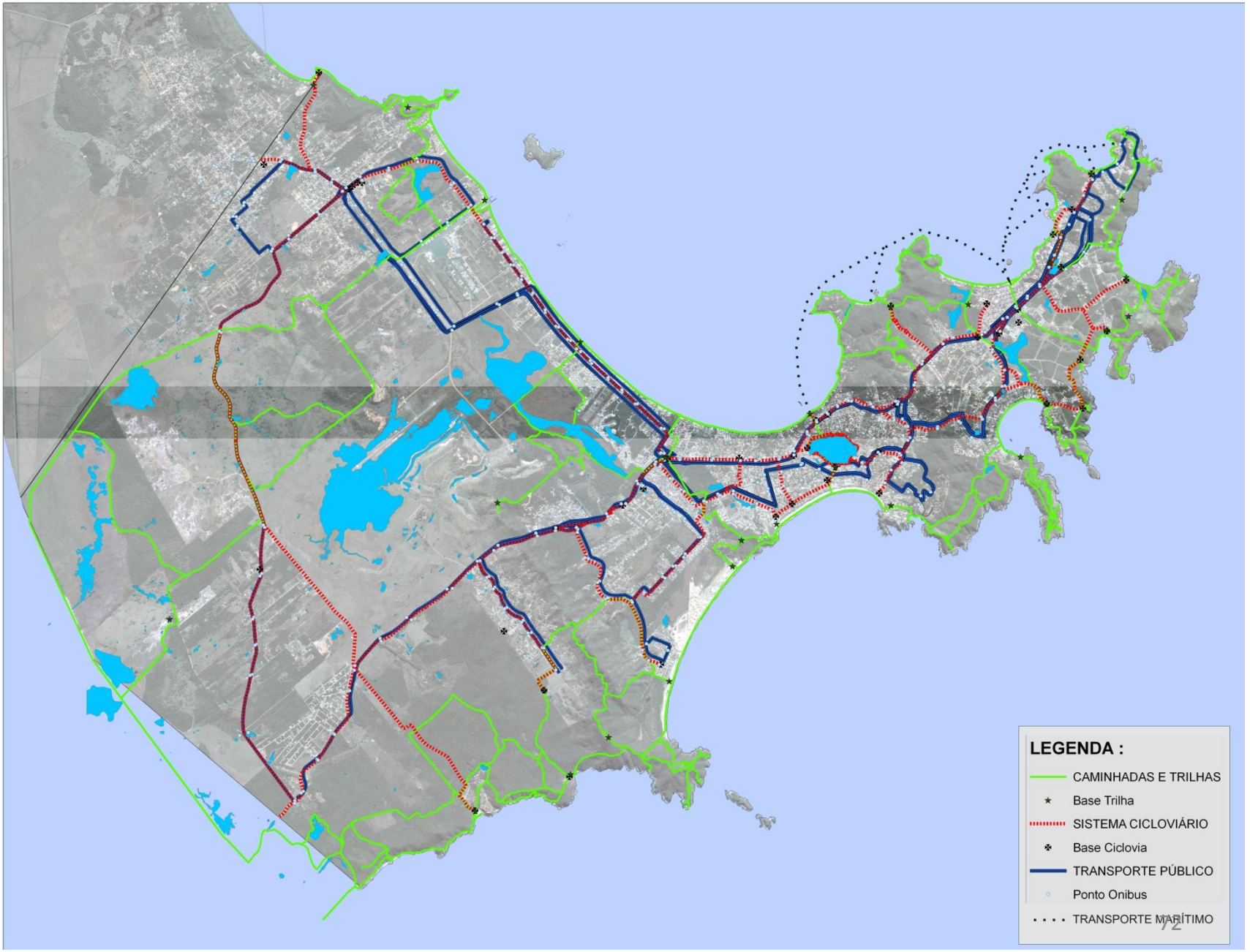
Articulação entre os meios de deslocamento

Promover a complementaridade entre os vários modos de deslocamento existentes de modo que o usuário encontre a solução mais adequada à sua necessidade.

Trilhas /Caminhadas + Ciclovias + Transporte Marítimo



Trilhas/Caminhadas+Ciclovias+Transp. Público+Transp. Marítimo



5 - Conclusões

Questionamos a idéia do esgotamento do lugar, do final do ciclo de vida do produto Búzios, em consequência dos problemas de trânsito e da descaracterização dos seus espaços públicos. Se por um lado o turismo de elite e o mercado buscam continuamente novos lugares, por outro lado, destinos turísticos como Búzios atendem hoje novos públicos dentro da economia do turismo.

Nessa cidade recriada em função da economia turística o trabalho sobre a mobilidade adquire uma importância fundamental para a sua evolução. Soluções de transporte e mobilidade visando a humanização dos ambientes urbanos e a qualificação da atividade turística na cidade estão disponíveis, e o processo de implantação não pode ser objeto de políticas de curto prazo, mas de estratégias inseridas em um processo evolutivo.

Este Plano de Mobilidade não configura um produto acabado. Trabalhamos sobre o estado do problema e seus desdobramentos, e elaboramos estratégias. A implantação do Transporte Público na forma como apresentado neste Plano de Mobilidade é um fator essencial para se promover condições para a mudança das formas de deslocamento na cidade, e será o marco inicial deste projeto. As mudanças no desenho urbano propostas serão implantadas ao longo do tempo em um processo no qual surgirão novos problemas e caberão novas soluções.