



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Visões do futuro sobre Armação dos Búzios - marcos para um plano de mobilidade

Visions and pathways for Armação dos Búzios - Milestones for a mobility plan

Visiones de futuro para Armação dos Búzios - Hitos de un plan de movilidad

BLOCH, Alberto Kerdman (1)

(1) Doutor pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Rio de Janeiro, RJ, Brasil; email: alberto.k.bloch@gmail.com

Visões do futuro sobre Armação dos Búzios - marcos para um plano de mobilidade

Visions and pathways for Armação dos Búzios - milestones for a mobility plan

Visiones de futuro para Armação dos Búzios - hitos de un plan de movilidad

RESUMO

Este trabalho registra o momento atual de uma investigação sobre os problemas relacionados ao crescimento de pequenas cidades turísticas enfocando diferentes questões envolvidas no planejamento da mobilidade. Discutimos - tendo como referência a cidade de Armação dos Búzios - a ideia de funcionalidade dos espaços destinados à circulação nas urbanizações turísticas, observando a forma como esses elementos do espaço urbano condicionam ao mesmo tempo a paisagem e as formas de sociabilidade. Argumentamos que os problemas relacionados aos deslocamentos têm como principal causa a busca por soluções dentro de um repertório limitado ao campo do transporte, e ressaltamos o potencial de um plano de mobilidade para a promoção de mudanças no uso dos ambientes de uso público - considerando ainda os obstáculos à consolidação de um plano que interfere em grande medida nas relações posicionais no contexto urbano. O desenvolvimento de um plano urbanístico para essas aglomerações - a partir da compreensão da dimensão estruturante da mobilidade - demanda uma discussão de visões de futuro para essas cidades e a mediação dos interesses dos diferentes intervenientes sobre as alternativas engendradas a partir das decisões pactuadas pela sociedade.

PALAVRAS-CHAVE: plano urbanístico, mobilidade, turismo, visões de futuro

ABSTRACT

This papers reports on the quest for a deeper understanding of the mobility problems related to the growth and expansion of small tourist towns. We focus on issues related to the planning of mobility in these locations, discussing - with reference to the city of Armação dos Buzios - the idea of functionality of the mobility structures, observing the ways these elements of the urban context affect both landscape and sociability in public spaces. We argue that the problems related to movement in the city are mainly related to the search for solutions within the field of transport engineering, highlighting the potential of a mobility plan to promote changes in public environments, while considering the obstacles to the formulation of such a plan, which interferes largely on positional relationships in the urban context. The development of a plan based on the understanding of the structural dimension of mobility in the urban context requires the formulation of future visions for these cities and mediation of the views and interests of different stakeholders concerning alternative scenarios engendered from the decisions agreed upon by society.

KEYWORDS: urban planning , mobility , tourism , future visions

RESUMEN

Ese trabajo registra el momento actual de una investigación relacionada al crecimiento de las pequeñas ciudades turísticas, centrándose en diferentes cuestiones relacionadas con la planificación de la movilidad. Tomando como referencia la ciudad de Armação dos Búzios, se discute la idea de la funcionalidad de los espacios de circulación en la urbanización turística, observando cómo estos afectan tanto el paisaje como las formas de sociabilidad. Se argumenta que los problemas relacionados a los desplazamientos en la ciudad se deben, principalmente, a la búsqueda de soluciones dentro de un repertorio limitado al ámbito de los transportes, y se destaca el potencial de un plan de movilidad para promover cambios sustanciales en el uso de los entornos públicos, teniendo en cuenta los obstáculos para la consolidación de un plan de este tipo, lo que interfiere en gran medida en las relaciones de posición en el contexto urbano. Un plan de desarrollo para estos nuevos asentamientos, desde la comprensión de la dimensión estructural de la movilidad en el contexto urbano, requiere la formulación de visiones de futuro y la mediación de los intereses de los diferentes grupos acerca de los escenarios que se engendran a partir de las decisiones acordadas por la sociedad.

PALABRAS-CLAVE: planificación urbana, movilidad, turismo, visiones futuras

1 INTRODUÇÃO

Se por um lado o rápido crescimento das localidades turísticas pode ser analisado a partir das suas potencialidades, por outro lado observamos como essas novas formas de urbanização apresentam problemas estruturais de organização e adequação às transformações a que são submetidas (LUCHIARI, 1998). A evolução da aldeia de Armação dos Búzios - a 180 quilômetros ao norte da cidade do Rio de Janeiro - transformada ao longo das últimas décadas em um concorrido balneário e destino turístico colocou a cidade diante de novos e complexos problemas (BLOCH, 2010). As estruturas viárias desenvolvidas ao longo das últimas décadas em função da implantação de novos loteamentos e condomínios basearam-se no uso intensivo do automóvel como principal forma de deslocamento, e mesmo enfrentando sérios congestionamentos nos feriados e temporadas seus sucessivos gestores subestimaram os problemas de mobilidade.

A crise em que a cidade se encontra não se restringe ao problema dos deslocamentos, e pode-se falar de uma crise de identidade. Antigos moradores querem recuperar o antigo charme da aldeia; os nativos - entre estes alguns permaneceram na atividade de pesca - almejam melhores condições de vida; muitos estrangeiros procuram um ritmo de vida oposto ao das suas metrópoles de origem, enquanto profissionais autônomos e empresários vindos de outras cidades buscam espaço de trabalho (JUSTUS, 1996). A indústria do turismo demanda hoje uma reestruturação da cidade para atender às exigências de um público muito maior, já que os ambientes urbanos de uso comum - que concentram os atrativos em Búzios - não foram ampliados significativamente. Nesse sentido é necessário entender a funcionalidade dos espaços destinados à circulação nas localidades turísticas não apenas como vias que possibilitam os deslocamentos, mas como elementos essenciais do espaço urbano, que condicionam a paisagem e as formas de sociabilidade na cidade (BORDREUIL, 2002; BLOCH 2010).

O curto prazo das gestões políticas aparece também como um obstáculo no enfrentamento de temas e demandas relacionados a questões estruturantes como é o caso da mobilidade urbana. O pensamento sobre a cidade que busca uma visão de longo prazo não encontra eco em meio aos sujeitos e instituições que desenvolvem projetos ou se responsabilizam pelas práticas urbanas realizáveis em prazo mais curtos. Entretanto acreditamos que as limitações ao enfrentamento do problema da mobilidade nos diferentes momentos da gestão da cidade, embora explicada em grande parte pela temporalidade dos governos e pela influência dos interesses dos diversos intervenientes, está relacionada principalmente à dificuldade em se admitir a necessidade de uma mudança radical na forma de uso e compartilhamento dos espaços públicos e dos meios de transporte na cidade.

Essa questão de fundo se contrapõe à lógica do plano de mobilidade como solução para o impasse no que se refere aos deslocamentos em Búzios, na medida em que os projetos e ações propostos pelo referido plano alteram em grande medida as relações posicionais no contexto urbano (SECCHI, 2006). A discussão de um plano urbanístico para Búzios a partir da compreensão da dimensão estruturante da mobilidade e da sua repercussão na vitalidade dos ambientes de uso público, depende da formulação de visões de futuro desejáveis para a cidade (TIMMS, WATLING, MILES, 2013). O reposicionamento da sociedade e dos gestores públicos diante do atual impasse poderá ocorrer se a discussão for ampliada para além das exigências burocráticas das audiências públicas, alimentada pela divulgação das informações,

alternativas e estratégias propostas, que as novas mídias digitais possibilitam. A apresentação estruturada de cenários alternativos e a discussão das diferentes visões e interesses dos grupos e indivíduos que compõe a sociedade torna possível a articulação de um consenso sobre as linhas gerais e estratégicas de um plano de mobilidade, e sobre as políticas públicas a serem desenvolvidos ao longo do tempo.

2 AS ESTRUTURAS DE MOBILIDADE E O ESPAÇO URBANO EM ARMAÇÃO DOS BÚZIOS

A configuração natural do território buziano (Figura 1) determinou uma diferenciação cultural e de usos da parte continental e da parte peninsular do município envolvendo problemas administrativos, funcionais, socioculturais, em uma profunda transformação de seus referenciais tradicionais ao longo da evolução da atividade turística. Se, por um lado, a atratividade turística está relacionada principalmente às praias e paisagens da península, o seu crescimento é moderado se comparado com a ocupação da parte continental que recebe os migrantes atraídos pelo mercado de trabalho e as novas gerações dos nativos. O aumento da ocupação na periferia do município se deve principalmente aos preços reduzidos dos terrenos e do menor controle urbanístico. Observa-se também uma grande diferença nos investimentos em infraestrutura e na qualidade dos espaços públicos nas áreas turísticas e nessas áreas ocupadas pela maior parte dos moradores, em função da priorização da atividade econômica (BLOCH; COSTA; KATZ; KOTAKI, 2013).

Figura 1 – Configuração territorial de Búzios



Fonte: Imagem de satélite 2013 - Arquivo Prefeitura Municipal de Armação dos Búzios.

A recomposição funcional e social dos espaços da cidade tem reflexos imediatos na demanda por transporte. Os deslocamentos, antes voltados para a pesca e para as atividades cotidianas são relacionados hoje à atividade turística, aos fluxos de fim de semana e da temporada. O pendularismo dos trabalhadores e dos visitantes de um dia vindos das cidades próximas é em grande parte responsável pelos engarrafamentos cotidianos, e o morador, envolvido nesse fluxo, contribui para o congestionamento das ruas.

Embora as novas condições da urbanização turística contribuam para intensificar e diversificar a forma de uso dos espaços urbanos tradicionais, as novas áreas resultantes da expansão urbana não proporcionam ambientes públicos destinados ao encontro e à sociabilização, marcas principais do gênero de turismo que se desenvolve em Búzios. Com a criação indiscriminada de inúmeros novos loteamentos e condomínios, formais e informais, o sistema de ruas da cidade decorrente desses parcelamentos do solo foi sendo constituído sem uma preocupação com a conectividade da malha viária. As ruas principais dos diferentes bairros desembocam no eixo principal, funcionando como corredores para os automóveis que se deslocam em direção aos diversos atrativos da cidade (Figura 2).

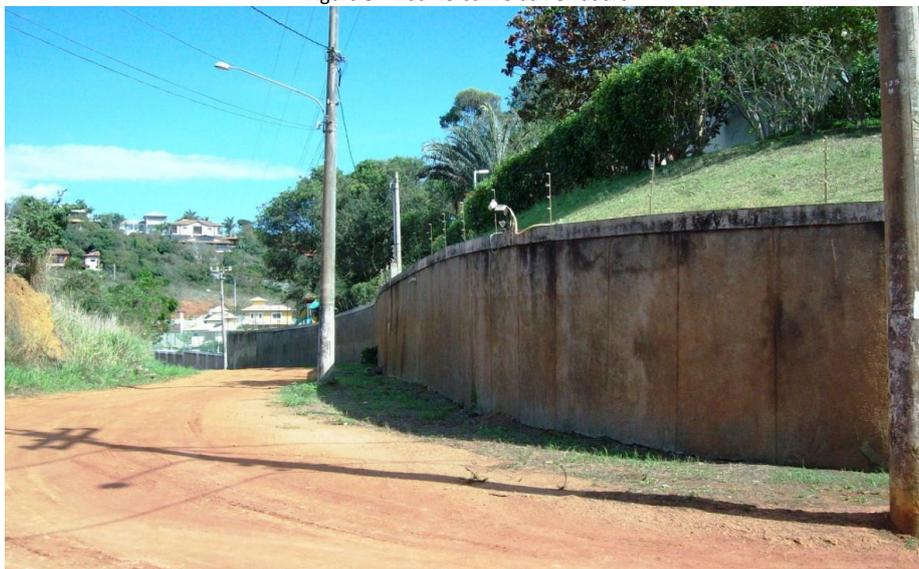
Figura 2 – Av. Bento Ribeiro Dantas



Fonte: Foto Alberto Bloch, 2013.

A discussão sobre o declínio do espaço público nessa localidade que se expandiu sobre áreas antes desocupadas e multiplicou em seis vezes a sua população em duas décadas adquire características particulares. Os ambientes urbanos tradicionais apresentam uma vitalidade continuada e mesmo ampliada em função da evolução da cidade, com uma variedade de pequenos estabelecimentos de comércio e entretenimento possibilitada por uma população densa e mista de pedestres. Por outro lado, as ruas e áreas públicas nas novas áreas ocupadas no processo de expansão urbana, são vazias, constituindo um paradoxo nesses lugares onde a perspectiva de se transitar e travar novas relações é um fator essencial da atividade turística que se busca desenvolver (Figura 3). Nesses bairros os espaços abertos não oferecem as diferentes possibilidades de uso encontradas nas áreas tradicionais da cidade (SECCHI, 2006).

Figura 3 – Rua no bairro da Ferradura



Fonte: Foto Alberto Bloch, 2012.

A Orla Bardot (Fig. 4), um percurso à beira mar que conecta os bairros tradicionais do Centro e Ossos é uma exceção, e uma das maiores atrações para os turistas e também para os moradores.

Figura 4 – Orla Bardot.



Fonte: Foto Alberto Bloch, 2013.

As amplas calçadas, o reduzido trânsito de automóveis, a vista do mar e das pequenas embarcações de pesca de um lado, e os restaurantes e pequenas lojas do outro, formam um ambiente ideal para caminhadas e para a socialização. Se por um lado a paisagem natural e a tipologia arquitetônica são considerados importantes elementos da atratividade de Armação dos Búzios, por outro lado a transitividade (BORDREUIL, 2001) - a possibilidade que os espaços públicos proporcionam de se transitar de um círculo de relações para novos círculos de

relações – é a principal qualidade desses ambientes que propiciam a intensa rede de encontros e de interdependências cosmopolitas que ocorrem na cidade (JUSTUS, 1996).

No entanto a forma como gerenciamos hoje os deslocamentos na cidade faz com que o caminhar nas ruas seja viável apenas no entorno da Rua das Pedras, no centro e na Orla Bardot. As decisões relacionadas à mobilidade e à ocupação do solo não promovem alternativas para a circulação de pedestres nos diferentes bairros da cidade, e tem um efeito desagregador sobre os ambientes urbanos. Na falta de caminhos curtos e atrativos para se chegar à padaria ou ao transporte público moradores e visitantes tendem a usar o automóvel com mais frequência, aumentando o trânsito nas ruas e disputando espaço com os veículos que chegam à cidade.

3 SOBRE ASPECTOS CULTURAIS E FUNCIONAIS DA MOBILIDADE EM BÚZIOS

Muitos loteamentos projetados para os veranistas em Búzios tiveram como premissa a facilidade em se vencer grandes distâncias em automóveis, de forma que não foram valorizadas as conexões da malha viária para os deslocamentos não motorizados – servidões, passagens de pedestres ou bicicletas – de moradores do bairro, de funcionários dos veranistas ou mesmo dos familiares dos veranistas não habilitados para conduzir. Outros parcelamentos que contemplaram facilidades para pedestres perderam suas servidões para ocupações irregulares. A cultura do automóvel, um fenômeno global, faz parte ainda hoje do dia a dia dos veranistas de classe média e alta, tendo sido determinante na evolução das estruturas de mobilidade na cidade. Entretanto, abordagens contemporâneas do problema da mobilidade (BANISTER, 2008) avaliam que, se por um lado as atividades e usos em um espaço urbano consolidado influenciam o modo como ocorrem os deslocamentos (JACOBS, 2009), o desenho das estruturas viárias e o estímulo a determinados modos de deslocamento tem o potencial de influenciar as relações espaciais, atividades e usos na cidade, com uma maior presença de pessoas em diferentes lugares, em função da variedade de percursos e modais disponibilizados.

A ideia - que prevaleceu nas últimas décadas - de que o fluxo de trânsito funciona como uma rede de dutos evoluiu para o entendimento de que a mobilidade em muitas partes da cidade e do território se organiza de forma menos hierarquizada, por percolação, como ocorre no interior de uma esponja. Na estrutura viária desenvolvida ao longo do tempo em Búzios - mais assemelhada a um duto principal com ramificações, ou uma árvore - qualquer evento ou contratempo pode bloquear o fluxo, enquanto uma malha viária que ofereça diferentes alternativas funcionará como uma esponja com superfícies de entrada e saída que se auto-regulam - porque a pessoa que se desloca busca um caminho alternativo se um vaso se obstrui (SECCHI, 2006). A transformação do traçado existente em um sistema com mais alternativas – tanto de percursos como de modos de deslocamento – permitiria acomodar ou realocar uma certa quantidade desse fluxo.

Embora seja improvável que se consiga produzir um modelo para a simulação do funcionamento da percolação no que se refere à mobilidade não há dúvidas quanto ao princípio, e quanto à necessidade de se promover a conectividade dos percursos e a diversificação dos modos de deslocamento no território buziano. O desenvolvimento de novas infraestruturas possibilitando deslocamentos mais curtos e rápidos na forma de caminhos ou servidões para pedestres, e de facilidades para os ciclistas, fazem a diferença na hora escolher a caminhada ou a bicicleta na hora de sair de casa. E essas redefinições do traçado modificam

substancialmente as formas de uso dos próprios espaços relacionados com a vida pública. Um sistema de mobilidade que se estrutura em torno do transporte público coloca as pessoas nos espaços públicos como pedestres, quando se deslocam até as paradas de ônibus, e das paradas de ônibus até o lugar aonde querem ir. A movimentação das pessoas nas ruas que pode ser gerada em função da mudança na forma de se deslocar na cidade funcionará assim como um elemento transformador da experiência desses lugares, promovendo a sociabilidade e a sensação de segurança nos bairros.

A constatação da falência da cultura que projetou as ruas como dutos para o escoamento do fluxo de automóveis – eleitos como principal modo de deslocamento na cidade - ainda não produziu as transformações necessárias das práticas relacionadas à mobilidade. Ações inadequadas são recorrentes em um processo decisório que não reconhece a necessidade de aprofundar a definição dos objetivos e de avaliar as relações e comportamentos que irão influenciar a evolução dos cenários futuros (HARRIS, 1995). A boa gestão da cidade depende do desenvolvimento de projetos que contemplem os aspectos funcionais, mas deve ter em conta ao mesmo tempo aspectos sensíveis que incluem a dimensão estética, e não menos importante, na questão da mobilidade, a perspectiva de um maior contato entre os diferentes extratos sociais em função da intensificação do uso do transporte em comum e das ruas.

Em oposição à tendência de enfrentar o problema dos deslocamentos em Búzios a partir de uma abordagem reducionista, um grupo de profissionais da prefeitura produziu um anteprojeto para um plano de mobilidade para Armação dos Búzios (BLOCH, COSTA, KATZ, KOTAKI, 2013) com linhas estratégicas que resultaram de uma abordagem metodológica que buscou articular o conhecimento técnico do campo do transporte, a compreensão das diferentes funções da cidade, a observação in loco (TIXIER; CADIOU; 2002 in), e a linha de desejo de moradores e visitantes expressa em uma ampla consulta pública, buscando revelar os valores que poderão garantir reais benefícios para a cidade.

O impasse em relação às decisões sobre a mobilidade em Búzios é consequência da falta de compreensão das características singulares da cidade no que se refere às demandas por deslocamentos, e do potencial transformador de um plano de mobilidade para reestruturar radicalmente o espaço urbano. A malha viária redesenhada para os diferentes modais tem o potencial de dar forma ao conjunto da cidade, reduzir a fragmentação, conectar e valorizar os demais espaços abertos da cidade, praças, lagoas, parques, áreas de lazer, descanso ou contemplação. Promovendo conexões entre os diferentes ambientes são criados tecidos capazes de responder às diferentes possibilidades de evolução da cidade (SECCHI, 2006).

4 FORMULANDO CENÁRIOS DESEJÁVEIS

Os créditos pelos planos urbanísticos bem sucedidos são dados frequentemente àqueles que decidem, investidos da autoridade, embora estes planos sejam frequentemente embasados por ideias e discussões que estão no ar, na maior parte das vezes produzidos nos meios acadêmicos por intelectuais ignorados por seus contemporâneos (HALL, 2002). Em Cidades do Amanhã Peter Hall reconhece a importância desses urbanistas, não pelo trabalho sobre os problemas cotidianos, mas principalmente pela elaboração do que chamamos hoje de “cenários futuros”. Ele observa ainda que a realização desses cenários em lugares e circunstâncias muito diversas das que motivaram as visões geraram muitas vezes resultados bizarros e mesmo catastróficos.

Entretanto, mesmo dentro do seu tempo e contexto, a concretização dessas visões pelas estruturas político-administrativas da cidade - mais preocupadas com o aspecto cenográfico e com o marketing político - podem gerar resultados que contrariam os princípios essenciais daquelas visões e planos nos quais se basearam. A transposição parcial de propostas de um plano de mobilidade para justificar intervenções pontuais pode colocar em risco os fundamentos do plano, e um propósito social mais amplo. A consolidação dos planos de infraestrutura e a orientação de práticas de intervenções dependem de abordagens interdisciplinares. Sem o entendimento dos seus fundamentos o especialista é muitas vezes incumbido de projetar as infraestruturas urbanas, assumindo junto com os gestores políticos um papel preponderante nas decisões e realizações urbanísticas. Na busca de soluções rápidas para a realização de seus projetos para a cidade, os administradores reduzem princípios amplos a projetos para determinadas ruas ou espaços públicos, e, independentemente das suas qualidades, os resultados são frequentemente decepcionantes, porque não contemplam as diferentes relações que ocorrem no espaço urbano (SECCHI, 2006).

No que se refere às decisões sobre as estruturas de mobilidade Búzios chegou a uma situação limite, não tendo ainda decidido por um sistema de transporte público que tenha o potencial de atrair os atuais usuários de automóveis, moradores ou visitantes. A consulta pública (PLANET, 2005) que 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 (BLOCH, 2010), não sensibilizou nenhum dos governos desde então. 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. Os resultados da consulta pública não foram disponibilizados para a sociedade em geral, e 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.

Quando falamos em um plano de mobilidade e um projeto de cidade, a maior dificuldade é a de fazer convergir as demandas apreendidas em consultas públicas e as solicitações de alguns setores mais influentes da sociedade que podem redirecionar ou mesmo bloquear os meios de realização de um plano. As concessões à iniciativa privada de serviços essencialmente públicos como o transporte criam dificuldades para a gestão da mobilidade. Mas é possível criar soluções para que o atendimento às demandas da cidade, embora sejam tratados a partir de lógicas privadas, alcancem os resultados desejados. Em Búzios parte dos estacionamentos podem fazer parte da concessão do transporte público, como forma de subsidiar um sistema com os trajetos, frequência e tipologia de veículo adequados. O maior obstáculo para a concretização de planos baseados em conteúdos técnicos, na produção de ideias e imagens do futuro e em um consenso exaustivamente trabalhado, é a condução dos gestores públicos, baseada em trocas entre recursos econômicos e recursos políticos (SECCHI, 2006), que frequentemente se distancia dos princípios do plano.

Formular visões de futuros funcionais e desejáveis implica em abordar de forma ampla o problema dos deslocamentos. Não há mágica ou superdimensionamento de vias que viabilize o trânsito de automóveis na alta temporada, justamente quando mais precisamos ser eficientes no que se refere a proporcionar boas condições para os deslocamentos dos

visitantes e dos que trabalham na economia turística. Resolver o problema urbano de mobilidade impõe melhorar e compartilhar o sistema de transporte em comum, atendendo o turista e o morador que hoje usa o carro, e servindo melhor os usuários do precário sistema de transporte público existente. De certa forma somos obrigados a propor imagens inovadoras, visões de futuro que contribuam para a compreensão da necessidade de flexibilizar e democratizar valores posicionais no contexto urbano (SECCHI, 2006), e para reverter a tendência das nossas práticas urbanas de promover e consolidar a desigualdade no que se refere aos serviços públicos.

5 MARCOS PARA UM PLANO DE MOBILIDADE

Entendemos que os espaços destinados à vida pública são em grande parte os espaços relacionados aos deslocamentos, adquirindo na cidade turística significados amplos e complexos, transcendendo aos aspectos meramente funcionais tradicionalmente atribuídos ao sistema viário. Assim, urbanistas e administradores devem 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. Não se trata de propor soluções simplificadoras inspiradas na concepção moderna de planejamento, separando funções para evitar conflitos. Em muitas situações suprimir o carro para criar ambientes exclusivos para pedestres tende a produzir ambientes estéreis (POLLAK, 2006 in). Trata-se de criar alternativas de deslocamento que são possíveis para pedestres e ciclistas, que precisam de menos obras e de espaço do que o necessário para automóveis.

Para o desenho de um plano de mobilidade - um projeto estratégico pela sua escala, natureza e imbricação às diversas funções da cidade - é necessária uma forma de reflexão sobre a sua complexidade (MORIN, 2008), que observe não apenas o modo de funcionar do espaço urbano, mas leve em conta 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 (SECCHI, 2006).

Desenvolver visões de futuro (TIMMS, WATLING, MILES, 2013) para a transformação da organização física e funcional da aldeia transformada em cidade turística poderá contribuir para uma evolução urbana alinhada com o discurso e as práticas de sustentabilidade. Uma transformação dessa dimensão demanda uma abordagem que permita a discussão das suas premissas ideológicas (CHOAY, 2003), ao mesmo tempo em que avalia as possibilidades técnicas e políticas. A discussão dessas premissas 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 (BLOCH, 2010). O foco da discussão é assim direcionado para os sistemas que condicionam a forma urbana, e para os processos que possibilitam a transformação da cidade (CORNER, 1999). A consciência de pertencermos a um sistema de interesses coletivos (ASCHER, 2001) reafirma a importância da preocupação com a esfera da vida pública, o uso dos espaços livres e com a inserção da paisagem no processo decisório sobre a mobilidade.



REFERÊNCIAS

- ASCHER, F. *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Éditions de l'Aube. 2001.
- BANISTER, D. *The sustainable mobility paradigm*. *Transport Policy*, 15: 73-80. 2008.
- BLOCH, A.K.; COSTA, L.M.A.S.; KATZ, H.; KOTAKI, L.H. *Mobility in small tourist towns. Redesigning practices and methodologies towards better answers to differentiated demands* –Artigo apresentado no 13thWCTR - World Congress on Transport Research. 2013.
- BLOCH, A.K.; COSTA, L.M.A.S. *Repensando a mobilidade em Armação dos Búzios*. II ENANPARQ. 2012.
- BLOCH, A.K. (2010). *Mobilidade em urbanizações turísticas*. Tese de doutorado. UFRJ-PROURB
- BLOCH, J.T. (2002). Nantes: ses projets d'espace public et la régulation des flux. In. : *Espaces publics et cultures urbaines*. Actes du Séminaire du CIFP de Paris. Direction Michèle Jolé. CERTU.
- BORDREUIL, S. Espace public, urbanité et mouvements. In. : *Espaces publics et cultures urbaines*. Actes du Séminaire du CIFP de Paris. Direction Michèle Jolé. CERTU, 2002.
- CORNER, J. (ed.) *Recovering landscape: essays in contemporary landscape architecture*. New York: Princeton Architectural Press. 1999.
- CADIOU, N. Un projet paysager peut être aussi um projet social. In. : *Espaces publics et cultures urbaines*. Actes du Séminaire du CIFP de Paris. Direction Michèle Jolé. CERTU
- CHOAY, F. *O urbanismo*. Tradução: Dafne Nascimento Rodrigues. Editora Perspectiva. São Paulo. Brasil. 2003.
- GAL, Y. L. (2002). De La ville routière à La ville à pied: Du giratoire au Rond-point. In. : *Espaces publics et cultures urbaines*. Actes du Séminaire du CIFP de Paris. Direction Michèle Jolé. CERTU.
- HARRIS, B. *Complexity in collaborative spatial decision-making*. Paper. University of Pensnsylvania. 1995.
- JACOBS, J. (2009). *Morte e vida de grandes cidades*. Martins Fontes. São Paulo.
- LUCHIARI, M.T.D.P. Urbanização turística - um novo nexo entre o lugar e o mundo. In: LIMA, Luiz Cruz (Org.). *Da cidade ao campo: a diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: Ed. UECE, 1998.
- LUCHIARI, M.T.D.P. Turismo e meio ambiente na mitificação dos lugares. In: Faria, Ivani de (Org.). *Turismo: sustentabilidade e novas territorialidades*. Ivani de Faria.
- MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. *São Paulo metrópole*. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2004.
- MORIN, Edgar. *Ciência com consciência*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- PLANET. (2005). Núcleo de Planejamento Estratégico de Transportes – *Consulta à Comunidade de Armação dos Búzios sobre o Sistema de Transportes e sobre as Condições do Tráfego na Cidade* - Programa de Engenharia de Transportes. Pesquisa efetuada para a Prefeitura do Município de Armação dos Búzios - COPPETEC/COPPE/UFRJ.
- POLLAK, L. Constructed Ground: Questions of Scale. in *The Landscape Urbanism Reader*. WALDHEIM,C. editor. 2006.
- JUSTUS, Daisy. *A cidade natural. Imagens e Representações de Búzios*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social. Museu Nacional. UFRJ. 1996.
- SECCHI, B. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- TIMMS,P; WATLING,D; MILES,T. *Visions and pathways for achieving radically different urban walking and cycling futures in the UK* – Artigo apresentado no 13thWCTR - World Congress on Transport Research. 2013.
- TIXIER, N. Parcourir pour projeter. In. : *Espaces publics et cultures urbaines*. Actes du Séminaire du CIFP de Paris. Direction Michèle Jolé. CERTU, 2002.