

Trancoso

MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

T30

Foto: Bruno Pinheiro

Trancoso, distrito de Porto Seguro, é um território sagrado. Diferentes etnias indígenas habitaram este solo ao longo de milhares de anos. Com a chegada dos europeus, foi batizado de aldeamento jesuíta de São João Batista dos Índios.

Já na reforma pombalina do Século XVIII, foi elevado à categoria de Vila e batizada de Trancoso, em homenagem à cidade homônima portuguesa. Apesar disso, sua dinâmica social pouco se alterou durante séculos: um pequeno povoado com algumas centenas de pessoas que viviam da pesca, do plantio de subsistência e da caça. A partir do final da década de 1970 e início dos anos 1980, Trancoso foi descoberto pelo turismo e desde então experimenta um crescimento vertiginoso de população, número de visitantes e empreendimentos.

Com esse crescimento o então paraíso preservado passa a experimentar problemas típicos de grandes centros urbanos, até então inexistentes: poluição, trânsito, desmatamento, gentrificação, violência e especulação imobiliária.

Em matéria de mobilidade urbana o distrito de Trancoso cresceu ao acaso. Com raríssimas exceções, não recebeu intervenções do Poder Público que pudessem garantir à sua população, especialmente às camadas populares, o direito de se movimentar pela cidade de forma adequada, com segurança, eficiência, modicidade tarifária e cuidado.

O resultado é um distrito que impede sua população de usufruir plenamente da própria cidade e oferece uma experiência caótica a moradores e visitantes.

É preciso corrigir os erros do passado, construir o presente e, em matéria de mobilidade urbana, planejar o futuro. O objetivo é garantir que Trancoso siga sendo este território sagrado e milenar, pertencente ao seu povo e a todos que o visitam, mas com práticas e experiências dignas de cidades modelo, tornando-se símbolo de sustentabilidade, inclusão, acessibilidade e respeito.

Sumário

4	Introdução
5	Levantando os dados
9	Rede a pé
12	Rotas caminháveis
17	Rede ciclável
22	Transporte público
27	Transporte particular
31	Transporte aéreo
35	Objetivos e metas
38	Considerações finais

68.702 veículos
registrados em
Porto Seguro
(IBGE, 2024)



A sua maioria, ou **47.1%**
são veículos de duas rodas
como motocicletas, motonetas
e ciclomotores

Mais de **30.000**
veículos visitam o município
por dia, em média
(Prefeitura, 2025)

ZERO metros de
ciclovias no distrito
de Trancoso

Não há linha de
transporte público
distrital em Trancoso,
mesmo com a população
aproximada de
50.000
habitantes

Introdução

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Trancoso, integrante da iniciativa Trancoso T30, estabelece diretrizes e metas para transformar o distrito num território modelo em mobilidade inclusiva, acessível e ambientalmente responsável. O plano está alinhado aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU e fundamenta-se nos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

Entre seus fundamentos estão: acessibilidade universal, equidade no uso do espaço público, eficiência na circulação, segurança nos deslocamentos, gestão democrática, desenvolvimento sustentável e justa distribuição dos benefícios e ônus da mobilidade.

As diretrizes incluem a integração da mobilidade com as políticas urbanas e ambientais, a prioridade para modos ativos e coletivos sobre o automóvel individual, a mitigação dos impactos ambientais e sociais, o incentivo à inovação e energias limpas, e a sustentabilidade econômica do transporte coletivo.

O plano tem como objetivos: reduzir desigualdades, promover inclusão social, garantir acesso a serviços básicos, melhorar a acessibilidade urbana, mitigar impactos ambientais e consolidar a participação cidadã. Esses objetivos organizam-se em cinco eixos estratégicos:

1. Mobilidade inclusiva e acessível.
2. Prioridade a modos ativos e coletivos.
3. Redução de impactos ambientais e emissões.
4. Inovação e resiliência em mobilidade.
5. Integração da mobilidade ao ordenamento urbano sustentável.

A implementação baseia-se em quatro pilares: participação social, inovação e boas práticas, monitorização contínua e governança colaborativa.

Assim, o plano constitui-se como um instrumento estratégico e participativo, que orientará investimentos e decisões, garantindo que a mobilidade em Trancoso seja motor de inclusão social, sustentabilidade e valorização cultural para os próximos 30 anos.

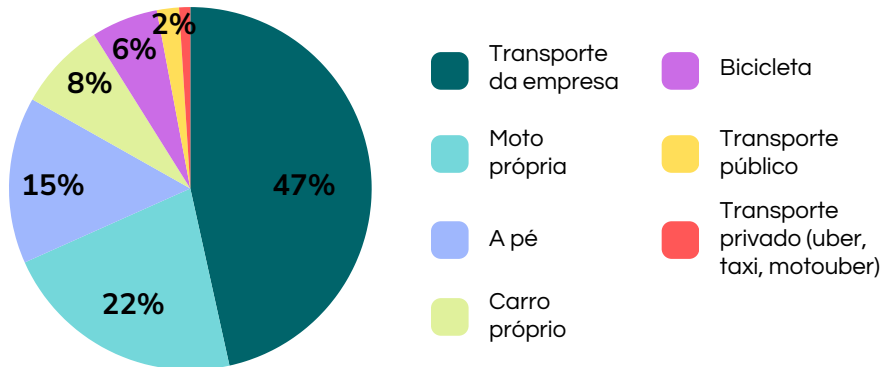
Levantando os dados



Dados de mobilidade

Segundo pesquisa realizada em 2025 com 872 colaboradores das empresas integrantes da OTT

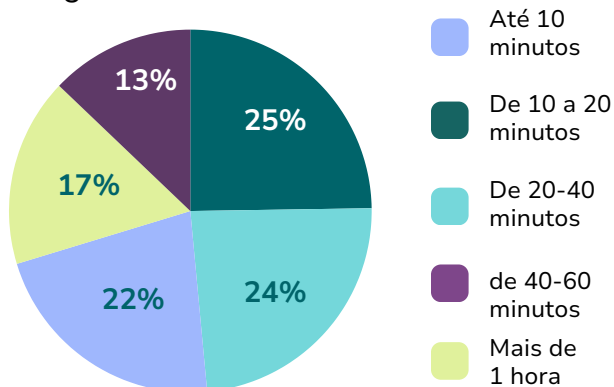
Qual modal de transporte você utiliza para o trabalho?



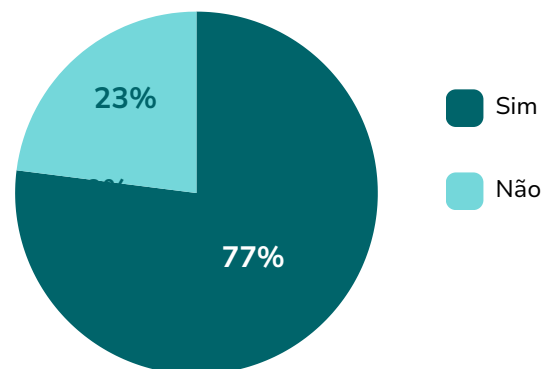
Chamam a atenção:

- 1- Apenas 2% dos colaboradores utilizam o transporte público
- 2- A alta dependência do transporte das empresas
- 3- A alta utilização da moto própria

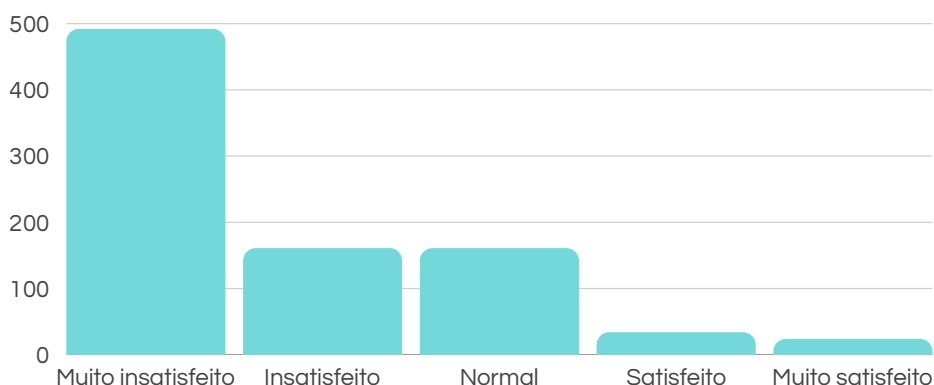
Quanto tempo você leva para chegar ao trabalho?



Você usaria a bicicleta com mais frequência se existisse infraestrutura?

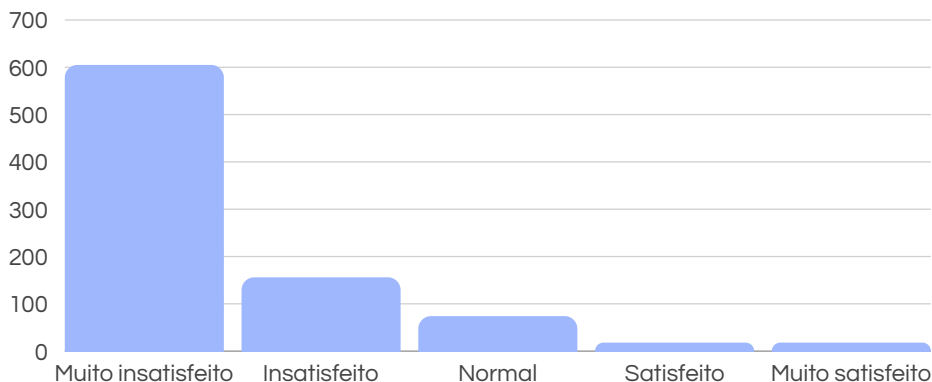


Qual seu nível de satisfação com o trânsito em Trancoso?

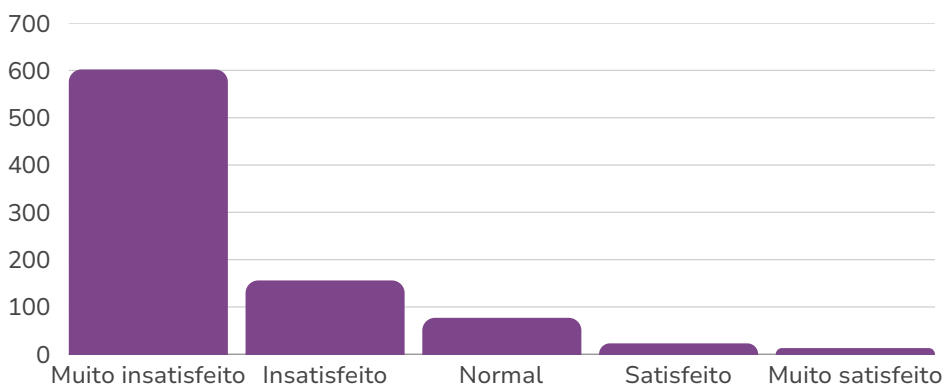


Muito insatisfeito	56,4%
Insatisfeito	18,5%
Normal	18,5%
Satisfeito	3,9%
Muito satisfeito	2,7%

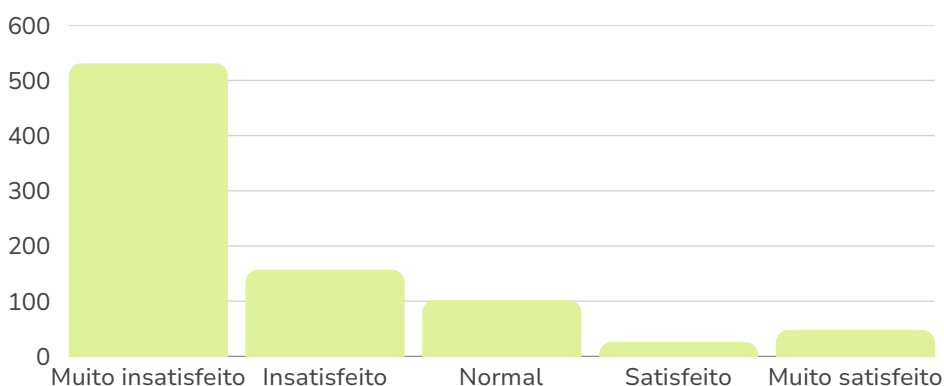
Qual seu nível de satisfação com a qualidade das ruas e estradas do distrito (pavimentação, sinalização e ordenamento)?



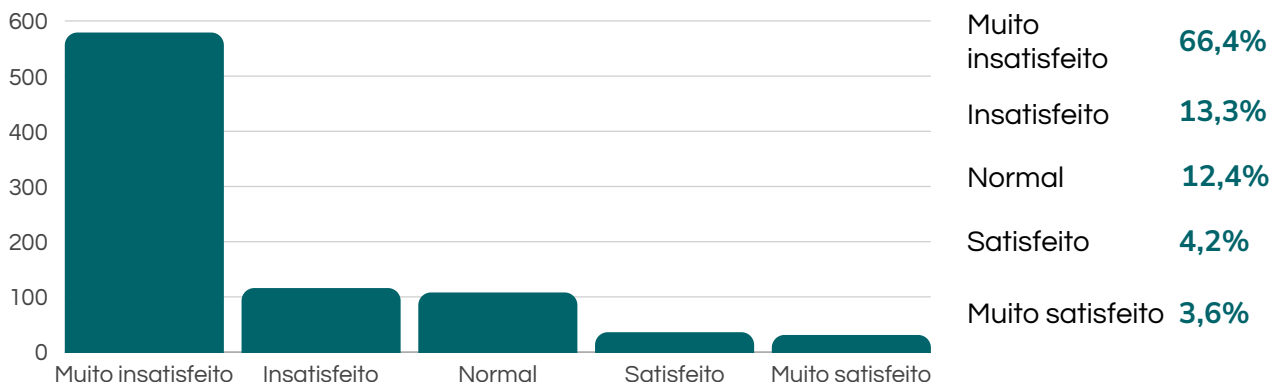
Qual seu nível de satisfação com as calçadas e áreas de pedestres em Trancoso?



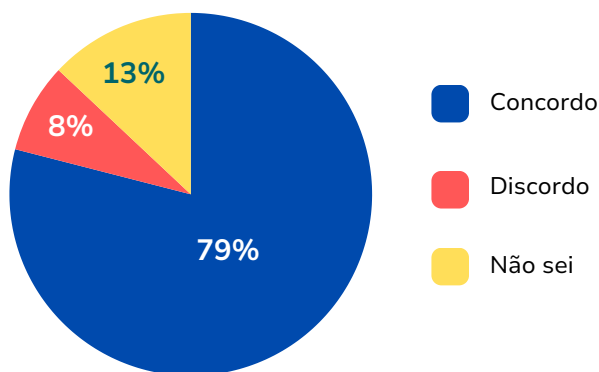
Qual seu nível de satisfação com o preço do transporte público em Trancoso?



Qual seu nível de satisfação com a frequência e as rotas do transporte público em Trancoso?



Você concorda com a frase: "manter as ruas com poucos carros e foco nos pedestres é importante"



Chamam a atenção:

- 1- Altíssimo nível de insatisfação com a mobilidade urbana de Trancoso no geral
- 2- Predisposição para mudar o modal de transporte adotando alternativas de mobilidade ativa
- 3- Maioria concorda com uma cidade focada nos pedestres

Outros resultados obtidos:

- Não há registro no IBGE de quadriciclos ou UTVs em Porto Seguro (veículos sem emplacamento), apesar do número considerável de veículos dos tipos em circulação nas ruas
- Não há acessibilidade na esmagadora maioria das calçadas e infraestruturas do distrito
- Não há nenhum planejamento de mobilidade ligado ao clima, natureza e resiliência
- Não foi possível identificar nenhuma campanha educativa de trânsito e mobilidade no distrito
- Não há planejamento da mobilidade junto ao turismo ou ao meio ambiente, prejudicando diretamente a atividade econômica de Trancoso
- Não há ligação com a PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana



Rede a pé

Em Trancoso, andar a pé tornou-se perigoso. Uma comunidade que durante séculos caminhou para alcançar seus destinos, tendo, quando muito, a canoa ou o lombo de animais como meios de transporte, hoje enfrenta graves problemas de mobilidade e a invisibilização do pedestre, justamente o protagonista da vida urbana.

Calçadas

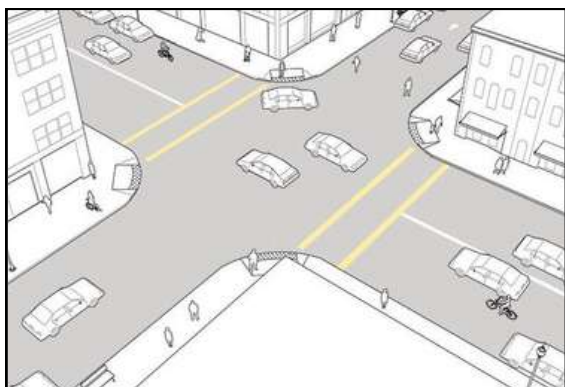
É preciso implementar calçadas largas, contínuas, acessíveis e sombreadas nas principais vias de Trancoso (ABNT NBR 9050/2015). Este planejamento precisa ser estruturado de modo a garantir conexão entre estes espaços e abarcar os trechos de maior movimento. É preciso criar uma política municipal voltada especialmente para calçadas e passeios públicos, de responsabilidade do Poder Público em mantida pelos particulares lindeiros.

Esta medida envolve ainda a redução da disponibilidade de vagas de estacionamento nas ruas, diminuição da obstrução por objetos e mobiliários e reestruturação da rede elétrica aérea.

Esquinas e travessias

Criação de travessias elevadas com faixas de pedestres e esquinas adaptadas (*tight corners*) garantindo segurança para quem se movimenta a pé.

Antes:

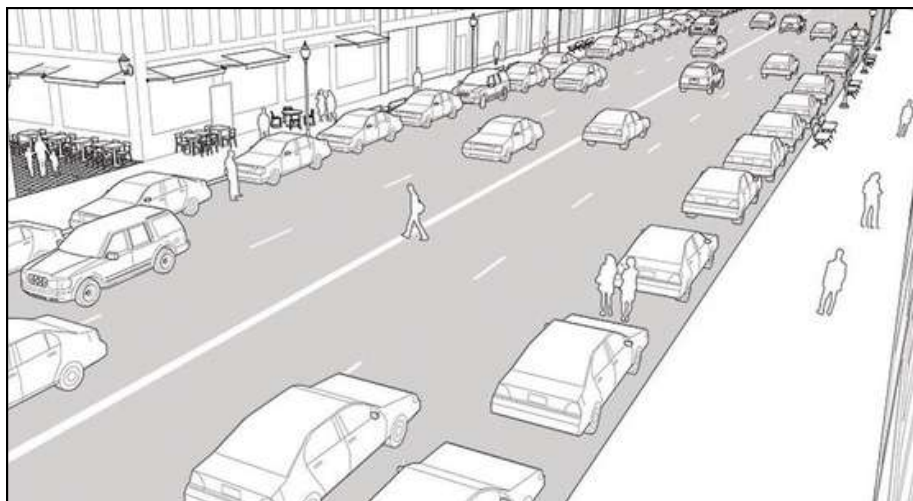


Depois:

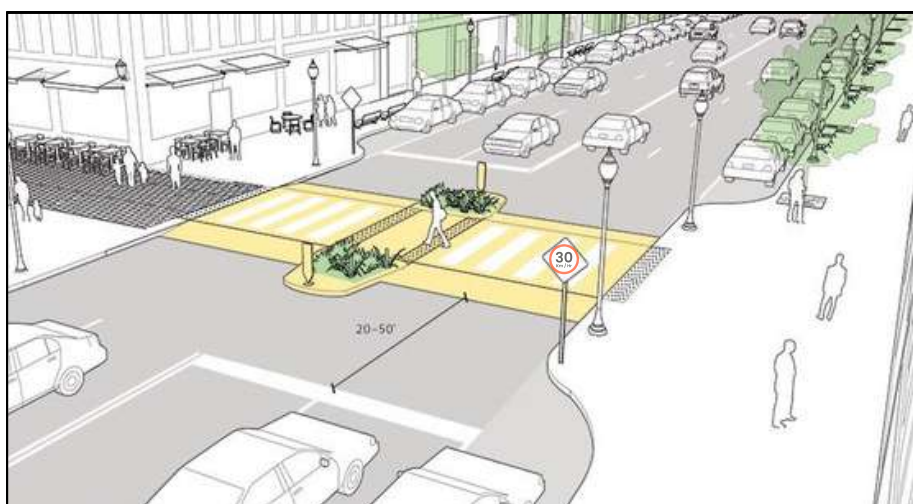


(NACTO, 2025)

Antes:



Depois:



(NACTO, 2025)

Zonas 30 km e Visão Zero

Onde houver a mistura de veículos e usuários vulneráveis, o padrão adotado internacionalmente é a adoção das zonas 30 km/h. Isto significa que em todas as zonas centrais de Trancoso é fundamental a adoção desta velocidade de controle garantindo segurança no convívio do trânsito, com o uso da tecnologia.

É preciso adotar ainda o conceito Visão Zero. Nascido na Suécia em 1990, enfatiza a prioridade da vida humana sobre a mobilidade. Busca criar um sistema de transporte onde os erros humanos não resultem em mortes ou ferimentos graves, com responsabilidade compartilhada entre governos, sociedade civil e setor privado, que devem trabalhar juntos para garantir segurança. Projetando vias e sistemas de transporte que perdoem erros humanos, com ênfase na prevenção.

Rotas caminháveis

A revolução necessária para a mobilidade e o turismo de Trancoso

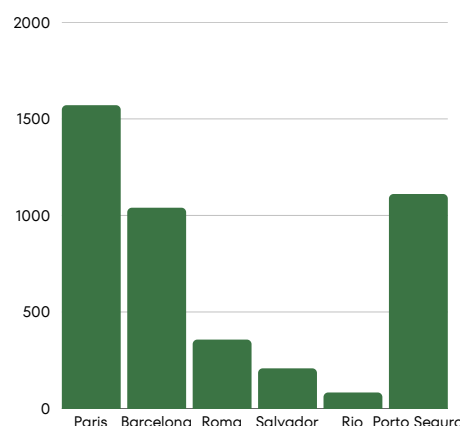
A vida na cidade é um processo de autoalimentação, de autorreforço. Algo acontece porque algo acontece porque algo acontece. Após iniciada, uma brincadeira de criança pode, rapidamente, atrair mais participantes. Processos similares ocorrem com atividades de adultos. As pessoas vão aonde o povo está.

Jan Gehl, Cidades para Pessoas

É consenso em todo o mundo que as cidades turísticas ficam melhores sem a presença dos carros. O raciocínio é óbvio: uma cidade turística possui, em regra, infraestrutura adequada para o seu volume de moradores. Quando a população flutuante entra na equação a tendência é o colapso desta infraestrutura. Ruas engarrafadas, filas, acidentes, poluição. Elementos contrários à ideia de proporcionar ao visitante uma experiência adequada.

Porto Seguro é uma das cidades que mais recebe visitantes no mundo em comparação com sua infraestrutura urbana!

A cidade de Porto Seguro recebe 1.111% pessoas a mais que o volume total de sua população. Números que ultrapassam Barcelona (1.040%), NYC (706%), Roma (357%), Salvador (208%) e Rio de Janeiro (83%). Porto Seguro perde apenas para Paris (1.571%).



(Prefeitura, 2024)

Por isso, cidades turísticas em todo o mundo estão fechando ruas para carros: Barcelona, Nova Iorque, Paris, Veneza, Milão, Zermatt. No Brasil não é diferente, zonas turísticas de Jericoacoara, Paraty, Rio de Janeiro, Búzios e Salvador estão adotando as mesmas medidas.

Mesmo em nossa região, é possível citar a experiência exitosa de Arraial d'Ajuda ao fechar para o trânsito de veículos a Praça Brigadeiro Eduardo Gomes, conhecida como Praça da Igreja. O lugar ganhou nova vida e tornou-se mais um corredor turístico importante ao lado da Rua do Mucugê e da Bróduei.

Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities

Yuji Yoshimura^a, Yusuke Kumakoshi^a, Yichun Fan^b, Sebastiano Milardo^c,
Hideki Koizumi^a, Paolo Santi^{c,d}, Juan Murillo Arias^e, Siqi Zheng^b, Carlo Ratti^c

E mais, pesquisas apontam que espaços seguros e vibrantes para as pessoas, com comércio variado, calçadas qualificadas e árvores pelo trajeto, apresentam resultados econômicos melhores que ambientes planejados para os veículos e o trânsito rápido. Diversos estudos mostram que pedestres e ciclistas gastam mais nesses locais que motoristas.

Em toda a região, Trancoso é o distrito com menos áreas pedonais. Porto Seguro conta com a Cidade Alta e a Passarela do Álcool; Arraial d'Ajuda, com a Praça da Igreja, a Rua do Mucugê e a Bróduei; e, em Caraíva, toda a vila antiga se mantém livre de carros. Já em Trancoso, apenas o Quadrado e sua entrada preservam essa característica.



Foto: Bruno Pinheiro

Criando novas áreas pedonais em Trancoso

Integrando o Bosque ao Quadrado e à Rua do Telégrafo

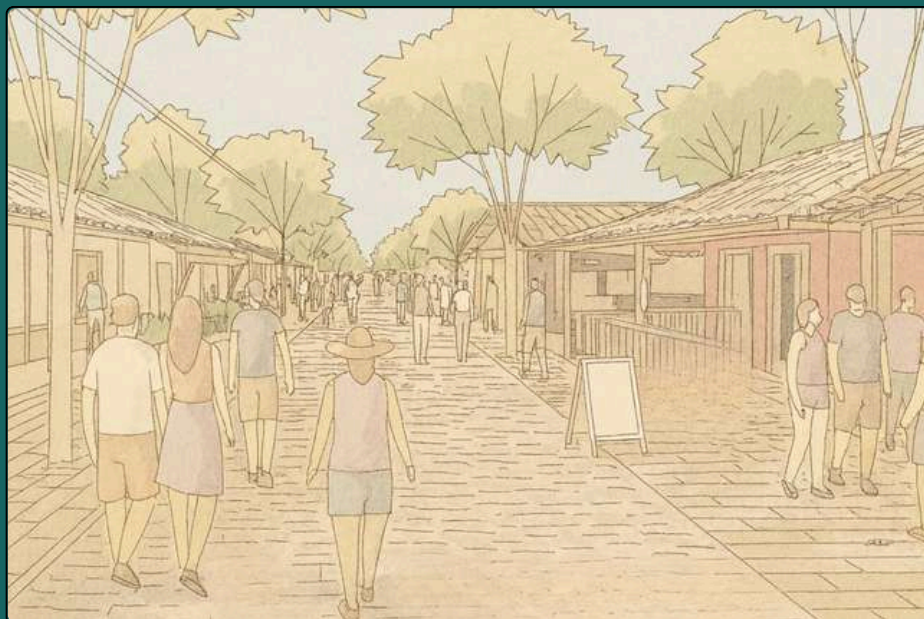


Já existem projetos para transformação deste trecho em área pedonal tanto por parte do Poder Público quanto por iniciativas particulares e do terceiro setor. É fundamental um diálogo amplo entre os projetos e com todos os atores para garantir que toda a população seja consultada e agraciada com as medidas.



O fechamento para trânsito de veículos motorizados a partir da Rua da Gameleira e controle a partir da Rua da Jaqueira, é medida essencial é muito solicitada há tempos.

A medida ampliaria a zona turística caminhável trazendo segurança e garantindo a diversificação de atrativos. A região que já é um complemento ao Quadrado poderia passar por uma valorização ainda mais acentuada.



Uma nova dinâmica para o Quadrado

A criação de toda uma área pedonal no entorno do Quadrado Histórico vai ampliar a proteção do espaço, que é elemento central do tombamento pelo IPHAN, garantindo sua preservação. Para ampliar ainda mais os atrativos para os moradores e visitantes, o

Poder Público pode avaliar a possibilidade da desapropriação de bens ou redirecionamento de determinadas atividades, garantindo uma readequação para o fim turístico da área.

Reformulando a antiga ladeira de acesso ao Quadrado

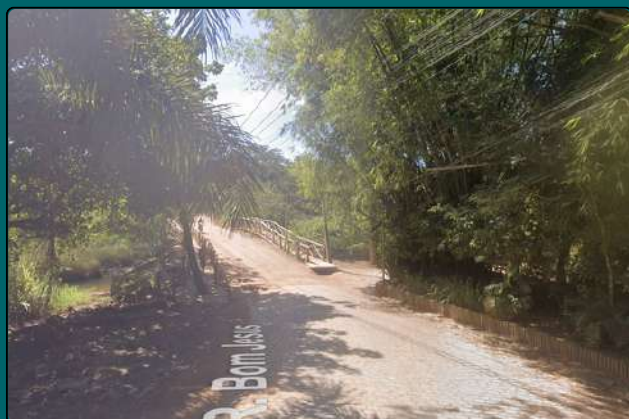
A ladeira histórica do Quadrado de Trancoso, que liga o sítio histórico ao rio, foi o principal acesso ao povoado ao longo dos séculos. Hoje é um trecho abandonado, tomado por mato alto e lixo. A reformulação do espaço pode reestabelecer uma conexão da vila com o Rio Trancoso, que pode receber espaços contemplativos, decks e áreas de lazer. A escadaria pode, no exemplo do realizado em Arraial d'Ajuda no acesso à Fonte Sagrada, se tornar mais um espaço atrativo aos visitantes.



**Arraial
d'Ajuda
ressignificou
sua escadaria
transformando
-a em
atrativo
turístico**



No trecho próximo ao Rio Trancoso, na base da ladeira antiga, é possível estabelecer conexão de mobilidade com ciclovia e calçadas adequadas, bem como todo um ambiente propício para o turismo de natureza, com decks na margem do curso d'água, passeios de caiaque, dentre outras atividades



Do trecho da Pousada Quarto Crescente até a Rua do Telégrafo



A proposta é criar uma rua caminhável de aproximadamente 500 metros, na avenida principal de Trancoso - Av. para Itabela, da esquina com a Rua Mangabeiras até a Rua do Telégrafo, passando pela Rua Carlos Alberto Parracho. Sendo ela exclusiva para pedestres na maior parte do dia, abrindo apenas para carga e descarga e serviços públicos em horários predeterminados. Esta medida implicaria reordenamento do trânsito, eventuais desapropriações e obras de infraestrutura para garantir que a medida não traga prejuízo à população e ao adequado funcionamento do tráfego. Esta medida criaria um novo corredor turístico, impulsionaria a criação de novos comércios e diminuiria a pressão sobre o Quadrado. A medida envolveria a troca do piso, fiação elétrica subterrânea, mobiliário urbano e ambiência, garantindo um ambiente de destaque. A Rua do Mucugê de Arraial d'Ajuda possui mais menções e avaliações positivas nos sites especializados que as praias, a igreja e o Parque Aquático.

Rede ciclável





De toda região, Trancoso é o distrito com menor estrutura para bicicletas. Pedalar aqui é um risco constante e uma alternativa muito pouco viável.

O resultado desta situação é que poucos cidadãos de Trancoso adotam a bicicleta no dia a dia. Quem pode acaba trocando este meio de transporte por outros modais como motocicleta própria, moto-táxi ou carro, colaborando para o trânsito, a poluição e o aumento no número de acidentes.

Mas, para que a bicicleta se torne realmente uma alternativa viável de modal de transporte é preciso ir muito além de abrir alguns metros de ciclovia. É preciso planejar o sistema ciclável com detalhes, garantindo interconexão entre os trechos, segurança, eficiência e infraestrutura.

Para ampliar ainda mais o uso da bicicleta, existem cidades que adotam sistemas de uso público do modal de transporte. Iniciativa exemplar vem da cidade de Maricá, no interior do estado do Rio de Janeiro, onde desde 2019 a Prefeitura Municipal disponibiliza gratuitamente, através do aplicativo, o uso das bicicletas públicas, chamadas de "vermelhinhas".



Qualquer cidadão pode fazer uso com tempo predeterminado. Como resultado, Maricá é hoje uma das cidades com o maior número de pessoas que adotam a bike no dia a dia, com custo consideravelmente baixo para o município.





Numa rede ciclável dentro de um plano de mobilidade urbana sustentável, há alguns pontos indispensáveis que garantem que a bicicleta seja de fato uma opção segura, inclusiva e atrativa para deslocamentos cotidianos, não apenas para lazer:

1. Planejamento integrado

A rede deve conectar bairros, escolas, áreas comerciais, pontos turísticos e terminais de transporte público.

Evitar trechos isolados que não levam a lugar nenhum (as chamadas “ciclovias de vitrine”).

2. Segurança viária

Infraestrutura segregada (ciclovias e ciclofaixas com barreiras físicas) em vias de tráfego intenso.

Sinalização horizontal e vertical clara para ciclistas e motoristas.

Iluminação adequada para garantir segurança também à noite.

Tratamento especial em cruzamentos (faixas verdes, prioridade semaforica, redutores de velocidade).

3. Conforto e qualidade da infraestrutura

Pavimento contínuo e bem mantido (sem buracos, degraus ou mudanças bruscas).

Inclinação acessível (evitar rampas muito íngremes).

Áreas de descanso e sombreamento em percursos mais longos.

4. Integração com outros modais

Estacionamentos seguros para bicicletas em terminais de ônibus, pontos turísticos e áreas comerciais.

Permitir transporte de bicicletas em ônibus ou vans em horários e rotas específicas (intermodalidade).

5. Inclusão e equidade

Rede planejada não só para turistas, mas principalmente para moradores que usam a bicicleta no dia a dia.

Acessível para diferentes perfis: entregadores, crianças indo à escola, idosos, etc.

6. Incentivos e cultura da bicicleta

Programas de bicicletas compartilhadas ou comunitárias.

Campanhas educativas para motoristas e ciclistas.

Incentivo ao uso em políticas públicas (ex: subsídios, integração com saúde e educação).

7. Gestão e monitoramento

Dados sobre uso (contadores de bicicletas, pesquisas com usuários).

Indicadores de segurança (acidentes, percepção de risco).

Revisões periódicas para expansão e melhorias da rede.

Em resumo: a rede ciclável deve ser contínua, segura, confortável, integrada, inclusiva e bem gerida. Ela não pode ser pensada como um apêndice, mas como parte estruturante da mobilidade urbana.

Rede ciclável de Trancoso

Apresentamos agora um conjunto de sugestões de ciclovias e ciclofaixas que comporiam a rede ciclável de Trancoso. Para que fosse possível sua adequada implementação, seriam necessárias uma série de medidas de adequação viária, desapropriações, retirada de vagas de estacionamento, correção de pavimentos, dentre outras, para garantir a efetividade.



Ciclovias estruturantes

01

Estrada dos Macacos

Ciclovias que ligaria a rotatória do Sapirara até a Av. para Itabela, garantindo conexão com a região rural do distrito, local de moradia de um grande número de trabalhadores

02

Portal - PA Trancoso

Ciclovias que ligaria o Portal de Trancoso, no trevo para Caraíva, até o Posto de Atendimento de Saúde de Trancoso, no início da Av. para Itabela

03

Maria Viúva - Av. Itabela

Ciclovias que ligaria um dos principais bairros populares de Trancoso até a Avenida Principal, teria objetivo de funcionar como um anel cicloviário ao longo do bairro

04

Anel viário

Acompanhando o anel viário para veículos automotores, a ciclovias faria a conexão da entrada da cidade com as praias, ideal para o fluxo de trabalhadores do setor do turismo

05

Rua do Telégrafo

Ciclovias que acompanharia a antiga Linha do Telégrafo, importante via que corta bairros importantes, conectando com a região do Rio Verde

06

Estrada do Rio Verde

Ciclovias que percorreria a orla sul de Trancoso, do pé da ladeira até a porteira de Itapororoca

07

Dudu Vinhas - Ladeira

Conexão importante entre as duas ladeiras de acesso ao Quadrado, garantindo adequado fluxo cicloviário entre a orla norte e a orla sul do distrito

08

Estrada Velha

Ciclovias de conexão de Trancoso com o Arraial d'Ajuda, percorrendo toda a orla norte do distrito

As propostas acima apresentadas servem como um ponto de partida, sendo indispensável o trabalho técnico de profissionais de urbanismo e engenharia de tráfego para garantir o cumprimento dos princípios apresentados

O posicionamento estratégico de Trancoso no cicloturismo mundial

Objetivo: Posicionar nossa região como destino competitivo através do investimento em infraestrutura ciclística e criação de produtos turísticos associados, atraindo um público de alto poder aquisitivo e gerando benefícios econômicos e urbanos integrados.

Modelos de Sucesso Internacional:

- Copenhague/Amsterdã: Produto: Experiência de Mobilidade Sustentável. A bicicleta como marca cidade, integrada à rede de transporte e comércio, incentivando o turista a vivenciar o estilo de vida local.
- Lago de Constança: Produto: Turismo Acessível e Internacional. Rota ciclística plana e sinalizada que movimenta a economia de múltiplos municípios com aluguel de bikes, hospedagem especializada e serviços de apoio.
- País Basco (Espanha): Produto: Aventura e Gastronomia. Combina paisagem costeira dramática e gastronomia premium em rotas para todos os níveis, atraindo um cicloturista consumidor de experiências de valor.
- Portugal (Ecopistas): Produto: Valorização do Interior. Conversão de trilhos ferroviários desativados em ciclovias, revitalizando economicamente o interior através do turismo de natureza familiar.

Produtos Turísticos Viáveis:

- Roteiros Temáticos Guiados (gastronomia, rede de ecotrilhas, história).
- Serviços Especializados (aluguel de bikes elétricas, oficinas, transporte de bagagem).
- Eventos (maratonas, festivais).
- Marca Regional Unificada (ex: "Rota Trancosense").
- Conexão com Unidades de Conservação e sítios históricos e culturais.
- Conexão com a iniciativa já existente *Caminhos do Brasil Original*, que conectará com a *Rede Brasileira de Trilhas*, iniciativa do Governo Federal.

Conclusão e Ação Estratégica:

O cicloturismo é um vetor de desenvolvimento que gera emprego, diversifica a economia e melhora a qualidade de vida. Para tal, é fundamental:

1. Integrar o planejamento entre Turismo, Mobilidade e Meio Ambiente.
2. Investir em infraestrutura segura, sinalizada e intermodal.
3. Fomentar a iniciativa privada para criar uma rede de negócios bike-friendly.



Transporte público



O transporte público exclusivo de Trancoso sequer existe. Há uma única linha de ônibus que liga às balsas de Arraial d'Ajuda, linha esta criada na longínqua década de 1990, com horários reduzidos e veículos deteriorados. Resultado: quase a totalidade da população não usa este modal de transporte regularmente

A inexistência de um sistema público estruturado acaba por gerar alternativas de transporte inadequadas, caras e/ou perigosas. Afinal de contas, a população precisa se locomover para atender às obrigações básicas do dia a dia como o trabalho ou o estudo, bem como para o lazer ou outras atividades. É por isso que hoje a realidade de Trancoso é, quase em sua totalidade, uma população local subjugada ao uso de modais como vans, moto-taxis, taxis, veículos próprios ou de terceiros. Por melhor que estes modais possam ser, não podem substituir a necessidade estrutural de um sistema público de transporte urbano de massa. Nenhum centro urbano do mundo conseguiu melhorar sua mobilidade sem colocar o modal público de massa como prioritário. É preciso ônibus nas ruas!

Garantir acesso ao transporte público regular, estruturado, contínuo, inovador, tecnológico, seguro, confortável e barato é garantir direito à cidade. É permitir que a população possa usufruir do lugar que ajudam a construir





Existem algumas diretrizes que são indispensáveis para pensarmos um sistema de transporte público para Trancoso, sempre levando em conta que para cada cidade há a necessidade de pensar o sistema a partir de suas particularidades, adaptando para a realidade local

É preciso pensar uma rede estruturada e contínua que faça a conexão do distrito de Trancoso com Arraial d'Ajuda, Espelho, Caraíva e Porto Seguro. Mas principalmente a criação de linhas circulares locais ligando bairros como Maria Viúva, Xandó, Trancosinho, Mirante Rio Verde, Alto do Cientista, Invasão, dentre outros, às praias, ao centro, ao Quadrado, às escolas, postos de saúde e terminais de ônibus e vans.

Fundamental também criar a conexão com a zona rural do distrito, com linhas regulares para Sapirara, Itacipuera, Itaporanga, Coqueiro Alto, Bom Jesus, dentre outros.

E para cada realidade, veículos diversos de acordo com a rota e o perfil turístico-ambiental

Miniônibus elétrico para zonas centrais e ruas estreitas, como neste exemplo da cidade turística de Biarritz, na França



Ônibus elétrico de grande porte para zonas rurais e rotas por rodovias como a BA-001, garantindo segurança aos passageiros

Pensando em integração entre os modais e ainda correlação com o objetivo turístico de Trancoso, outras três iniciativas podem ser adotadas



A possibilidade de transportar a bicicleta na parte interna ou à frente dos ônibus, como neste exemplo na cidade de Juiz de Fora/MG

Pequenos veículos elétricos adaptados para as novas zonas pedonais, com deslocamento lento e controlado, garantindo acessibilidade aos atrativos turísticos



Estações multimodais: bicicletários seguros integrados aos pontos de ônibus e estações, permitindo intermodalidade sustentável



Pontos de ônibus

É de conhecimento geral que os pontos de ônibus e pontos de parada precisam ser cobertos, com bancos, câmeras, iluminação e acessibilidade universal. Mas em Trancoso esse elemento da mobilidade urbana pode ir muito além. Trancoso é um celeiro de grandes arquitetos, designers e artistas, que podem dar a estas estruturas um aspecto único e de reconhecimento universal. É possível pensarmos em estruturas que sejam verdadeiras peças de arte e sustentabilidade, quem sabe utilizando bioconstrução, madeira de reflorestamento, elementos recicláveis, tetos verdes, jardins de chuva.

e a tecnologia?



Informação em tempo real (totens digitais ou QR code nos pontos mostrando horários e rotas).

Frota equipada com GPS + aplicativo para acompanhamento em tempo real (transparência e confiabilidade).

App de mobilidade local com informações de rotas, horários e até integração com moto-táxis e bicicletas compartilhadas.

Tarifa Zero

Quanto à tarifa, o ideal para Trancoso é adoção de um ousado sistema Tarifa Zero. Fornecer transporte público eficiente e gratuito para toda a população significa, como consequência direta, redução do tráfego, diminuição da poluição e incremento na economia. Este tipo de política tarifária já é realidade em mais de 130 cidades pelo Brasil e, no caso de Trancoso, beneficiaria a todos, moradores e visitantes. Existem diversas estratégias governamentais para tornar isso possível!



Transporte particular

Foto: Bruno Pinheiro



O carro não é prioridade

Na parte de transporte particular (veículos comuns) dentro do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Trancoso, é essencial tratar esse modal não como prioridade, mas como algo a ser gerido e regulado, já que o excesso de carros compromete a identidade do distrito, aumenta a pressão sobre o espaço urbano e degrada a experiência turística.

É claro que existem diversas medidas urgentes e necessárias para melhorar o sistema viário de Trancoso. A criação de anéis viários, a pavimentação de vias e melhoria de acessos, a criação de rotatórias em trechos de cruzamento. Trabalho para a Secretaria de Mobilidade, de Obras, junto de engenheiros de tráfego e urbanistas. Mas isto não pode significar manter o veículo privado como elemento central do planejamento de mobilidade sustentável. A gestão tem adotado algumas medidas no campo da mobilidade, mas sempre focadas no veículo particular.

Para piorar, quando tomadas de forma isolada e sem planejamento, não são suficientes para gerar impacto positivo. Sendo assim, medidas como a cobrança do estacionamento rotativo (chamada de Zona Azul) ou a Taxa de Preservação Ambiental cobrada por veículo circulante, podem até ser medidas exitosas e trazer melhoras, mas é fundamental que façam parte de um ecossistema de mobilidade completo, como o apresentado no presente plano.

Pontos essenciais para veículos particulares

1. Gestão do tráfego

Controle de acesso em áreas sensíveis (como as áreas pedonais do distrito), com prioridade para pedestres e ciclistas.

Zonas de tráfego limitado (ZTL): restringir circulação de carros em horários de pico ou em áreas históricas e centrais.

Redução da velocidade: adoção de zonas 30 km/h e traffic calming (lombadas, faixas elevadas, estreitamento de pistas).

2. Estacionamento

Estacionamentos periféricos: criar bolsões de estacionamento fora da zona central, com conexão por transporte público elétrico local.

Gestão digital de vagas: aplicativos para indicar disponibilidade e pagamento online, evitando carros circulando em busca de vaga.

Política tarifária (Zona Azul): preços progressivos para desestimular estacionamento prolongado em áreas centrais.

3. Sazonalidade e turismo

Regras diferenciadas para alta e baixa temporada, evitando colapso do trânsito em feriados e férias.

Incentivo para turistas chegarem e circularem sem carro (ex: convênios com hotéis e pousadas oferecendo transfer coletivo).

4. Infraestrutura viária

Pavimentação adequada e manutenção, mas com foco em vias compartilhadas (calçadas largas, ruas de pedra/bloquetes, prioridade ao pedestre).

Sinalização clara e adaptada à paisagem local, sem poluição visual.

Planejamento de rotas de carga e descarga para abastecimento de comércio sem conflitar com o fluxo turístico.

5. Sustentabilidade

Estímulo ao uso de veículos elétricos (estações de carregamento em estacionamentos periféricos e hotéis).

Regulamentação de vans e transfers turísticos para reduzir frota ociosa.

Políticas de compensação ambiental ligadas ao tráfego (ex: fundo de mobilidade sustentável financiado por taxas de estacionamento e de circulação de veículos).

6. Políticas de regulação

Taxa de acesso turístico veicular (como a Taxa de Preservação Ambiental apresentada).

Rodízio ou restrição de acesso em horários de pico.

Incentivo à carona solidária e aplicativos de ride-sharing locais para reduzir número de veículos.

O foco para veículos particulares deve ser:

Limitar acesso nas áreas históricas e de maior valor cultural/turístico.

Deslocar estacionamentos para a periferia do distrito.

Substituir o carro como principal meio de transporte local por opções coletivas, cicláveis e a pé.

Usar políticas tarifárias e ambientais para desestimular o excesso de veículos e financiar alternativas sustentáveis.

Assim, o transporte particular deixa de ser “o padrão” e passa a ser uma alternativa controlada, reduzindo impactos negativos e reforçando a proposta de Trancoso como destino de turismo sustentável.



Um novo portal para Trancoso



Uma das sugestões do T30 é a readequação da entrada do distrito, com a criação de um portal com infraestrutura adequada para todo o planejamento que apresentamos aqui. Em especial para reter a grande quantidade de veículos particulares nos períodos de maior temporada.

Terminal de transporte coletivo, grandes áreas de estacionamento estruturadas, conexão com ciclovias, pontos de apoio, centro de informação para turistas. Estruturar a entrada da cidade vai permitir a adequada gestão de mobilidade das áreas centrais



Transporte aéreo





Foto: Bruno Pinheiro

Transporte aéreo em Trancoso

O transporte aéreo é hoje um elemento central na mobilidade de Trancoso, marcado pela presença do Aeroporto Terravista, pelo intenso fluxo de helicópteros privados e pela perspectiva de chegada dos eVTOLs (veículos elétricos de pouso e decolagem vertical). Essa realidade impõe a necessidade de um planejamento integrado e sustentável, capaz de gerir impactos, ordenar fluxos e gerar benefícios coletivos.

O transporte aéreo em Trancoso deve ser regulado, integrado e sustentável. O objetivo é transformar uma realidade hoje exclusiva e desordenada em instrumento de inovação e de financiamento da mobilidade para todos, preparando o distrito tanto para os desafios atuais (jatinhos e helicópteros) quanto para as oportunidades futuras (eVTOLs e aviação elétrica).



Infraestrutura existente

Aeroporto Terravista: principal ponto de entrada de jatos executivos.

Helipontos privados: em pousadas, casas e empreendimentos turísticos, ainda sem regulação uniforme.

Fluxo sazonal intenso: especialmente na alta temporada, com sobrecarga no sistema viário de acesso.

Impactos identificados

Ambientais: emissões de CO₂ e poluição sonora.

Sociais: reforço das desigualdades, já que o modal é acessível apenas a elites.

Urbanos: congestionamentos decorrentes de transfers terrestres e vans que buscam passageiros.

Estratégias de regulação e mitigação

Plano de uso do espaço aéreo em diálogo com ANAC e município. Centralização dos pousos e decolagens no aeroporto e em helipontos regulamentados.

Taxas ambientais e urbanas cobradas de cada operação, revertidas ao Fundo de Mobilidade Sustentável (financiando transporte público, ciclovias e Tarifa Zero).

Normas de ruído e de horários de operação, reduzindo impacto em áreas residenciais e naturais.

Integração com a mobilidade local

Transfers coletivos elétricos entre aeroporto, Quadrado, praias e hotéis.

Sistema digital de agendamento para reduzir congestionamento em chegadas simultâneas.

Intermodalidade: integração entre transporte aéreo e mobilidade limpa (bicicletas, shuttles).

Governança e políticas públicas

Criação de um Conselho Local de Mobilidade Aérea Sustentável, com participação comunitária, do trade turístico e do poder público.

Estabelecimento de contrapartidas obrigatórias: cada pouso/decolagem contribui financeiramente para projetos sociais e ambientais.

Monitoramento de impactos (ruído e emissões) com dados públicos e transparência.





Preparando Trancoso para os carros voadores - eVTOLs

Num futuro muito próximo os céus das cidades do mundo estarão ocupados por uma nova modalidade de veículo aéreo, as aeronaves de decolagem e aterrissagem vertical elétrica (electric vertical take-off and landing ou eVTOL em inglês). O Brasil está na ponta desta tecnologia, com a Embraer já tendo encomenda de mais de duas mil unidades deste tipo de veículo, inclusive para companhias aéreas brasileiras. Estes veículos prometem cumprir curtas distâncias com valores muito menores do que os operados pelo táxi-aéreo convencional com helicópteros. Tornando-se realidade no país, não há dúvidas que Trancoso será um dos lugares mais desejados para receber este tipo de tecnologia

Será necessário o planejamento de vertiports (heliportos adaptados para aeronaves elétricas).

Definição de rotas e horários para evitar saturação dos céus de Trancoso e dirimir impactos nos sítios históricos e praias.

Gestão inteligente do tráfego aéreo local, integrada ao sistema terrestre.

Embraer projeta 30 mil carros voadores no mundo e US\$ 280 bilhões em receita até 2045

Informações foram divulgadas pela Eve em relatório com projeções financeiras e de operação do eVTOL, popularmente chamado de 'carro voador'.

Primeiro voo do Evtol da Eve dever ocorrer em dezembro, diz CEO da Embraer

Inovação sustentável: posicionar Trancoso como destino-piloto de aviação elétrica no Brasil.



Objetivos e metas

Foto: Bruno Pinheiro

Ações prioritárias - curto prazo

Implantar Zona 30 piloto em região próxima ao centro histórico

Criar corredor a pé e bicicleta ligando centro a praia/bairro próximo

Dar início à readequação da área pedonal da Gameleira/Jaqueira - Rua do Telégrafo - Bosque

Instalar paradas-modelo de ônibus com acessibilidade e informação

Organizar baías de carga/descarga com horários definidos

Lançar plataforma (app) de dados abertos com rotas, horários e mapas

Instalar bicicletários em pontos estratégicos

Selecionar ruas-modelo para substituição de vagas de estacionamento por arborização urbana

Regulamentar o uso dos veículos elétricos leves como patinetes e bicicletas elétricas, garantindo segurança para a população

Metas mensuráveis - até 2030

60% das viagens feitas a pé, de bicicleta ou em transporte público

Início do sistema Tarifa Zero

100% das calçadas principais acessíveis e sombreadas

Construção do Portal de Trancoso com estacionamento

Redução de 50% dos sinistros graves no trânsito

15 km de rede ciclável contínua implantada

Transporte público com frequência mínima a cada 20 min

Plano de emissões zero em mobilidade até 2055

Implementação das demais áreas pedonais propostas

Campanha educativa de trânsito constante para moradores e visitantes

Próximos passos

Aprovação do Plano pelos membros da OTT, comunidade e poder público

Atração de parceiros para a iniciativa

Detalhamento do cronograma 0–6–18–36 meses com custos e fontes de financiamento (PAC, emendas, parcerias)

Monitoramento com indicadores trimestrais publicados em site oficial da OTT



Considerações finais

Trancoso é mais do que um destino turístico. É memória viva, natureza preservada, cultura pulsante e comunidade resiliente. Mas também é um território pressionado por desafios de mobilidade que comprometem sua essência: ruas congestionadas, ausência de transporte público, risco para pedestres e ciclistas, crescimento desordenado do tráfego aéreo.

Este Plano de Mobilidade Urbana Sustentável nasce como um convite à reflexão e ao compromisso coletivo. Ele mostra que é possível conciliar o turismo de alto valor com a preservação ambiental e a qualidade de vida dos moradores. Uma Trancoso onde caminhar seja seguro e agradável; onde bicicletas e transportes públicos limpos conectem bairros, praias e o Quadrado; onde o transporte particular seja regulado de forma inteligente; onde até os céus, com helicópteros e eVTOLs, sejam pensados sob a ótica da sustentabilidade.

Mais do que propor soluções técnicas, este plano quer provocar debates e direcionar caminhos. Ele não substitui a consulta a profissionais de cada área, urbanistas, engenheiros, arquitetos, juristas, especialistas em transporte e em meio ambiente, nem dispensa a atuação protagonista da gestão pública, que precisa assumir a condução desse processo. Mas aponta uma visão: a de um futuro em que Trancoso seja exemplo mundial de turismo sustentável e mobilidade regenerativa.

O turismo que queremos para Trancoso não é apenas aquele que vem e vai, mas o que permanece na memória de quem chega e no coração de quem vive aqui. E isso só será possível se o planejamento for pensado hoje, com coragem e ousadia, para os próximos 30 anos.

Que este plano seja a semente de uma Trancoso que caminha com passos firmes em direção a um futuro sustentável, justo e inovador. Um futuro onde a mobilidade não seja obstáculo, mas ponte entre a beleza da terra, a força da comunidade e a experiência única que faz de Trancoso um lugar inesquecível.





Organização Turismo de Trancoso - OTT

turismo@trancoso.org

Fotos gentilmente cedidas por Bruno Pinheiro