

## **OS DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NAS CIDADES HISTÓRICAS: O CONTEXTO DA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DE OURO PRETO - MG.**

**P. M. F. Álvares, P. P. Coelho e H. A. de Souza**

### **RESUMO**

O conceito de mobilidade urbana é amplo, superando a questão do deslocamento e considerando a interação de pessoas, bens e serviços com a dinâmica da cidade, sua infraestrutura e suas particularidades. Para tal, têm-se no Plano de Mobilidade Urbana Municipal (PlanMob) um instrumento estratégico de melhoria da condição das cidades com objetivos em curto, médio e longo prazos. No presente trabalho, caracterizam-se os principais aspectos da mobilidade urbana em uma cidade histórica do período colonial e apresentam-se o desenvolvimento, os problemas e os desafios da elaboração do seu Plano de Mobilidade Urbana. Utiliza-se como estudo de caso a cidade mineira de Ouro Preto-MG que, além dos desafios esperados para elaboração e implantação do Plano, possui a particularidade da inserção da mobilidade na conjuntura do Patrimônio Histórico, tratando-se de uma cidade Patrimônio Mundial.

### **1 INTRODUÇÃO**

Ouro Preto é um município localizado na região central do estado de Minas Gerais, que compõe com as cidades de Tiradentes, São João Del Rei, Mariana e Diamantina, as cidades do Ciclo do Ouro Mineiro. Localizada a uma altitude média de 1.179 metros, a cidade conta com uma população de cerca de 70 mil habitantes, distribuída em seus 13 distritos. A cidade dista cerca de 90 km de Belo Horizonte, capital do estado de Minas Gerais.

A cidade de Ouro Preto surgiu a partir do agrupamento de diversos arraiais com organização urbana orgânica. Ao contrário do observado na época, com as cidades se desenvolvendo a partir de um núcleo central, Ouro Preto surge da ligação entre os arraiais existentes e do caminho de ligação entre eles, configurando o que se denomina hoje por “caminho tronco” da cidade. Os principais arraiais existentes na época, consolidados hoje como bairros da cidade são: Cabeças, Pilar, Praça Tiradentes (Antiga Praça Santa Quitéria), Padre Faria, Alto da Cruz e Antônio Dias. Além desses, existiam arraiais secundários que também foram consolidados com o passar do tempo. (PEREIRA, 2011)

Em 1711, com a elevação de alguns arraiais à categoria de vila, surge inicialmente a Antiga Vila Rica de Albuquerque – Vila Rica, que em 1820 recebe o título de Capital da Capitania de Minas Gerais. Em 1823, a cidade recebe a denominação de Imperial Cidade de Ouro Preto, capital da Província de Minas Gerais. (EM DEFESA..., 2003)

Em 1889, com a Proclamação da República, a situação de Ouro Preto como capital começa a ser questionada, pois muitos consideravam sua imagem ultrapassada para os novos ideais em ascensão. Assim, em 1897, a cidade de Belo Horizonte é nomeada oficialmente a nova capital de Minas Gerais. Com a perda do *status* de centralidade política e administrativa do estado, Ouro Preto sofre um grande abandono por parte de sua população. Estima-se que cerca de 50% dos seus moradores passaram a viver na nova capital ou em outras

localidades. Nesse contexto, muitos casarões foram fechados e o comércio sofreu uma queda considerável iniciando-se, assim, uma fase de declínio e estagnação da cidade. (NATAL, 2006)

Apenas por volta de 1920, Ouro Preto volta a ser destaque por influência de arquitetos, urbanistas e diversos artistas que, diante de uma nova tendência nacional de proteção da memória e do patrimônio, ficaram preocupados com a situação de descaso em que a cidade se encontrava e, temendo maiores danos ao Patrimônio Histórico e Artístico, resolveram pressionar o poder público quanto à elaboração de legislações voltadas para a proteção e salvaguarda da cidade. Assim, Ouro Preto retoma seu papel de destaque e passa a representar uma cidade dotada de memória histórica, de valor imensurável e que necessita de preservação. (NATAL, 2006)

Nas décadas seguintes, mesmo com a retomada do crescimento e conscientização nacional da importância da cidade, Ouro Preto se desenvolveu sem nenhuma regulamentação e direcionamento legal, apesar dos diversos projetos de leis propostos para preservação patrimonial e ordenamento do solo urbano.

Somente em 1996 o município elaborou seu primeiro Plano Diretor que não foi efetivamente implantado, e em 2004 ocorreu a promulgação da Portaria nº 122 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Atualmente, no âmbito municipal, vigora a Lei nº. 29/2006 (Plano Diretor Participativo) e a Lei nº. 93/2011 (Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo). Em nível federal, existe a Portaria nº 312/2010 do IPHAN (IPHAN, 2010).

Na Figura 1, demonstra-se comparativamente um bairro central da cidade na década de 1950 e no ano de 2006 que é o marco temporal do efetivo envolvimento municipal na regulação urbana da cidade. Observa-se, portanto, o crescimento urbano ocorrido de forma desordenada.



**Fig. 1- Panorâmica do crescimento urbano desordenado no bairro Antônio Dias: década de 1950 e ano de 2006.**

**Fonte: FONTANA, 2014.**

Nota-se, nessa breve contextualização histórica do desenvolvimento urbano de Ouro Preto, que as diversas situações encontradas na atualidade são herança da falta de planejamento municipal, assim como se observa na maioria das cidades brasileiras. Neste contexto, encontra-se o grave problema de mobilidade que pode ser observado em todas as áreas urbanas e que é acentuado devido às características históricas e topográficas locais: configuração urbana do período colonial, com ruas e vielas estreitas, implantadas em vertentes íngremes, vales profundos e encaixados que caracterizam a topografia acidentada da região.

Visando contornar esse cenário, que não se restringe ao município de Ouro Preto, o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, iniciou em 2012, a partir da aprovação da Lei nº. 12.587, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, um processo de estímulo e orientação aos municípios quanto à elaboração dos Planos Diretores de Transporte e Mobilidade (PlanMob). (BRASIL, 2012a)

Logo, Ouro Preto tem a tarefa delicada e trabalhosa de elaboração de um Plano de Mobilidade que atenda às particularidades históricas e às condições topográficas locais, ou seja, uma situação desafiadora que extrapola as questões urbanas, englobando a questão patrimonial e preservacionista.

## **2 O PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

A partir da exigência do Estatuto da Cidade e da aprovação da Lei nº. 12.587, iniciou-se a preocupação com a regulamentação da mobilidade no âmbito urbano nacional, o que implicou no estabelecimento da obrigatoriedade para um grande número de municípios, quanto à elaboração de um Plano de Mobilidade integrado e compatível com o Plano Diretor ou nele inserido. (BRASIL, 2012b)

Além da Lei nº. 12.587 e anteriores a ela, já existiam outras legislações que se referem à mobilidade e acessibilidade, tais como a Lei nº. 10.048/2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas com mobilidade reduzida, a Lei nº. 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e a Lei nº. 9.503 de 23/09/1997, Código de Trânsito Brasileiro, dentre outras.

De acordo com a Política Nacional da Mobilidade Urbana, seus princípios, suas diretrizes e seus objetivos, a mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas, aos bens e serviços, e associa as diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento e acesso, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade e relações neles desenvolvidas. Logo, a mobilidade urbana não se restringe ao transporte urbano, o conceito supera a questão do deslocamento, pois considera a interação entre pessoas, bens e serviços com a dinâmica da cidade, sua infraestrutura e particularidades.

Nesse cenário, o Plano de Mobilidade Urbana deve englobar o plano de transporte coletivo, plano de acessibilidade, circulação de pedestres, veículos e coletivos, sinalização vertical e horizontal, hierarquização de vias, etc. O PlanMob deve ser encarado, principalmente pelos governantes, como um instrumento estratégico para melhorar as condições das cidades, com objetivos de curto, médio e longo prazos. Sustentabilidade, acessibilidade e democracia são demandas urgentes e devem estar contidas no planejamento dos municípios para avançarmos na construção de cidades mais justas. Os Planos de Mobilidade Urbana, incentivados pelo Estatuto das Cidades e pelo Ministério das Cidades, devem ser Planos de Mobilidade Sustentáveis. Os princípios do acesso universal à cidade, o desenvolvimento urbano sustentável, assim como a participação e a construção coletiva devem ser objetivos perseguidos pelos Planos de Mobilidade Sustentáveis.

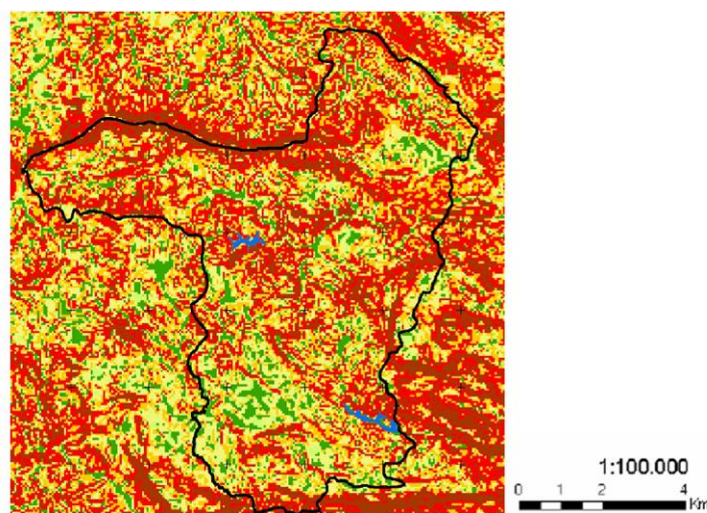
Esses Planos devem priorizar o uso do transporte coletivo e a circulação de pedestres, o acesso democrático ao espaço público, a reorganização do sistema viário, e ações de combate à segregação espacial e de promoção da inclusão social.

### 3 A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE OURO PRETO, MG

#### 3.1 Topografia e condicionantes históricos

Uma característica de destaque na cidade de Ouro Preto diz respeito à sua topografia acidentada e ao fato de que grande parte de seu território é considerado como área de risco, devido às características geológicas. Estima-se que cerca de 5% dos terrenos na cidade são planos, 40% ondulados e 55% montanhosos (ANDRADE, 2006).

Como pode ser observado no mapa de declividade do município (Figura 2), existem poucas áreas de pouca declividade, inseridas na faixa entre 0 e 5% (manchas verdes). A partir do mapa, percebe-se a predominância dos tons vermelhos e marrons, que correspondem, respectivamente, às declividades de 30 a 47% e acima de 47%.



**Fig. 2 - Mapa de declividade da cidade de Ouro Preto, MG: perímetro urbano do distrito sede.**

**Fonte: ANDRADE, 2006.**

A cidade está implantada em um grande vale limitado a norte pela Serra de Ouro Preto e a sul pela Serra do Itacolomi. O relevo é acidentado, com vertentes bem íngremes e vales profundos e encaixados. O principal elemento da paisagem na área urbana é a Serra de Ouro Preto, limite norte da malha urbana, que se estende ocupando tanto o vale principal, como as vertentes e contrafortes das serras, principalmente a Serra de Ouro Preto. (ANDRADE, 2006)

Nota-se que a maioria das áreas urbanas são naturalmente caracterizadas por declividades que não contribuem para uma mobilidade satisfatória dos pedestres e até mesmo dos veículos, gerando uma situação conflituosa entre a circulação de veículos e pedestres, o que afeta a demanda turística da cidade e, principalmente, o cotidiano dos próprios moradores.

Os condicionantes históricos e o processo de ocupação, ao mesmo tempo em que denotam as principais características da cidade e a elevam ao grau máximo de importância e notoriedade, também contribuem de forma negativa com a mobilidade urbana, uma vez que não há um planejamento efetivo e a ocupação da área urbana ocorre, na maioria das vezes, de forma aleatória.

Os revestimentos das vias e dos passeios, provenientes de diversos tipos de rochas naturais, são peças que, mesmo trabalhadas, não se consolidam com uma uniformidade de tamanho, polimento e regularidade. Ademais, a ocupação inicial do centro histórico, com suas

edificações conformando e definindo as vias, era satisfatória à época em que cidade possuía um número menor de habitantes, não tinha destaque internacional por seu patrimônio histórico e sequer possuía os usos, as necessidades e os meios de transportes da atualidade.

As legislações urbanas são vistas, por grande número de moradores, como impedimento aos interesses pessoais, ao invés de condicionantes necessários para a efetivação de uma cidade sustentável e satisfatória para todos. Isso ocorre em consequência da falta de incentivo e conscientização dos seus reais valores e benefícios. Assim, a regulação urbana torna-se um instrumento punitivo de alcance seletivo, que é interpretado apenas como um movimento de cerceamento dos interesses particulares.

### **3.2 Caracterização geral**

A cidade de Ouro Preto possui duas características diferenciadas em um mesmo espaço físico: uma parte considerada histórica e uma área de ocupação posterior e recente. Apesar de características distintas, no âmbito da mobilidade urbana, toda a cidade encontra-se defasada e prejudicada.

No centro histórico da cidade, encontram-se, predominantemente, ruas estreitas, com passeios em dimensões mínimas e ainda, muitas vezes, inteiramente ocupados por escadas, rampas, placas, lixeiras, dentre outros obstáculos. Existem, ainda, ruas que sequer apresentam passeios. Os materiais de acabamento de ruas, passeios e rampas, geralmente em pedra, como placas de quartzito, pé de moleque e piso poliédrico, ao mesmo tempo em que definem e marcam a história da cidade, não favorecem a mobilidade devido às suas irregularidades naturais e, principalmente, devido ao descaso quanto à sua manutenção e execução. Os pedestres são os mais prejudicados. Do ponto de vista da acessibilidade para as pessoas com dificuldade de locomoção, os problemas são ainda maiores, pois a maioria absoluta das calçadas não está preparada para atendê-las.

Na imagem mostrada na Figura 3, observa-se uma rua central, com dimensão insuficiente e inclinação acentuada; observa-se, também, a inexistência de passeio em um lado da via, além da existência de uma escada construída sobre o logradouro público. O passeio existente é estreito e escorregadio devido ao revestimento e à inclinação. Além disso, as escadas existentes no passeio apresentam piso e espelho com dimensões desconfortáveis e, em alguns locais, ficam obstruídas por mesas e cadeiras de estabelecimentos comerciais.



**Fig. 3 - Rua Teixeira Amaral, bairro centro, Ouro Preto, MG.**

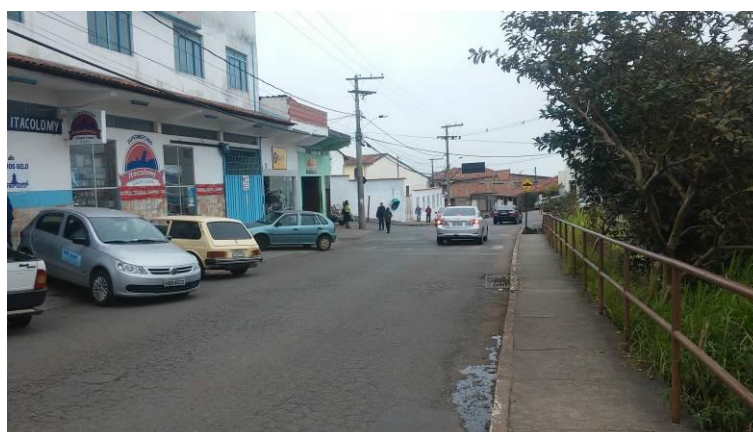


A falta de locais para estacionamento é um grande problema identificado e intensificado no centro histórico. Devido ao grande número de turistas que diariamente visitam a cidade, pessoas e veículos disputam passagem pelas mais variadas ruas. Os poucos locais específicos para estacionamento próximos às áreas centrais da cidade, onde se concentram os estabelecimentos comerciais e diversos outros tipos de serviços, levam os motoristas a ocuparem passeios, obrigando os pedestres a trafegarem pelas ruas, prejudicando ainda mais sua mobilidade e segurança.

O tráfego de veículos nas áreas centrais também encontra obstáculo nas pequenas larguras das vias e nos materiais de acabamento que não permitem uma boa aderência. Também existem rampas de veículos, que avançam sobre as faixas de rolamento do tráfego em diversos locais obstruindo por completo o passeio e atrapalhando o fluxo dos pedestres.

Mesmo nos bairros mais recentes, devido à ocupação desordenada, os problemas se repetem: passeios insuficientes e estreitos, obstáculos obstruindo a passagem de pedestres, rampas de veículos invadindo as vias, revestimentos desgastados, etc.

Na Figura 4, mostra-se uma importante avenida, de ocupação recente, onde se observa a falta de delimitação clara entre rua e passeio, faixa de travessia de pedestre desgastada, quebra-mola não sinalizado, existência de carros e motocicleta estacionados sobre o passeio e invadindo a rua.



**Fig. 4 - Avenida Juscelino Kubitschek, bairro Bauxita, Ouro Preto, MG.**

Observando a condição histórica e topográfica da cidade, é de fácil compreensão que, como solução de mobilidade imediata, a população opte pela busca crescente do transporte motorizado individual, em detrimento, por exemplo, do transporte público coletivo.

O sistema atual de transporte coletivo é amplamente utilizado pelos estudantes para acesso ao campus da Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP) e ao Instituto Federal de Minas Gerais (IFMG). Atualmente, a cidade é atendida por uma frota de 40 veículos, sendo 10 convencionais e 30 micros, disponibilizados em 17 linhas. Os ônibus possuem horários incompatíveis com a necessidade de muitos dos usuários residentes em bairros mais distantes do centro histórico. Além disso, o sentido do tráfego e a falta de rotas alternativas sobrecarregam determinadas linhas.

Como complemento ao transporte coletivo realizado pelos ônibus e micros, existem, atualmente, táxis-lotação. O preço da tarifa é correspondente ao dos ônibus, mas as rotas dos táxis-lotação são ainda mais restritivas que as rotas dos ônibus e micros, atendendo somente a dois trajetos: da UFOP à rodoviária e da UFOP à Praça Tiradentes.

Em relação à sinalização viária, a sinalização horizontal (faixa de travessia de pedestre, faixa de estacionamento, ponto de ônibus, etc.), fundamental na ordenação do trânsito de

veículos e pedestres, encontra-se desgastada e é insuficiente em relação ao número de veículos e pedestres que circulam na cidade, principalmente quando se considera a demanda de tráfego oriunda do turismo. Faixas de travessia de pedestre são encontradas somente nos bairros novos e em número reduzido. No centro histórico, as faixas de pedestre são praticamente inexistentes.

Já a sinalização vertical é satisfatória nas áreas centrais e insuficiente nas áreas mais afastadas do centro. Existe a deficiência de sinalização informativa das condições de segurança de algumas vias no centro histórico que, devido à grande inclinação e ao revestimento, não podem ser utilizadas em momentos de chuva. Em toda a cidade existe apenas um semáforo, apesar da necessidade da instalação de mais aparelhos, principalmente em vias estreitas que recebem tráfego de veículos em dois sentidos.

A sinalização indicativa da cidade é bastante satisfatória no que se refere aos atrativos turísticos, tendo sido, inclusive, reformulada recentemente. Porém, em relação à identificação das vias, nota-se que nem todas as ruas são identificadas e falta uma maior continuidade e linearidade da informação para facilitar o acesso dos usuários ao destino final.

Ciente de que é impossível esgotar toda problemática da mobilidade urbana na cidade em poucas palavras, buscou-se, resumidamente, destacar os pontos que mais caracterizam a situação atual.

#### **4 PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE OURO PRETO**

##### **4.1 Desenvolvimento**

Para o desenvolvimento do PlanMob de Ouro Preto, foi contratada uma empresa especializada, por meio de licitação, conforme Termo de Referência Municipal. De acordo com o plano de trabalho apresentado, a empresa realizaria suas atividades em 10 etapas, relacionadas na Tabela 1.

**Tabela 1- Etapas de trabalho previstas para a realização do PlanMob – Ouro Preto, MG.**

<b>Etapas</b>	<b>Descrição</b>
1	Planejamento executivo.
2	Levantamento e avaliação de planos e legislação existentes.
3	Consolidação das informações existentes.
4	Pesquisas complementares.
5	Modelagem da rede de simulação.
6	Diagnóstico do sistema de mobilidade existente.
7	Geração de alternativas.
8	Simulação da proposta final.
9	Detalhamento da alternativa.
10	Programas de ação.

Fonte: RELATÓRIO 1, 2015.

O início dos trabalhos se deu em fevereiro de 2014, com previsão de término para outubro de 2014. Além do plano de trabalho, três seminários foram previstos: um primeiro para conhecer os desejos da população, um segundo para apresentação das alternativas e, finalmente, um terceiro para apresentação do Plano de Mobilidade em audiência pública.

O planejamento executivo, etapa 1, consistiu na elaboração do Plano de Trabalho. Nas etapas 2 e 3 foram executadas as seguintes atividades: levantamento das informações importantes à execução do projeto disponíveis na Prefeitura de Ouro Preto, consolidação e sistematização das informações levantadas com o cadastramento e a organização em bancos de dados, relatórios, mapas, e avaliação geral das informações apuradas e sistematizadas com o intuito de verificar a necessidade de levantamentos complementares para a execução das demais etapas do trabalho.

Complementarmente às etapas 2 e 3, foi realizado um levantamento das solicitações e expectativas existentes da população e dos governantes. Paralelamente, foram identificadas as ideias, os projetos e as ações em discussão ou em desenvolvimento na Prefeitura Municipal e que tenham relação com o tema, por meio da Secretaria Municipal de Governo.

Na etapa 4, relativa às pesquisas complementares, foi identificada a necessidade de caracterizar os deslocamentos de veículos e viagens, por meio de pesquisa de origem e destino, pesquisa de contagem volumétrica e pesquisa de fluxo. Em relação à etapa 5, modelagem da rede de simulação, não foi identificado nos arquivos públicos nenhum documento como resultado.

Na entrega da etapa 6, diagnóstico, foi efetuado o primeiro contato com a equipe técnica da Prefeitura, para análise e parecer dos trabalhos executados. Foi identificada a necessidade em se estabelecer um Grupo Técnico (GT), multidisciplinar, para avaliação e acompanhamento de todas as atividades realizadas pela empresa. Por meio da Portaria nº 02/2015, o GT foi criado.

O Grupo Técnico emitiu apenas um parecer, referente ao diagnóstico, elaborado em março de 2015, no qual fez diversas considerações baseadas em observações técnicas e em orientações do Caderno de Referência para elaboração do Plano de Mobilidade, do Ministério das Cidades, conforme apresentado na Tabela 2. Após as considerações, o diagnóstico foi revisto e passou-se para o desenvolvimento das etapas seguintes, bem como para a realização dos seminários.

**Tabela 2 - Parecer do Grupo Técnico em relação à etapa de diagnóstico do PlanMob – Ouro Preto, MG.**

<b>Considerações</b>	<b>Observações</b>
<b>Caracterização da cidade</b>	A caracterização da cidade se ateve apenas a fatos históricos, desconsiderando a análise da formação morfológica do espaço físico como, por exemplo, o processo de ligação e formação dos bairros, o traçado atual da cidade como resultado direto das lógicas de movimentação, entre outros.
<b>Legislação</b>	Na parte legislativa, foram citados artigos específicos das leis vigentes sem, contudo, apresentar uma análise qualitativa das suas efetivas influências no Plano de Mobilidade. A Lei nº 93/2011, Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, sequer foi citada ou analisada.  Análise de estudos e projetos existentes: não houve apresentação de nenhum dos muitos estudos e projetos existentes relacionados à mobilidade urbana,



	<p>sejam estes de âmbito federal, estadual, municipal ou particular.</p> <p>Coleta de dados e metodologia: com relação à opinião da sociedade, observa-se que esta foi apresentada de forma vaga, sem a exposição da metodologia utilizada. Foi colocado que a população reivindica questões pontuais, as quais não são citadas e, além disso, não se encontra anexo nenhum modelo de questionário, fichamento, etc.</p>
<b>Zona rural</b>	<p>Conforme orientação do Ministério das Cidades, a zona rural deveria ter sido contemplada, bem como, no caso de Ouro Preto, os distritos.</p>
<b>Pedestre</b>	<p>Segundo Ministério das Cidades, conforme temas obrigatórios para municípios com população de 60 a 100 mil habitantes, têm-se a priorização do transporte a pé. Logo, é necessária a apresentação de uma análise profunda, qualitativa e quantitativa acerca dos diversos fatores que influenciam e caracterizam os pedestres e seus deslocamentos, tal como foi apresentado o dos modais de transporte motorizados.</p> <p>Estudos de projeção: não foi apresentado nenhum estudo de projeção a partir dos dados coletados.</p>
<b>Acessibilidade</b>	<p>Não foi apresentado um mapeamento concreto das condições de acessibilidade do município, que constitui uma das premissas do Ministério das Cidades para elaboração do Plano de Mobilidade.</p>

Fonte: PARECER..., 2015.

Na etapa 7, foram apresentadas as alternativas para a infraestrutura viária, circulação de pedestres, acessibilidade, estacionamentos, circulação de bicicletas, transporte público e segurança, bem como a estimativa de custos. Também foi analisado o atendimento às demandas apresentadas pela comunidade.

Na etapa 8, foi realizada a simulação das alternativas para um cenário até o ano de 2025 e após avaliação, uma alternativa foi selecionada. Nas etapas 9 e 10, foi apresentado o relatório final com os programas de ação e implementação. Finalmente, em janeiro de 2016, foi publicada a minuta da lei que institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Ouro Preto e dá outras providências. A lei ainda não foi submetida à aprovação na Câmara Municipal de Vereadores.

#### **4.2 Avaliação do desenvolvimento do PlanMob.**

Nota-se pelo histórico do desenvolvimento do PlanMob em Ouro Preto diversas incoerências, desde o não atendimento ao cronograma até a qualidade da minuta de lei. Primeiramente, observa-se o descumprimento das etapas previstas no plano de trabalho, especificamente a etapa 5. Ademais, o fim das atividades se deu em 2016, mais de um ano após a data prevista e após o prazo legal determinado pelo Ministério das Cidades, que era abril de 2015.

As reuniões técnicas que aconteceram nas etapas iniciais dos trabalhos restringiram-se aos profissionais da Secretaria Municipal de Governo. Somente em março de 2015, um ano após o início da elaboração do Plano, houve o primeiro contato com os arquitetos da Prefeitura Municipal e foi instituído um grupo técnico multidisciplinar para acompanhar e avaliar as atividades.

A atuação do GT não se consolidou na prática. Apesar da realização de algumas reuniões, somente dois pareceres técnicos foram emitidos, não houve registro em atas das reuniões e nem todos os profissionais convocados compareceram. Além disso, a qualidade dos produtos das etapas de trabalhos foi questionada pelo GT, após a identificação de erros

primários, ilegibilidade das informações, falta de embasamentos técnicos, ausência de ordem sequencial das exposições, dentre outros. Ainda não houve qualquer capacitação para os membros do GT e para a população participante das audiências públicas.

Ao final do ano de 2015, quando divulgado que as etapas de trabalhos para o desenvolvimento do PlanMob estavam sendo encerradas, parte da equipe técnica da Prefeitura Municipal, que extrapola a composição do GT, emitiu um parecer questionando o processo de elaboração do Plano e suas propostas. O parecer foi entregue ao Secretário Municipal de Governo, coordenador das atividades relacionados ao PlanMob. Nele, foram ratificadas as situações descritas e expostas outras considerações, conforme segue abaixo:

- i. Conforme cronograma determinado pela empresa contatada, os trabalhos referentes à elaboração do Plano iniciaram no mês de fevereiro de 2014, com previsão de fim para outubro de 2014. Somente em março de 2015, dois arquitetos foram procurados para opinar a respeito dos trabalhos que estavam sendo executados, ou seja, após mais de um ano do início dos trabalhos e aproximadamente quatro meses após a previsão do encerramento das tarefas.
- ii. Foi instituído, por meio da Portaria nº 02/2015, um Grupo Técnico (GT) para avaliar e acompanhar os trabalhos de elaboração do Plano, porém somente dois pareceres foram liberados desde sua criação em março/abril de 2015.
- iii. Não é possível encontrar ou identificar, nos materiais disponibilizados, resultados das etapas que deveriam ter sido cumpridas e que foram estabelecidas pela própria empresa.
- iv. O desenvolvimento dos trabalhos não observou as orientações do Ministério das Cidades para elaboração de Planos de Mobilidade Urbana.
- v. Os relatórios apresentados se distanciam da realidade e da necessidade da cidade em diversos aspectos.
- vi. Algumas etapas foram desenvolvidas sem a observância da relação e interdependência entre elas.
- vii. As particularidades da cidade não foram consideradas com sua devida importância e não houve envolvimento dos cidadãos ouro-pretanos na elaboração dos trabalhos conforme previsão do Termo de Referência.
- viii. De acordo com a Lei nº 12.587 de 2012, o Plano de Mobilidade deveria ser integrado ao Plano Diretor Municipal, que no caso de Ouro Preto encontra-se ultrapassado, necessitando de revisão desde o ano de 2011.
- ix. De acordo com o Termo de Referência SCS nº 737/2013, o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana de Ouro Preto deveria contar com a participação do Gestor Municipal e equipe técnica capacitada, o que, de fato, não ocorreu.
- x. De acordo com o Termo de Referência SCS nº 737/2013, desde o início dos trabalhos deveriam ter ocorrido reuniões com os técnicos da Prefeitura Municipal, que somente foram procurados, conforme já exposto, em março/abril de 2015, um ano depois de concluídas as etapas sem acompanhamento.
- xi. De acordo com o Termo de Referência SCS nº 737/2013, as propostas e os relatórios deveriam ser entregues para aprovação oficial do Gestor do Contrato e equipe de gestão, porém, essas aprovações não ocorreram ou não foram registradas.

Logo, baseado no cenário exposto, identifica-se que o desenvolvimento do Plano foi feito sem o devido acompanhamento, as propostas não foram avaliadas e aceitas tecnicamente,

as etapas de trabalhos descumpridas e o GT não funcionou de forma satisfatória. O trabalho não pode ser considerado sequer próximo da finalização ou mesmo passível de ser submetido à aprovação das audiências públicas e da Câmara de Vereadores.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS: DESAFIOS E SOLUÇÕES.**

Conclui-se, de forma geral, que faltam políticas de promoção da mobilidade urbana por parte dos gestores municipais, a partir da elaboração de planos e projetos de melhoria do espaço urbano. Quanto ao PlanMob específico de Ouro Preto, observa-se que os governantes o veem apenas como uma obrigatoriedade e não como ação fundamental e primordial para a melhoria da cidade.

É possível identificar, também, que a falta de políticas por parte do poder público influencia diretamente na consciência da população que não vê a importância da mobilidade urbana no bem-estar, na qualidade de vida, no conforto e na saúde de todos, e acaba utilizando o espaço para benefício individual. Assim, faz-se necessário conscientizar a população de que, a partir de pequenas contribuições individuais, será possível contribuir para a melhoria da mobilidade na cidade. Contudo, as atitudes individuais somente serão válidas se associadas aos planos, projetos e à vontade política dos gestores municipais.

A elaboração de um Plano de Mobilidade é uma tarefa delicada e trabalhosa, porém, em Ouro Preto, considerando as características e particularidades históricas, somadas às condições topográficas locais, identifica-se uma situação desafiadora que envolve, além de todas as questões urbanas, a questão patrimonial e preservacionista. Percebe-se que a proposta dos governantes municipais para elaboração e concretização do PlanMob é a elaboração do Plano por uma empresa terceirizada que não convive cotidianamente com a realidade local, desvinculada das equipes técnicas locais e dos moradores, resultando em trabalhos com uma percepção deslocada da realidade. É um fato que a defasagem do quadro dos funcionários da Prefeitura leva à terceirização desse serviço como opção mais viável, mas a necessidade de reformulação dos trabalhos a partir da necessária intervenção dos técnicos e da população é clara. Essa desvinculação, porém, resulta em um desgaste econômico e intelectual tendo em vista os diversos interesses envolvidos.

A falta de acompanhamento das atividades, desde seu início, por um Grupo Técnico multidisciplinar, contribuiu para o atraso no cronograma e desaprovação de etapas já cumpridas e dadas como finalizadas. O Termo de Referência, que continha as orientações e exigência para o desenvolvimento das atividades, foi drasticamente desconsiderado, com isso a legalidade das ações realizadas podem ser questionadas. As audiências públicas realizadas não foram precedidas de capacitação popular e nem mesmo amplamente divulgadas, o que remete à insegurança em afirmar e defender os posicionamentos defendidos e concluídos nessas audiências.

Para melhorar a inserção do Plano no cenário real da cidade, a incorporação de profissionais locais na equipe de desenvolvimento do Plano possibilitaria a consideração das particularidades locais nos estudos realizados, tendo em vista que todo e qualquer planejamento que envolva Ouro Preto deve ser pensado a partir das características e demandas locais e não somente a partir das soluções gerais adotadas em larga escala por diversas cidades.

Somente com a devida participação popular é possível a elaboração de planos não excludentes, com margens a clientelismos e que representem as reais demandas do município e anseios da população. Da mesma forma, o acompanhamento por um grupo técnico multidisciplinar pode resultar em planos consistentes e imparciais. Além disso, o

cumprimento de todas as etapas de trabalhos propostas contribui para um produto final resultante de uma sequência lógica e linear de atividades de fácil compreensão e avaliação de todos.

As características que definem cada cidade não devem ser vistas como fatores limitantes, mas como elementos positivos dentro da necessidade de experimentação e criação de novas alternativas para elaboração de planos cada vez mais dinâmicos, completos e executáveis.

## 6 REFERÊNCIAS

ANDRADE, Guilherme Agostinho Pletikoszits. **Geoprocessamento no diagnóstico municipal de Ouro Preto como subsídio para construção de Plano Diretor**. 2006. 52 f. Monografia (Especialização em Geoprocessamento – Departamento de Cartografia) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

BRASIL. Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. 2012a.

BRASIL. Ministério das Cidades. 2012. PLANMOB. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades: Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. 2012b.

EM DEFESA de Ouro Preto. 2003. Disponível em: <<http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/113/em-defesa-de-ouro-preto-23543-1.aspx>>. Acesso em: 13 set. 2014.

FONTANA, Luiz. Acervo de fotografias. Disponível em: <<http://www.ouopreto.mg.gov.br/luizfontana/index/index.php>>. Acesso em: 28 out. 2014.

IPHAN. Portaria nº 312 de 20 de outubro de 2010. Dispõe sobre os critérios para a preservação do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico de Ouro Preto em Minas Gerais e regulamenta as intervenções nessa área protegida em nível federal, 2010.

NATAL, Caion Meneguello. Ouro Preto e as principais representações da cidade histórica. **Revista eletrônica Urbana**, v. 1, 2006. Disponível em: <<http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/1048/756>>. Acesso em: 29 out. 2014.

**PARECER do Grupo Técnico em resposta ao Diagnóstico de mobilidade urbana**. Parecer 001/2015. Março, 2015.

PEREIRA, Larissa de Souza. **Ouro Preto e a estética do labirinto**. 2011. 101f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo - Centro de ciências exatas, ambientais e tecnologias) - Pontífica Universidade Católica de Campinas, São Paulo, 2011.

RELATÓRIO 1. **Planejamento Executivo dos Trabalhos**. Rua Viva – Instituto da Mobilidade Sustentável. Fevereiro de 2014. Disponível em: <<http://ouopreto.mg.gov.br/consultas-publicas/elaboracao-do-plano-diretor-de-mobilidade>>. Acesso em: 15 set. 2015.