

MOBILIDADE URBANA EM OURO PRETO: OUSADIA COMO ESTRATÉGIA

Marcos Fontoura de Oliveira [^{*]}

Ronaldo Guimarães Gouvêa [^{**]}

Estamos no século XVII

As cidades brasileiras são poucas e despovoadas. Frans Post, em pintura que ficará célebre por ser presenteada por Maurício de Nassau a Luís XIV, registra como é o transporte terrestre no Brasil Holandês. O detalhe a seguir é visto no canto inferior direito dessa pintura. Nela vemos uma rede sendo carregada por dois homens negros. Dentro dela está a mulher do plantador de cana-de-açúcar que dá nome à obra. Ao lado da rede segue uma mulher negra carregando uma cesta na cabeça. Um cavaleiro montado segue à frente do pequeno grupo que se desloca.



Figura 1 - POST.F. (1650-1655) fotografado no Louvre Abu Dhabi por Marcos Fontoura de Oliveira (2020)

Nesse mesmo momento, para ir de uma fazenda a outra no Brasil Português, as pessoas deslocam-se de forma similar à pintada pelo artista holandês. Para o transporte de cargas são usadas tropas de cavalos ou mulas, conduzidas por tropeiros. Típica das regiões sul, sudeste e centro-oeste do Brasil, essa atividade durará até o início do século XX.

Em 1698 surge no interior da colônia portuguesa o acampamento de Ouro Preto pela bandeira de Antônio Dias de Oliveira. É também nesse momento que se inicia, nesse local, a construção da casa que, trezentos anos depois, quase em ruínas, será comprada e restaurada por Elizabeth Bishop para se tornar a Casa Mariana.

Estamos no século XVIII

Em 1711, o governador da Capitania de São Paulo e Minas de Ouro eleva Ribeirão do Carmo, Ouro Preto e Sabará à condição de vilas. Ouro Preto é denominado inicialmente Vila Rica de Albuquerque e depois Vila Rica de Nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto. Ela surge grande em área, resultado da fusão de vários arraiais. Seu território eleva-se a mais de mil metros de altitude, sobre as ladeiras do vale do Córrego Tripuí, que sulca as agrestes vertentes meridionais do Quadrilátero Ferrífero. Com a criação da Capitania de Minas Gerais em 1720, Vila Rica torna-se capital.

O acesso às regiões das minas é feito inicialmente através do entroncamento do Caminho Geral do Sertão (depois chamado Caminho Velho) com o distrito do ouro, em Sabará. É por aí que chegam as boiadas e mercadorias como carne-seca, sal, couro, rapadura e peixe seco. Tudo muito caro. A comida é escassa e a fome, intensa. Em abundância, as pepitas de ouro encontradas nos córregos, cobertas por um material escuro que dá nome ao lugar: Ouro Preto.

O abastecimento das Minas melhora com a abertura de um novo acesso: o Caminho Novo. Projeto de Artur de Sá e Menezes, governador da Repartição Sul, tem como objetivo criar uma rede de circulação de mercadorias interligando os distritos mineradores e dois importantes núcleos de abastecimento: o porto do Rio de Janeiro e a Vila de São Paulo. O Caminho Novo encurta a distância do Rio de Janeiro a Vila Rica para cerca de vinte dias, apesar de continuar muito difícil a travessia da Mantiqueira: lama, insetos e ranchos de palha para pernoite.

O terceiro e último caminho de acesso é o Boca das Minas. Ele começa no centro da Baixada Fluminense e, antes de subir a Serra da Mantiqueira, entronca na Vila de Taubaté com o Caminho de São Paulo. Essa via transforma o Rio de Janeiro no principal mercado abastecedor das minas e por ela transitam mercadorias, gado, homens e milhares de negros escravizados.

Nessa época são poucas as opções de transporte e as pessoas deslocam-se com parcimônia de um lugar a outro, entre fazendas ou dentro dos arraiais, vilas e cidades. Os transportes urbanos são escassos e não muito diferentes dos usados no século anterior: redes para mulheres brancas;

cavalos, burros e charretes para homens da burguesia. Aos serviçais negros, pardos e indígenas, resta apenas uma opção: o transporte a pé, sempre sem sapatos.

Subir e descer as ladeiras de Vila Rica consome o suor dos escravizados. No auge do Ciclo do Ouro circulam por suas ruas e vielas dezenas de milhares de pessoas, entre brasileiros e estrangeiros.

Vila Rica é a maior aglomeração urbana das Américas, chegando a ter 80 mil habitantes. Ela torna-se um importante centro intelectual, sede do movimento literário conhecido como Arcadismo Mineiro, ligado à poesia bucólica, em voga na Europa Ocidental. É também o grande centro de irradiação do chamado Barroco Mineiro, com realizações nos campos da arquitetura, escultura, pintura e música. Participam do movimento cultural os poetas Cláudio Manuel da Costa, Alvarenga Peixoto e Tomás Antônio Gonzaga. Contemporâneo desses intelectuais, dois artistas se destacam trabalhando juntos, em especial na Igreja de São Francisco de Assis: Antônio Francisco Lisboa, o Aleijadinho, e Manuel da Costa Ataíde, o Mestre Ataíde.

Em meados desse século as minas da região dão sinais claros de esgotamento. O pico na produção se dá entre 1737 e 1746. Diante da progressiva queda de produção, os habitantes das Minas não estão conseguindo pagar os impostos devidos à Coroa. Em 1789 ocorre em Vila Rica a conspiração pela independência que ficará conhecida como Inconfidência Mineira.

Após a tentativa malsucedida de instauração de uma república, é grande a encenação da Coroa Portuguesa para mostrar sua força e desencorajar o surgimento de outros movimentos. A leitura da sentença imposta aos inconfidentes dura dezoito horas. Vários são condenados à forca. O poeta Cláudio Manuel da Costa suicida-se. Uma carta de clemência da rainha Dona Maria transforma quase todas as penas em expulsão do Brasil: o degredo. A exceção é Tiradentes. Sua execução deve ser exemplar. Ela inclui enforcamento, retalhamento do corpo e exibição de sua cabeça na principal praça de Vila Rica.

A execução de Tiradentes acontece em 21 de abril de 1792, no Rio de Janeiro. Descumprindo decisão da Coroa Portuguesa, que proíbe o toque de sinos nesse dia, um morador anônimo de Vila Rica ousa reverenciar Tiradentes. Os moradores locais ouvem o sino da capela de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Brancos, também conhecida como capela do Padre Faria. Esse sino ficará mundialmente conhecido como o Sino de Ouro Preto.

Estamos no século XIX

O Brasil torna-se independente de Portugal em 1822. Um ano depois, quando de sua elevação à condição de cidade, Vila Rica recebe a designação que doravante a acompanhará: Ouro Preto. Recebe também o título de Cidade Imperial, o que lhe confere poder e autonomia. A partir de 1825 é a capital da Província de Minas Gerais e, com a Proclamação da República, em 1889, a capital do Estado de Minas Gerais.

Na ausência de uma imagem mineira, tomemos uma baiana, reveladora de como se locomovem, nesse momento, as mulheres burguesas brasileiras. A seguir vemos uma fotografia de 1860, tirada em um estúdio na cidade de Salvador. Nesse registro, a mulher branca está sentada em sua “cadeira de arruar” ou simplesmente “cadeirinha”. A cortina da cadeira está aberta e ela posa ladeada por dois homens negros, de pé, descalços. Eles usam fraque e cartola. Esse é o modo de transporte da elite, seguindo modismo trazido da Europa. Quem mais o adota são as mulheres brancas, mas as cadeirinhas também são usadas por autoridades políticas e religiosas.



Figura 2 - Anônimo (c.1860)

Em 1880, Marc Ferrez mostra-nos tropeiros com seus animais no mercado de Ouro Preto na icônica fotografia que vemos a seguir. As viagens dessas tropas, transportando mercadorias e conduzindo gado, duram semanas até chegar até ali. Eles estão fatigados. À direita vemos a Igreja de São Francisco com todas as suas portas fechadas. Uma delas se abrirá daqui a pouco para receber os fiéis que virão para a missa. As mulheres mais ricas certamente chegarão em suas cadeirinhas, cada qual carregada por dois escravizados negros, que ficarão do lado de fora da igreja esperando. Descalços, eles vestem roupas com o mesmo tecido da cortina da cadeirinha, como parte que são da mobília. Junto a cada cadeirinha há quase sempre uma pajem que carrega o livro de missa de sua senhora. Nos dias de festa o povo se aglomera na porta das igrejas mais importantes de Ouro Preto. Todos querem ver qual é a cadeirinha mais bonita, a mais ricamente adornada.



Figura 3 - FERREZ, M. (c.1880)

Antes do século acabar, mais precisamente em 1897, a cidade perde suas funções administrativas e seu poder. Ela deixa de ser capital estadual, cedendo o posto para a novíssima Cidade de Minas, que depois muda de nome para Belo Horizonte, planejada e construída como um símbolo republicano.

Ouro Preto é sensivelmente esvaziada, lembrando que nesse momento, com o esgotamento das jazidas auríferas da região, parte da população já havia se deslocado para as regiões cafeeiras da Zona da Mata e do Vale do Paraíba. Isto inibe seu crescimento urbano nas décadas seguintes, o

que paradoxalmente contribui para a preservação de sua riqueza arquitetônica. Ela não sofre a pressão imobiliária que condenará sua sucessora, Belo Horizonte, a não conseguir preservar seu patrimônio arquitetônico, bem mais recente.

Estamos no século XX

Apesar da transferência do governo estadual para Belo Horizonte, a história continua pulsando nas ruas de Ouro Preto. A cidade se adapta aos novos tempos.

Em suas ladeiras, o casario colonial e as ricas igrejas continuam formando o maior conjunto arquitetônico do barroco brasileiro. No centro histórico, os viajantes ficam fascinados ao caminhar pelas inúmeras ladeiras de pedra para conhecer edificações exuberantes como a Matriz de Nossa Senhora do Pilar, a Matriz de Nossa Senhora da Conceição, a Igreja de Nossa Senhora do Carmo e a Igreja de São Francisco de Assis.

Em 21 de abril de 1960, o Sino de Ouro Preto, que dobrou para reverenciar Tiradentes quase duzentos anos antes, é transportado até Brasília para ser tocado na cerimônia de inauguração da nova capital do Brasil. Dessa vez sabemos quem o toca: é o mestre sineiro Amador Gomes, levado especialmente de Minas Gerais para a ocasião, junto com o sino.

Em 1969 é criada a Universidade Federal de Ouro Preto (Ufop) com a junção das centenárias e tradicionais Escola de Farmácia e Escola de Minas. Ao longo dos anos, a universidade cresce, ganhando novos cursos e multidões de alunos.

Em 1980, Ouro Preto torna-se a primeira cidade brasileira a receber da Unesco o título de patrimônio mundial da humanidade. A cidade espalha-se por treze distritos: Amarantina, Antônio Pereira, Cachoeira do Campo, Engenheiro Correia, Glaura, Lavras Novas, Miguel Burnier, Santa Rita de Ouro Preto, Santo Antônio do Leite, Santo Antônio do Salto, São Bartolomeu e Rodrigo Silva, além da sede.

A antiga capital colonial não está parada no tempo: além da agitação proporcionada pelos estudantes universitários em suas repúblicas, a cidade ganha vida nos eventos culturais, como a Mostra de Cinema, em junho, o Festival de Inverno, em julho, além do Tudo é Jazz e do Fórum das Letras, em setembro. As repúblicas são moradias estudantis que também hospedam turistas, principalmente durante o seu movimentado carnaval de rua.

A arquitetura barroca de Ouro Preto inclui, além de praças, fontes e pontes, um sistema viário íngreme e sinuoso, composto, em grande parte, por vias revestidas de pedras. Essas pedras permanecem assentadas pelo sistema de “junta seca”, que dificulta a circulação de veículos e pedestres.

O transporte coletivo da cidade, por sua vez, continua de péssima qualidade. As cadeirinhas e os escravizados não mais existem, felizmente, mas nada de bom foi colocado no lugar. Os ouro-

pretanos pobres penam nos deslocamentos diários. Os ricos não se ocupam em querer melhorá-lo. A classe média finge que é rica. Os turistas não entendem como pode ser tão precário o transporte público de uma cidade tão rica e tão bonita.

Estamos no século XXI

Em 2010 o censo brasileiro contabiliza uma população de 70.281 habitantes em Ouro Preto.

Nesse mesmo ano, bem longe do Brasil, a *European Commission* lança o prêmio anual *Access City Award (ACA)* em parceria com a *European Disability* para reconhecer as cidades mais acessíveis da União Europeia. Todas as cidades com mais de 50 mil habitantes são incentivadas a participar. Para tanto, elas devem apresentar as atividades e estratégias concebidas para eliminar obstáculos e melhorar a qualidade de vida dos cidadãos. A expectativa dos organizadores é que as cidades inspirem umas às outras a melhorarem suas políticas e atividades no âmbito da acessibilidade.

Na primeira edição do *ACA* concorrem 66 cidades de 19 países da União Europeia. Quatro cidades, de três países, são selecionadas como finalistas: Ávila e Barcelona (Espanha), Colônia (Alemanha) e Turku (Finlândia). A cidade agraciada com o primeiro lugar na primeira edição do prêmio é Ávila, uma cidade com muralhas do século XI. Mostra-se ao mundo, assim, que acessibilidade e preservação de patrimônio não são direitos conflitantes. É possível garantir ambos de forma concomitante.

Entre 2014 e 2016 é elaborado o Plano de Mobilidade Urbana de Ouro Preto, atendendo exigência da Lei Federal nº 12.587/2012. Locomover-se na cidade, no entanto, continua não sendo tarefa fácil. Todos sabem que a desobstrução do trânsito no centro, notadamente no núcleo histórico, e a melhoria do transporte público são pontos estratégicos para um deslocamento confortável e seguro para todos. O plano elaborado contempla ações em diversos aspectos: transporte coletivo, sistema viário, rodovias, acessibilidade, tratamento de calçadas, ciclovias. O estudo, supostamente, inclui o tratamento dos problemas de mobilidade, não só para o momento atual, mas para os próximos dez anos. Esse plano, no entanto, como o de tantas outras cidades, Brasil afora, permanece praticamente desconhecido e fica apenas no papel.

Na Europa, o concurso *ACA* prossegue ano a ano. Mais e mais cidades vão mostrando ao mundo que é possível uma cidade ser inclusiva e amigável com seus habitantes sem colocar em risco suas riquezas. Em 2019, por exemplo, para reconhecer o Ano Europeu do Patrimônio Cultural, são atribuídos dois prêmios especiais a cidades que realizaram esforços notáveis para assegurar que o seu patrimônio seja acessível a todos, sendo aberta a participação às com menos de 50 mil habitantes. Os juízes do concurso premiam Viborg (Dinamarca) e Monteverde (Itália): ambas mostram um elevado grau de sensibilidade ao eliminar barreiras que impediam ou dificultavam o acesso de pessoas com mobilidade reduzida a locais históricos.

Em 2020, a população estimada de Ouro Preto é de 74.558 pessoas, pouco mais que a registrada dez anos antes.

Em 14 de dezembro de 2020, em plena pandemia de Coronavírus, a Assembleia Geral das Nações Unidas (ONU) declara, em Genebra, o período 2021-2030 como a Década do Envelhecimento Saudável. Muitas cidades, em várias partes do mundo, se mobilizam: elas sabem que decisões da ONU abrem janelas de oportunidades que não podem ser desperdiçadas. Ouro Preto está atenta e aproveitará essa janela entreaberta.

Em 2021, o prefeito de Ouro Preto, visionário, não perde tempo ao assumir a prefeitura em seu mandato que irá até 2024. Ainda em 2021, ele anuncia que o plano de mobilidade da cidade precisa ser atualizado. Para tanto, deve passar por uma revisão rigorosa.

Esse governante apenas aguarda que a pandemia de Coronavírus esteja sob controle para convocar toda a população para juntos, assumirem uma meta ousada: transformar a mobilidade urbana da cidade. Ele propõe e os moradores aceitam: o transporte da cidade, tanto o público quanto o privado, tanto o individual quanto o coletivo, deve cumprir duas funções principais, quais sejam, dar conforto a seus habitantes e atrair mais turistas.

O prefeito ampara-se em especialistas que lhe mostram não ser necessário editar qualquer nova lei: basta fazer cumprir a legislação em vigor, em especial a Lei n.º 13.146/2015, conhecida como Lei Brasileira de Inclusão (LBI). Alguns inimigos do prefeito bem que tentam, com artimanhas e conchavos, com pareceres jurídicos encomendados e mandados de segurança, suprimir a exigência do “desenho universal como regra de caráter geral” no planejamento e na operação da mobilidade urbana, expressa claramente na LBI. Tentam, mas não conseguem. Parceiros de peso, nesse momento, são o Ministério Público de Minas Gerais (MPMG), o Ministério Público Federal (MPF) e a seccional mineira da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB-MG). Essas instituições colocam-se ao lado da Prefeitura na disputa de narrativas e contra o falso dilema de que um sistema mais acessível seria mais caro e, por conseguinte, insustentável. A falta de consenso na identificação do problema central – a péssima qualidade do transporte – é uma aposta dos conservadores para emperrar a busca de soluções urbanísticas para a cidade. A insurgência ouro-pretana, no entanto, se impõe. Soluções ousadas são debatidas democraticamente.

Depois de um período bastante turbulento na política, com agitações de norte a sul, iniciado em 2016, com a deposição da presidenta eleita, o Brasil começa a voltar a alguma normalidade em 2022. Há uma luz no fim do túnel. Em 2023 começa o julgamento de um importante juiz. Um ex-presidente deixa sorrateiramente o país com seus quatro filhos.

Continuamos no século XXI, agora no ano 2030

Há quase dez anos, no início de 2022, quando todo o Brasil finalmente comemorava o fim da pandemia do coronavírus, o prefeito de Ouro Preto fez um pronunciamento histórico na Praça Tiradentes. Ele convocou a intelectualidade brasileira e mundial para ajudar a cidade a cumprir as metas estabelecidas localmente. Para tanto, ele aproveitou-se de um fato pontual.

Expliquemos para os que não se lembram. Um ano antes, em 2021, a 34ª Bienal de São Paulo promoveu atividades artísticas em torno do famoso Sino de Ouro Preto. Ele foi tomado como um dos enunciados da mostra, como um objeto com história marcante. Em torno desse sino diversas obras foram distribuídas pelos curadores. Sua presença em dois momentos marcantes da história do país foi capaz de mobilizar pesquisas em torno da repetição e da diferença, da memória e do futuro. Na fotografia que segue vemos a imagem de um vídeo desse sino, instalado à época no interior do Pavilhão Ciccillo Matarazzo do Parque do Ibirapuera para a exposição Vento, parte integrante da memorável 34ª Bienal.



Figura 4 - FANAN, L. / FUNDAÇÃO BIENAL DE SÃO PAULO (2021)

O prefeito de Ouro Preto, no agora quase longínquo ano de 2022, agiu com coragem. Em seu discurso, no mesmo local em que fora exibida a cabeça do insurgente assassinado na Inconfidência Mineira, ele associou a morte de Tiradentes e a inauguração de Brasília à necessidade de reinvenção de Ouro Preto.

Ele anunciou que naquele momento convidava artistas conceituados no cenário nacional e internacional para se hospedarem em Ouro Preto como hóspedes da Prefeitura. O ponto de encontro desses artistas passou a ser a Casa Mariana, onde viveu a poeta Elizabeth Bishop, uma casa do século XVII especialmente emprestada pelos atuais proprietários para a ocasião. Ali os artistas se encontravam quando queriam, sem qualquer intervenção pública, apenas para conversar, tomar café com broa, saborear um pão de queijo, ver a paisagem e partilhar suas ideias. A eles o prefeito pediu, tão somente, que fizessem o que sabiam fazer: arte. O resultado não poderia ser melhor. Bienais de Arte e de Arquitetura, mundo afora, homenageiam Ouro Preto, desde então, convidando esses artistas a exporem suas obras ali concebidas. Como bem já se disse: “a cidade favorece a arte, é a própria arte”.

Continuamos no século XXI, ainda em 2030

Olhando para trás, ninguém hoje é capaz de acreditar que há dez anos a mobilidade urbana em Ouro Preto fosse tão ruim como dizem. Ninguém mais sequer se lembra de como isso era.

O serviço de transporte público é outro. As frotas foram totalmente substituídas.

Até 2021 o sistema de transporte coletivo era composto por poluentes ônibus movidos a óleo diesel, com motor traseiro e barulhentos, com elevadores que nunca funcionavam, nem a pedido, para embarcar pessoas em cadeiras de rodas. Dizem que, à época, os donos das empresas não deixavam que os motoristas acionassem os elevadores dos ônibus para que os equipamentos, supostamente, não se estragassem no contato com o calçamento de pedras das ruas.

Hoje, a frota do transporte coletivo é composta por micro-ônibus elétricos, todos sem qualquer degrau de acesso, com um sistema sofisticado de suspensão que faz as viagens acontecerem sem solavancos. Os ônibus são todos de piso baixo e têm câmbio automático, com janelas amplas. Uma rampa automática instalada na porta dianteira projeta-se do veículo à calçada a cada ponto.

A Prefeitura estabelece que a idade máxima dos ônibus é de cinco anos, de forma que a frota está sempre nova e cada vez com modelos mais modernos. As empresas de outras cidades passam a comprar da empresa ouro-pretana os micro-ônibus que não podem mais operar na cidade. Os ônibus de piso baixo espalham-se, então, pelos sistemas de transporte das cidades vizinhas e deixam de ser uma novidade, impulsionando o mercado de ônibus. Uma grande multinacional de fabricação de veículos aproveita-se desse novo mercado e lança modelos cada vez mais arrojados. Impulsionada a produção, caem rapidamente os preços desses veículos.

Os motoristas do novo serviço de ônibus estão sempre uniformizados e trabalham satisfeitos. Alguns até arriscam um *good morning* e um *bonjour* com os turistas. No verão, eles são treinados a manter o ar-condicionado dos ônibus ligado nos horários mais quentes do dia, para o conforto deles e dos passageiros. Quando não faz calor, as janelas estão sempre abertas. O ar circula.

Os turistas, nos finais de semana, podem comprar um cartão que lhes dá o direito de circular pela cidade, por todo lado, por um preço fixo. É o cartão “Sem limite - Ônibus - Turista”.

Como os ônibus são confortáveis e seguros, ninguém precisa circular de automóvel pela cidade para ir a uma igreja, uma fonte, um restaurante. Os estacionamentos públicos, todos geridos pela própria Prefeitura, ainda existem, mas com altos preços: a receita é direcionada ao financiamento do transporte coletivo. Há uma exceção: as pessoas com deficiência que têm dificuldade de locomoção recebem da Prefeitura um cartão de estacionamento gratuito e ilimitado para usar em toda a cidade. É o cartão “Sem limite - Automóvel - Pessoa com deficiência”.

Aos poucos, as pessoas com mobilidade reduzida descobrem que já podem fazer incursões também pelas ruas. Como ninguém quer que o patrimônio histórico de Ouro Preto seja destruído, mas todos sabem que uma cidade é para ser usufruída por todos, as soluções vão surgindo, uma após outra, aqui e ali. Isto se dá graças ao comando de uma arquiteta pernambucana, famosa por suas ousadias em Olinda, que assume a Secretaria de Mobilidade Urbana de Ouro Preto. Ela trabalha em parceria permanente com o Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), o Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Minas Gerais (CAU-MG) e o Conselho Regional de Agronomia e Engenharia de Minas Gerais (Crea-MG). Juntos eles promovem concursos, oficinas, gincanas e outras formas de estimular a criatividade de arquitetos, engenheiros e designers. O Centro de Estudos Urbanos da Universidade Federal de Minas Gerais (Ceurb-UFMG) e a Ufop são parceiros de primeira hora. Seguem-se as parcerias com a Universidade de São Paulo (USP), a *Georgetown Disability Alliance* de Washington D.C., o Instituto Superior Técnico (IST) da Universidade de Lisboa e muitas outras instituições.

As inovações mais apreciadas pelos moradores são as implantadas nos pontos de paradas dos ônibus da cidade, que foram todos revistos, um a um, para garantir conforto e segurança aos passageiros. Tudo começou com um concurso internacional de ideias promovido pelo *World Resources Institute* (WRI) para buscar um padrão de abrigo que pudesse ser instalado nos pontos mais movimentados. Dali para as muitas inovações, foi um pulo.

As janelas amplas dos veículos permitem que os usuários cadeirantes vejam bem todo o esplendor arquitetônico da cidade. Em cada ônibus há dois espaços para cadeira de rodas (com bancos escamoteáveis para os passageiros sentarem quando não há cadeirantes presentes).

Saindo da pequena e charmosa rodoviária, denominada Terminal 8 de Julho, na Praça Tancredo Neves, os ônibus elétricos se dirigem à Praça Tiradentes pela Rua Padre Rolim, uma das vias de acesso mais importantes ao núcleo histórico. Diversos turistas já descem ali mesmo, apenas para ficar um tempo observando duas maravilhas: o Museu da Inconfidência, instalado no prédio da antiga Casa de Câmara e Cadeia, e o Museu de Ciência e Técnica, instalado no antigo Palácio dos Governadores. O ônibus segue seu caminho. À direita, pela Rua Senador Rocha Lagoa, antiga Rua das Flores, vê-se o Grande Hotel de Ouro Preto, monumento ao Modernismo projetado na década de 1940 por Oscar Niemeyer, mesclando linhas modernas e coloniais. Prosseguindo em direção ao Largo do Rosário, pela Rua São José, também conhecida como a rua dos bancos, os turistas deslumbram-se com a que é considerada uma das mais bem preservadas ruas da cidade. À direita, eles veem a antiga Casa dos Contos, casarão construído entre 1782 e 1784. Ao longo do trajeto, um alto-falante indica, em português, os monumentos históricos e edificações mais

importantes. Os turistas estrangeiros acessam um aplicativo que lhes permite escutar a mesma informação em outras línguas. Todos ficam extasiados

Voltando à Praça Tiradentes pela Rua Conde de Bobadela, antiga Rua Direita, de dentro do ônibus elétrico são vistos muitos restaurantes, bares e pousadas. Atravessando a monumental praça e tomando a Rua Cláudio Manoel, em direção ao Largo Marília de Dirceu, vê-se a Ponte de Antônio Dias.

O novo serviço de ônibus faz tanto sucesso entre os turistas que eles descem de um ônibus de uma linha para, em seguida, pegar outro ônibus de outra linha. A quantidade de viagens aos domingos é grande, tal é o movimento. Um detalhe: os quadros de horários são programados para ninguém viajar em pé, aproveitando assim melhor a paisagem. Afinal, pessoas viajando em pé tirariam a visão dos cadeirantes que estão, obrigatoriamente, viajando sentados.

Em nenhum ônibus da cidade há roletas para controlar o pagamento da tarifa. Não há trocadores e nem cobrança em dinheiro pelos motoristas. Os cartões de transporte são validados no momento do embarque, sem o qual não é possível usar o serviço. Não há registros de fraude.

Os preços do transporte coletivo são definidos de forma inteligente. Todo dia 21 de abril, por exemplo, ele é gratuito para todos, embora seja bem difícil circular na cidade nesse dia, mesmo a pé. A capital de Minas Gerais permanece sendo transferida para Ouro Preto nessa data, todos os anos. Muitas comemorações acontecem, políticos de todos os espectros querem ser vistos na cidade.

A tarifa do transporte coletivo nos dias úteis é mais alta nos horários de pico, para estimular a desconcentração e baixar o custo final do serviço. É bem verdade que os empregadores reclamaram dessa regra, quando ela foi instituída, alegando que o custo do vale-transporte ficaria proibitivo. Alguns ameaçaram demitir trabalhadores, mas o prefeito não recuou. Com o tempo, as grandes empresas mantiveram seus horários e incorporaram os custos. Os pequenos empresários, por sua vez, ajustaram seus horários de entrada/saída dos empregados e tiveram até lucro com o custo menor na compra dos vales-transportes.

A tarifa dos ônibus não é vinculada à distância percorrida pelo passageiro, privilegiando os que moram mais longe, subsidiados pelos que fazem deslocamentos mais curtos. Isso levou os empresários a não mais condicionarem a contratação do empregado em função do seu local de moradia. Até então, quando a tarifa dos distritos era mais alta que a tarifa da sede, era comum o empregado até mesmo mentir sobre o local de moradia para garantir um emprego e, assim, ter que arcar sozinho com a diferença da tarifa.

A tarifa nos finais de semana é mais alta que a fixada nos dias úteis e isto não é um problema para os muitos turistas. O que eles querem é conhecer cada recanto da cidade. Os que usam o cartão “Sem limite - Ônibus - Turista” aproveitam ainda mais: eles descem em um ponto, tomam um café numa padaria e depois tomam o ônibus da mesma linha, novamente. Os comerciantes estão satisfeitos com o novo movimento.

O preço da passagem para uso do transporte coletivo pelos ouro-pretanos é baixo, quase simbólico. Cada morador tem o seu cartão “Sem limite - Ônibus - Morador”. Dizem até que o prefeito anda pensando em implantar a tarifa zero para os moradores, seguindo os passos de

outras cidades, mundo afora.

A sinalização de trânsito de toda a cidade foi totalmente revista, placa a placa. Foram implantadas, inclusive, sinalizações indicativas com *pictolíbras* em respeito às pessoas surdas. Além disso, a fiscalização para garantia do cumprimento das proibições e permissões passou a ser feita com o apoio de tecnologia de ponta. Poucos se atrevem a descumpri-las. A cidade se orgulha de ser um lugar onde a lei de trânsito é cumprida por todos.

Nas travessias de pedestres semaforizadas da cidade os sinais sonoros são sincronizados com os sinais luminosos, nas 24 horas do dia, sem o uso de botoeiras. O volume desses sinais sonoros é ajustado automaticamente em função do som ambiente, não incomodando os moradores durante a noite. Nas faixas zebreadas sem semáforos a preferência é sempre dos pedestres e o número de mortos no trânsito foi zerado há alguns anos. As pessoas com deficiência visual podem, finalmente, se deslocar pela cidade com segurança e autonomia. Ouro Preto orgulha-se de ser cidade-irmã de Lüdenscheid, na Alemanha, que com seus 75 mil habitantes zerou o seu índice de mortos na década passada. A Prefeitura implantou grandes painéis nas entradas da cidade, atualizadas diariamente. Quem hoje entrar na cidade lerá: “Você está entrando em uma cidade sem mortos no trânsito há 487 dias. Ajude-nos a ampliar essa marca”.

Os turistas que não querem se hospedar em hotéis têm a sua disposição uma rede de casas que alugam quartos. Isto dá uma renda extra aos moradores que gostam e querem receber turistas. É um serviço simples, sem luxos, mas com muito conforto. Os profissionais da saúde já detectaram que essa prática melhorou a saúde física e mental de muitos idosos, pois retirou-os do isolamento. O *International Longevity Center* instalou sua sede brasileira (ILC-BR) na cidade e vem participando ativamente de ações que buscam melhorar a vida da população idosa local.

A linha de trem que liga Belo Horizonte a Ouro Preto foi recentemente reativada. Os turistas estrangeiros, em sua quase totalidade, agora chegam à cidade por esse meio de transporte. Quando compra a passagem em Belo Horizonte, ele opta pelo chamado “bilhete turístico” que lhe dá direito ao traslado de chegada e de partida. Ao desembarcar na Estação Ferroviária, um táxi elétrico já o espera para transportá-lo ao hotel, acionado pela própria empresa que vendeu a passagem. O turista entrega ao motorista, uniformizado e bem-humorado, um voucher de pagamento que ele, mais tarde, resgatará. Esse mesmo turista agendará na própria recepção de seu hotel o horário em que um novo táxi elétrico o trasladará no dia de sua partida. As locadoras de automóvel reclamam da concorrência, pois nenhum turista quer mais alugar veículos em Belo Horizonte para conhecer Ouro Preto. O choro é livre.

Os turistas aficionados em ferrovias têm um presente extra quando desembarcam na Estação Ferroviária de Ouro Preto, situada na Praça Cesário Alvim. É como voltar ao passado. Ao longo da semana eles certamente não perderão uma visita à vizinha cidade de Mariana, em um trem que parte dessa mesma estação: um passeio inesquecível tendo paisagens deslumbrantes como cenário.

A cidade conta com um moderno serviço de táxi elétrico para aqueles que querem e estão dispostos a pagar por um serviço de maior preço. Todos os veículos são obrigados a oferecer desenho universal e capacidade para transporte de pelo menos uma cadeira de rodas. Paradoxalmente,

em Ouro Preto são os motoristas de aplicativo que reclamam da concorrência dos táxis, pois poucos os acionam para fazer o trajeto entre os hotéis e as duas estações de chegada/saída da cidade: a rodoviária e a ferroviária. O uso de aplicativos não é proibido na cidade, mas seu uso é altamente regulado - e taxado - pela Prefeitura.

Além dos itinerários fixos, amplamente divulgados, conhecidos e facilmente acompanhados por aplicativos, o transporte coletivo da cidade oferece serviços denominados “sob demanda”. Ele é oferecido nos horários de menor movimentação, como as madrugadas, por meio de uma gestão eficiente e sempre atenta ao que querem e precisam os usuários. Atenta à necessidade de profissionais de alta capacitação em seus quadros, há tempos a Prefeitura abriu concurso público e tem um *staff* altamente qualificado, composto principalmente por alunos formados ali mesmo, na Ufop.

Sobre essa centenária Universidade, é bom destacar que a Prefeitura trabalha em sintonia com ela. A cidade é hoje um campo aberto a investigações científicas, suscitando a todo tempo o surgimento de melhorias dos serviços públicos em geral, não apenas dos transportes, mas também da saúde, da educação etc.

A cultura tem lugar de destaque na cidade. Famosos violinistas, flautistas e harpistas, para citar apenas alguns profissionais, querem dar seus concertos nas famosas igrejas barrocas de Ouro Preto. Isto dá prestígio às suas carreiras. Há o Festival Mozart, o Festival da Primavera e muitos outros, em um calendário espalhado ao longo do ano. Outras atividades culturais não ficam para trás, como o teatro e o cinema. A antiga Ópera de Vila Rica, por exemplo, hoje Teatro Municipal de Ouro Preto, é o mais antigo teatro em funcionamento das Américas e tem farta programação.

Os automóveis particulares sem placa de Ouro Preto pagam altos preços de pedágio urbano. A intenção é clara: forçar os visitantes a pagar uma única entrada e uma única saída da cidade, deixando seus automóveis estacionados nas garagens dos hotéis ou em estacionamentos nas entradas da cidade. O transporte coletivo de qualidade dá o impulso que falta aos indecisos para que não circulem com seus automóveis. A cidade agradece. Com táxis e ônibus elétricos circulando e com menos tráfego de automóveis particulares, a cidade fica mais silenciosa, o canto dos pássaros volta a ser percebido. Por vezes, ouve-se ao longe o longo mugido de um touro.

Estamos agora, finalmente, em 2031

A ONU lança o balanço mundial do alcance das metas do Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) que foram traçadas em 2015 por 195 nações como uma aposta na busca de um mundo melhor para todos. Em paralelo, a Organização Mundial de Saúde (OMS) lança o balanço da Década do Envelhecimento (2021-2030).

Em ambos os balanços, Ouro Preto é reconhecida como um exemplo a ser seguido. Ela alcançou as metas definidas e, por conseguinte, melhorou a qualidade de vida de seus habitantes, em especial dos mais idosos.

Em uma cerimônia promovida pela Comunidade Europeia, Ouro Preto recebe uma condecoração especial do *Access City Awards*. É a primeira vez na história desse prêmio que se agracia uma cidade não-europeia. A antiga Cidade Imperial tem agora o título de Cidade Internacional. Há rumores de que o papa Francisco II visitará Ouro Preto para conhecer uma famosa coleção do Museu do Oratório, que agora funciona em uma *joint venture* com o Museu do Vaticano. Os moradores estão alvoroçados.

Os ouro-pretanos assistem à cerimônia da Comunidade Europeia por meio de um grande telão instalado na Praça Tiradentes, em frente ao Museu da Inconfidência. Uma autoridade europeia dá a palavra ao prefeito de Ouro Preto, que está em Genebra especialmente para receber a condecoração. As câmaras voltam-se para ele. Em silêncio, ele faz um sinal. As câmaras e os microfones voltam-se para Ouro Preto, onde começam a dobrar todos os sinos de todas as igrejas e de todas as capelas de Ouro Preto. Dentre eles, toca o sino da antiga capela de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Brancos.

Os moradores locais percebem que o Sino de Ouro Preto, dessa vez, tem um novo som, menos opaco, mais vibrante. Diferente dos sons que dele saíram em 1792 e em 1960, o que agora se ouve impulsiona a flecha do tempo. Uma cidade barroca precisa ter ousadia para se perpetuar. Ser insurgente na gestão da mobilidade urbana é uma necessidade.

Referências Bibliográficas

ANÔNIMO. *Senhora na liteira com dois escravos*. Salvador, c.1860. Acervo fotográfico do Instituto Moreira Salles (IMS).

BRASIL. Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. *Diário Oficial da União - DOU*, Brasília, 22 mar. 2012.

BRASIL. Lei n.º 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). *Diário Oficial da União - DOU*, Brasília, 7 jul. 2015.

EUROPEAN COMMISSION – EC. *Access City Award 2011: Making Europe’s urban environment accessible for all*. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011. 17p.

EUROPEAN COMMISSION – EC. *Access City Award 2019 – Examples of best practice in making EU cities more accessible*. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2019. 40p.

FANAN, Levi; FUNDAÇÃO BIENAL DE SÃO PAULO. Vídeo que apresenta o enunciado Sino de Ouro Preto na exposição Vento, parte da 34ª Bienal de São Paulo (fotografia). In: BIENAL de São Paulo, 34ª: faz escuro mas eu canto. *Live “As vozes dos artistas #3: em torno do Sino de Ouro Preto”*. São Paulo, 25 fev. 2021 (19h00 às 20h00 – bienal na web).

FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. São Paulo: USP, 1995. 653 p.

FERREZ, Marc. *O mercado e a Igreja de São Francisco, obra de Aleijadinho*. Ouro Preto, c.1880. Acervo fotográfico do Instituto Moreira Salles (IMS).

FUNDAÇÃO BIENAL DE SÃO PAULO (Org.). *Primeiros ensaios*: publicação educativa da 34ª Bienal de São Paulo. Curadoria: Jacopo Crivelli Visconti. São Paulo: Bienal de São Paulo, 2020. 208p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. *Home page*. Cidades / Ouro Preto. População / 2010; 2020.

MOTA, Carlos Guilherme; LOPES, Adriana. *História do Brasil: uma interpretação*. 4.ed. São Paulo: 34, 2015. 1135 p.

MUMFORD, Lewis. A cidade favorece a arte, é a própria arte. In: ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. Tradução: Pier Luigi Cabra. São Paulo: Martins Fontes, 1995. p.73.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE – OPAS. *Home page*. *Assembleia Geral da ONU declara 2021-2030 como Década do Envelhecimento Saudável*. Genebra, 14 dez. 2020.

POST, Frans. *La demeure d'un planteur de canne à sucre au Brésil ou La demeure d'un “labrador” (planteur de canne à sucre) au Brésil, dit auparavant à tort Le village de Serinhaem (Pernambouc) / The Residence of a Sugarcane Planter in Brazil*. Oil on canvas, 1650-1655. Paris, Musée du Louvre (exposta no Louvre Abu Dhabi e fotografada por Marcos Fontoura de Oliveira em janeiro/2020).

SCHWARCZ, Lilia Moritz; STARLING, Heloísa Murgel. *Brasil: uma biografia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015. 694 p.

ZACCAGNINI, Carla. Do sino à sina. In: FUNDAÇÃO BIENAL DE SÃO PAULO (Org.). *Primeiros ensaios*: publicação educativa da 34ª Bienal de São Paulo. Curadoria: Jacopo Crivelli Visconti. São Paulo: Bienal de São Paulo, 2020. p.123-130.

Notas

* MARCOS FONTOURA DE OLIVEIRA - Engenheiro civil, urbanista, mestre em Administração Pública e doutor em Ciências Sociais: Antropologia, Sociologia e Política. É autor de *Transporte, privilégio e política* (2002).

** RONALDO GUIMARÃES GOUVÊA - Engenheiro civil, urbanista, mestre em Ciência Política e doutor em Ciências Humanas: Sociologia e Política. Pós-doutorado em Ciências Sociais. É autor de *A Questão Metropolitana no Brasil* (2005).