

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

LAUDO TÉCNICO nº 82 /2013

1 - CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Conforme solicitação da Promotoria de Justiça de Conceição do Mato Dentro, foi realizada vistoria técnica na cidade para verificar a situação do seu Núcleo Histórico.

A vistoria foi realizada pela arquiteta urbanista Andréa Lanna Mendes Novais e pela historiadora Neise Mendes Duarte, analistas do Ministério Público, entre os 23 e 25 de outubro de 2013.

Este laudo técnico tem como objetivo analisar a situação do trânsito nas Áreas de Interesse Histórico e Cultural.



Figura 01 – Imagem contendo a localização do município de Conceição do Mato Dentro. Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ub%C3%A1>. Acesso novembro 2012.

2 - METODOLOGIA

Para elaboração do presente Laudo de Vistoria foram usados os seguintes procedimentos técnicos:

- Inspeção “in loco” no Núcleo Histórico de Conceição do Mato Dentro, com registro fotográfico.
- Pesquisa junto à Diretoria de Promoção do IEPHA, que gerencia o repasse de ICMS Cultural para os municípios.
- Consulta à legislação municipal que trata sobre o patrimônio histórico e cultural de Conceição do Mato Dentro.

4- BREVE HISTÓRICO DE CONCEIÇÃO DO MATO DENTRO¹

¹ LAGES, Silvana Núcia de Souza. *Plano Especial de Preservação do Patrimônio Arquitetônico e Ambiental da cidade de Conceição do Mato Dentro*. 2009. Projeto de Pós-Graduação apresentado ao Curso de Revitalização

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

A região do atual município de Conceição do Mato Dentro foi habitada por indígenas Botocudos. Os diversos vestígios arqueológicos presentes em sua paisagem são evidências importantes da ocupação pré-histórica na região.

Com a colonização, no início do século XVIII, um grupo de bandeirantes liderados pelo Coronel Antônio Soares Ferreira, partindo de Sabará, atingiu a região conhecida como Iviturui ou Serro Frio em busca das riquezas minerais da região. Os sertanistas Gaspar Soares, Manoel Corrêa de Paiva e Gabriel Ponce de Leon atravessaram a Serra do Itapanhoacanga, alcançando as margens do Ribeirão Santo Antônio, onde o ouro foi encontrado. Fundou-se o arraial de Nossa Senhora da Aparecida dos Córregos – hoje, distrito de Córregos, pertencente a Conceição do Mato Dentro.

Os sertanistas Manoel Corrêa de Paiva e Gabriel Ponce de Leon resolveram prosseguir na conquista de novas terras, quando fugindo de ataques indígenas, adentraram os morros conhecidos atualmente como Serra da Ferrugem, Campo Grande e Cotocorí. Nesta região, onde as lavras auríferas também eram abundantes, estabelecer-se o povoado que deu origem ao atual município de Conceição do Mato Dentro.

Deste modo, a formação urbana de Conceição do Mato Dentro, como a da maioria dos mais antigos núcleos coloniais de Minas, decorreu diretamente dos moldes de ocupação determinados pela atividade mineradora. O sertanista Gabriel Ponce de Leon, ao se deparar com a riqueza da região, ergueu em 1702 uma pequena capela em homenagem a Nossa Senhora da Conceição. Foi no entorno do primitivo templo que o arraial começou a se desenvolver, iniciando o processo de povoamento em função da descoberta de ouro nas margens do Ribeirão Santo Antônio e seus afluentes.

A abundância da riqueza mineral da região pode ser comprovada pelo significativo número de igrejas e capelas edificadas nos diversos povoados ao redor de Conceição do Mato Dentro. Estas edificações religiosas, em estilo barroco, são ricamente ornamentadas, destacando-se os altares e as pinturas de naves e tetos.

O largo da primitiva capela de Nossa Senhora da Conceição, erguida em 1702, foi o ponto central para a construção de casas em seu entorno, sendo mais tarde substituída pela atual Igreja Matriz que, desde 1709, fora provida de vigário encomendado. Em 1752 a Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição tornou-se paróquia autônoma.

Com a decadência da mineração a localidade estagnou-se economicamente. Conceição do Mato Dentro pertenceu à antiga Vila do Príncipe (atual Serro) até o ano de 1840. Foram inúmeras as tentativas de emancipação, que ocorreu somente em 1851 pela Lei n.º 553, com a denominação de Conceição do Serro. Em 1925, a denominação da localidade foi reduzida para apenas Conceição. A atual denominação foi estabelecida em 1943.

A denominação Conceição do Mato Dentro se deve à devoção dos bandeirantes para com a santa padroeira do povoado, cujo nome foi associado à expressão indígena “ca-eté” que significa “mata fechada”, adentrada pelos aventureiros em busca do ouro².

Urbana e Arquitetônica. Escola de Arquitetura. UFMG, Belo Horizonte, 2009.

² <http://www.portalcmd.com.br>. Acesso 16-10-2013.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

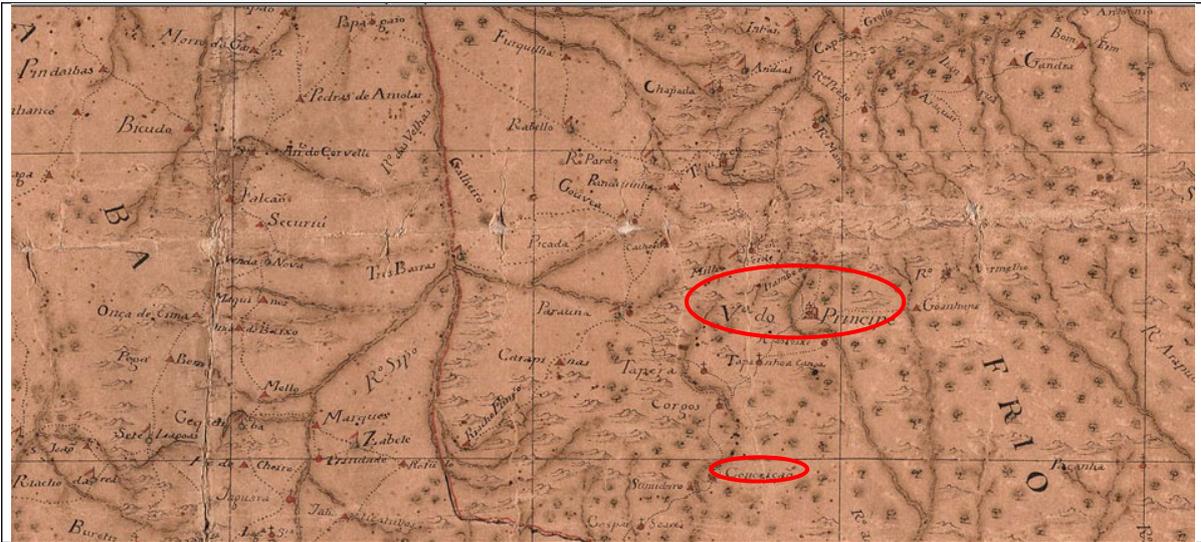


Figura 02- Mapa da Capitania de Minas Gerais. 1777. José Joaquim da Rocha. Assinalados de vermelho Vila do Príncipe e o povoado de Conceição. Fonte: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart519682.jpg. Acesso 14.10.2013.



Figura 03 – Vista de Conceição do Mato Dentro em 1890. Fonte: <http://cmd.mg.gov.br/galeria-de-fotos>. Acesso 16-10-2013.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 04 – Imagem antiga da Igreja Matriz de Conceição do Mato Dentro. Fonte: <http://cmd.mg.gov.br/galeria-de-fotos>. Acesso 16-10-2013.



Figura 05- Antiga Casa de Câmara e Cadeia de Conceição do Mato Dentro. Fonte: <http://cmd.mg.gov.br/galeria-de-fotos>. Acesso 16-10-2013.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

4 – ANÁLISE TÉCNICA

As vilas brasileiras foram verdadeiros aglomerados que seguiam a topografia dos terrenos que, quanto mais acidentados, mais ruas tortuosas originavam. Quando da criação das vilas, as vias existentes eram utilizadas para circulação de pessoas, animais e também das águas pluviais e servidas. A mobilidade no interior dos centros históricos passou a constituir problemas, sobretudo após a Segunda Guerra, com o incremento da motorização. Os veículos passaram a ocupar um espaço que não havia sido projetado para eles.

O núcleo histórico de Conceição do Mato Dentro é formado pelo casario disposto em ruas estreitas, com pavimentação em pedras ou blocos intertravados de concreto, as quais ainda conservam o traçado original. As calçadas destinadas aos pedestres são em grande parte em lajeado de pedras e também possuem dimensão bastante reduzida. As ruas estreitas, com calçamento irregular e parte delas com alta declividade são incompatíveis com o trânsito pesado.

O distrito sede de Conceição do Mato Dentro possui vários bens culturais tombados em nível municipal e federal, que se concentram em uma zona específica da cidade, classificada no Plano Diretor Municipal como Áreas de Interesse Histórico e Cultural, que possui diretrizes específicas visando a preservação do seu acervo cultural.

O Plano Diretor de Conceição do Mato Dentro definiu em seu artigo 158 que deve haver restrição do tráfego de veículos de carga e transporte intermunicipal pelo centro histórico.

Entretanto, na data da vistoria verificou-se há intenso tráfego de veículos pesados no núcleo histórico da cidade, descumprindo legislação municipal. Também não foi percebida a instalação de placas informativas sobre a restrição do tráfego destes veículos pelo local.

Também foi verificado que a Praça do Rosário é constantemente utilizada para circulação e estacionamento de veículos leves e pesados, principalmente em frente ao Mercado Municipal. Nas laterais da Igreja do Rosário também se verificou presença de veículos estacionados, mesmo onde existe placa de sinalização proibindo esta prática. Segundo informações orais, os ônibus que transportam alunos dos distritos para as escolas da cidade ficam estacionados na praça em questão durante todo o horário escolar.



Figura 06 – Caminhão no entorno da Igreja de Santana.



Figura 07 – Caminhão no entorno da Igreja do Rosário.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figuras 08 e 09- Veículos estacionados na Praça do Rosário em Conceição do Mato Dentro. Fotos da vistoria.



Figura 10 – Circulação de veículos pesados no entorno do Mercado Municipal.



Figura 11 - Ônibus estacionados na lateral da Praça do Rosário em Conceição do Mato Dentro.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 12 - Caminhão estacionado na Praça do Rosário em Conceição do Mato Dentro. Foto da vistoria.

Constatou-se no Largo do Rosário a presença de obstáculos para restringir trânsito no local, sobretudo de veículos pesados. No entanto, a instalação destes obstáculos, por si só, não impede a circulação dos veículos, que conseguem transpor estes obstáculos.



Figuras 13 e 14- Presença de barreiras físicas que visam a limitar o trânsito no entorno da Praça do Rosário em Conceição do Mato Dentro. Fotos da vistoria.

O intenso tráfego de veículos pesados danificou, em diversos pontos, a pavimentação das ruas, causando desnivelamentos no piso e pedras soltas.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figuras 15 e 16- Pavimentação danificada. Foto da vistoria.

Com a chegada da mineração à cidade, houve um grande crescimento da frota de veículos que circulam e estacionam no centro histórico, especialmente de caminhonetes e caminhões.

A trepidação causada pelos veículos pesados pode provocar a desestabilização e deformação das estruturas das edificações, principalmente as estruturas autônomas de madeira, e, conseqüentemente, nas alvenarias, com a formação de fissuras, trincas e, inclusive, rachaduras. Poderá ocorrer deslocamento das telhas das coberturas, causando infiltração de água, colocando em risco os imóveis históricos. Além disso, a fuligem dos veículos de grande porte pode aderir-se aos elementos construtivos, tornando-os escuros, o que contribui para a desvalorização da paisagem urbana e compromete a estética do centro histórico.

O tráfego de veículos pesados e de grande porte no núcleo histórico também coloca em risco a segurança dos pedestres no local, uma vez que o fluxo de pessoas é intenso e as calçadas são muito estreitas. Também gera poluição atmosférica³ e acústica, além do impacto visual dos veículos estacionados nas vias, modificando a percepção da paisagem urbana.

5- FUNDAMENTAÇÃO

Esta preocupação com o tráfego de veículos em núcleos históricos gerou recomendações constantes nas Cartas Patrimoniais. Segundo a Carta de Nairóbi⁴:

Dado o conflito existente na maior parte dos conjuntos históricos ou tradicionais entre o trânsito automobilístico, por um lado, e a densidade do tecido urbano e as características arquitetônicas por outro, os Estados Membros deveriam estimular e ajudar as

³ os gases resultantes da queima do combustível emitem diversos poluentes que afetam o patrimônio edificado, provocando seu deterioro

⁴ 1976 - UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - 19ª sessão - Nairobi, 1976

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

autoridades locais a encontrar soluções para esse problema. Para consegui-lo e para favorecer o trânsito de pedestres, conviria estudar com extremo cuidado a localização e o acesso dos parques de estacionamento não só dos periféricos como dos centrais, e estabelecer redes de transporte que facilitem ao mesmo tempo a circulação dos pedestres, o acesso aos serviços e o transporte público.

Segundo a Carta de Washington⁵:

A circulação de veículos deve ser estritamente regulamentada no interior das cidades e dos bairros históricos; as áreas de estacionamento deverão ser planejadas de maneira que não degradem seu aspecto nem o do seu entorno. Os grandes traçados rodoviários previstos no planejamento físico territorial não devem penetrar nas cidades históricas, mas somente facilitar o tráfego nas cercanias para permitir-lhes um fácil acesso. Devem ser adotadas nas cidades históricas medidas preventivas contra as catástrofes naturais e contra todos os danos (notadamente, as poluições e as vibrações), não só para assegurar a salvaguarda do seu patrimônio, como também para a segurança e o bem estar de seus habitantes”.

A Carta de Petrópolis⁶ dispõe em seu item VI:

A preservação do SHU (sítio histórico urbano) deve ser pressuposto do planejamento urbano, entendido como processo contínuo e permanente, alicerçado no conhecimento dos mecanismos formadores e atuantes na estruturação do espaço. (ICOMOS, 1987)

A Lei 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro⁷, estabelece:

Art. 24 - Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário(...)

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

⁵ Carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas - ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. Washington, 1986.

⁶ 1º Seminário Brasileiro para preservação de Centros Históricos, Petrópolis 1987.

⁷ Lei 9503 de 23 de setembro de 1997.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

Art. 26 - Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

(...)

Art. 80 - Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

§ 1º - A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

(...)

Art. 187 - Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente:

I - para todos os tipos de veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa;

2º: A Lei Federal nº 10.257/001, conhecida como Estatuto da Cidade, dispõe em seu art.

A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais: (dentre outras) VI - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar: d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente; f) a deterioração das áreas urbanizadas; XII - proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;

Segundo o Plano Diretor de Conceição do Mato Dentro:

Art. 21 - Além das zonas descritas, integram o zoneamento do Município de Conceição do Mato Dentro as seguintes Áreas de Interesse Especial, conforme Anexo IV:

I – Áreas de Interesse Histórico e Cultural – AIC, que correspondem:

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

a) AIC I - ao Centro Histórico de Conceição do Mato Dentro, onde se encontram edificações e espaços representativos da memória e da identidade cultural da sua sociedade, os quais devem ser protegidos, compreendendo as ruas Santana, Bias Fortes, Praça do Maranhão, Daniel de Carvalho, Raul Soares, José Serra, Travessa P. Hortência de Souza, Travessa Monsenhor Levi Pires, Comendador Bernardino, Largo do Mercado Municipal e da Igreja do Rosário;

Art. 24 - Conforme os impactos que causam no ambiente urbano, pela geração de efluentes de qualquer natureza, e pela atração de pessoas ou demanda de área de estacionamento e pela necessidade de movimento de veículos para carga e descarga, serão adotados os seguintes critérios que visam a redução desses impactos:

(...)

III - Definição de trajeto de acesso dos veículos pesados de forma a compatibilizar a circulação com o sistema viário existente.

Art. 158- São diretrizes relativas ao transporte coletivo urbano:

(...)

IV- Regulamentar e disciplinar o transporte intermunicipal e o de carga, restringindo sua circulação pelo centro histórico, objetivando sua proteção e preservação; (grifo nosso)

Conforme Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição do Estado de Minas Gerais:

Art. 83 - A lei estabelecerá, sem prejuízo de plano permanente, programas de emergência que resguardem o patrimônio cultural do Estado de Minas Gerais, notadamente o das cidades de Mariana, Ouro Preto, Sabará, São João del-Rei, Serro, Caeté, Pitangui, Tiradentes, Minas Novas, Itapeçerica, Campanha, Paracatu, Baependi, Diamantina, Januária, Santa Bárbara, Grão-Mogol, Conceição do Mato Dentro, Santa Luzia, Estrela do Sul, Prados, Itabirito, Congonhas, Nova Era, Lagoa Santa, Barão de Cocais, Itabira, São Tomé das Letras, Chapada do Norte e o de outros núcleos urbanos que contenham reminiscências artísticas, arquitetônicas e históricas do século XVIII.

Parágrafo único - Para o fim de proteção ao patrimônio cultural do Estado, a Polícia Militar manterá órgão especializado. (grifo nosso)

6- CONCLUSÕES

É necessário compatibilizar a preservação do patrimônio cultural com a mobilidade na centro histórico de Conceição do Mato Dentro, tendo em vista que o tráfego de veículos pesados e o estacionamento de veículos em locais inadequados comprometem a integridade e ambiência do patrimônio cultural local. O tráfego de veículos pesados e de grande porte

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

também coloca em risco a segurança dos pedestres, uma vez que o fluxo de pessoas é bastante intenso e as calçadas são estreitas. Também gera poluição atmosférica⁸ e acústica.

Devemos considerar que a cidade, como um organismo vivo, é capaz de adaptar-se aos tempos. As adaptações serão mais organizadas e dentro do perfil da cidade, quanto maior for a preocupação com o seu **planejamento**. É preciso que os poderes públicos estejam sempre um passo à frente, evitando-se que o caos urbano se perpetue. Por isto **a importância da normatização e da fiscalização**.

É de competência municipal fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, dentro de seus limites; planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário (art. 21 da Lei 9.503/97).

Percebe-se o Plano Diretor municipal restringe o tráfego de veículos de carga pelo Centro Histórico, entretanto não há respeito à legislação nem fiscalização efetiva pelos órgãos responsáveis.

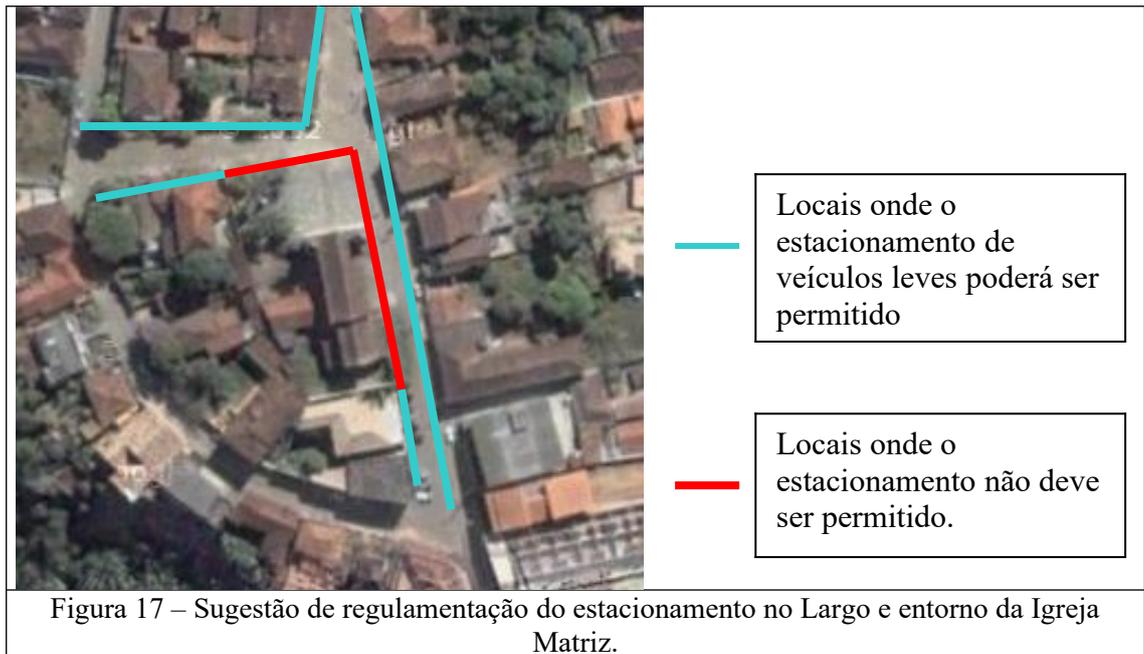
Portanto, sugere-se:

- Proibir o tráfego de veículos pesados, inclusive veículos de transporte coletivo e ônibus escolares de grande porte nas Áreas de Interesse Cultural, conforme definido no Plano Diretor.
- Instalar sinalização indicativa da proibição em número e dimensões que não comprometam a harmonia da paisagem urbana e não interfiram negativamente na visibilidade dos bens tombados.
- Regulamentar a velocidade máxima permitida no local, compatível com a característica de cada via.
- Promover fiscalização efetiva, prevendo multas e o reboque de veículos que estejam estacionados em locais proibidos, desestimulando esta prática.
- Utilizar barreiras físicas como alternativa para impedir a circulação e / ou o estacionamento, com o alargamento das calçadas ou instalação de balizas, em locais onde esta intervenção não prejudique os calçamentos e / ou passeios originais.
- Utilização de microônibus ou vans para transporte de passageiros no núcleo histórico.
- Criação de locais exclusivos para estacionamento de veículos para carga e descarga, com estabelecimento de horário para a atividade.
- Criação de bolsões de estacionamento de veículos privados no exterior do centro histórico para receber vans, ônibus e os automóveis que se destinam ao local, principalmente dos veículos utilizados pelas empresas mineradoras e empreiteiras com empreendimentos na cidade.
- Proibição de estacionamento e tráfego de veículos de qualquer porte no adro e na Praça da Igreja do Rosário, sendo permitida a circulação somente nas ruas circundantes.

⁸ A fuligem dos veículos de grande porte pode aderir-se aos elementos construtivos, tornando-os escuros, o que contribui para a desvalorização da paisagem urbana e compromete a estética do patrimônio histórico-cultural.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- Proibição de estacionamento de qualquer veículo nos adros das igrejas e no interior das praças, assim como no perímetro imediato das edificações religiosas, sendo permitido o estacionamento apenas do lado oposto das vias, objetivando a manutenção da ambiência e desobstrução da visibilidade das edificações merecedoras de destaque, conforme imagens a seguir.



Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

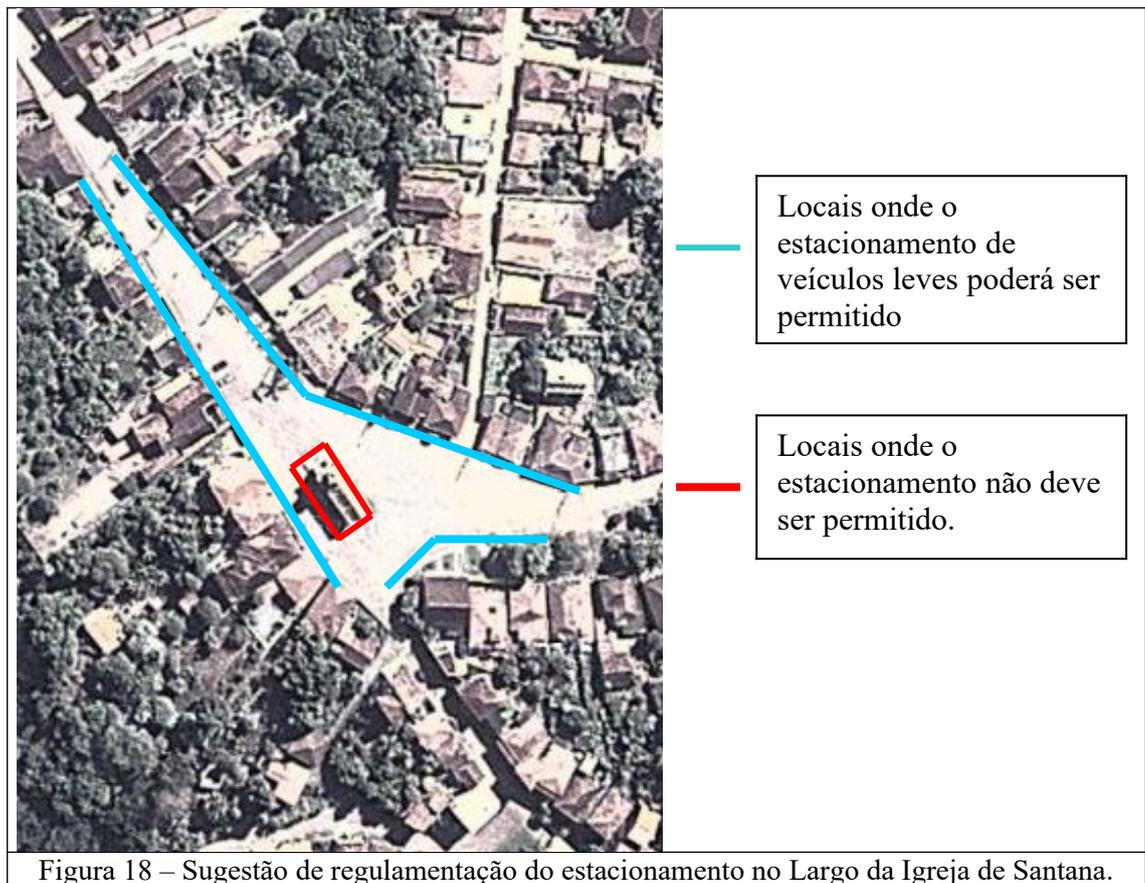
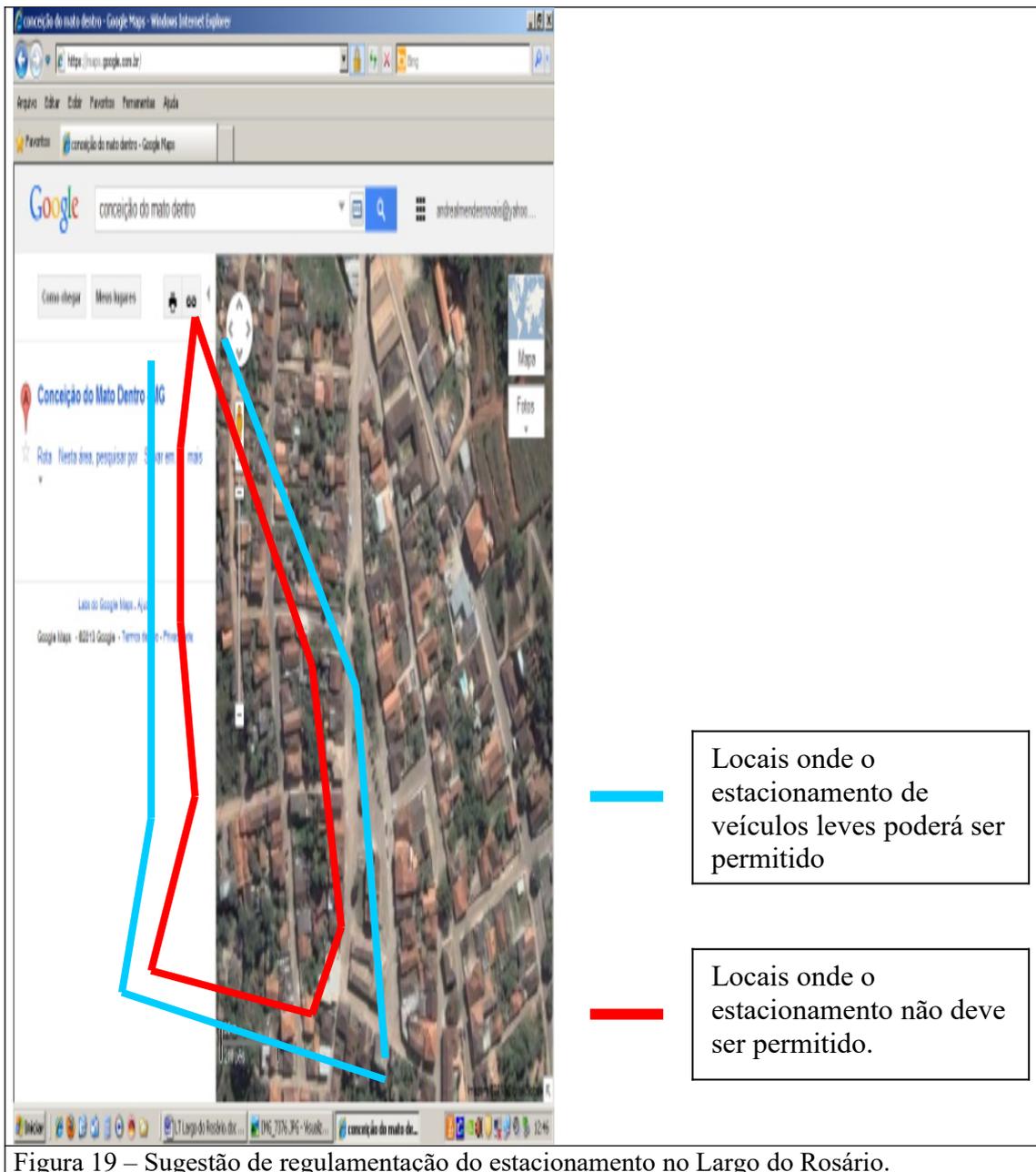


Figura 18 – Sugestão de regulamentação do estacionamento no Largo da Igreja de Santana.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico





Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

7- ENCERRAMENTO

São essas as considerações do Setor Técnico desta Promotoria, que se coloca à disposição para o que mais se fizer necessário.

Belo Horizonte, 07 de novembro de 2013.

Andréa Lanna Mendes Novais
Analista do Ministério Público – MAMP 3951
Arquiteta Urbanista – CAU 53880-9

Neise Mendes Duarte
Analista do Ministério Público – Historiadora – MAMP 5011



Rua Timbiras, n.º 2941 - Barro Preto - Belo Horizonte-MG - CEP 30140-062
Telefax (31) 3250-4620 – E-mail: cppc@mp.mg.gov.br