

NOTA TÉCNICA N ° 55/2017

Ref: Inquérito Civil n° MPMG 0216.13.000364-5

1. **Objeto:** Calçamento Núcleo Histórico
2. **Município:** Diamantina
3. **Objetivo:** Análise das intervenções realizadas, indicação de medidas necessárias para recuperar e prevenir os danos.
4. **Considerações preliminares:**

No dia 12/12/2013, após recebimento de abaixo assinado onde diversos cidadãos pedem providências à Promotoria no sentido de restaurar a qualidade do calçamento das ruas, foi instaurado o Inquérito Civil n° MPMG-0216.13.000364-5. O objetivo é apurar a responsabilidade pelos danos causados em decorrência do mau estado de conservação das vias públicas, cujo calçamento foi realizado com pedras na cidade de Diamantina, dentro da área tombada, bem como a regularidade das intervenções realizadas neste piso pelas empresas concessionárias de serviços públicos – CEMIG, COPASA e TELEMAR.

Nesta mesma data, o Promotor Dr. Láurence Albergaria Oliveira, da Terceira Promotoria de Justiça da Comarca de Diamantina, encaminhou ofícios comunicando a instauração do Inquérito Civil ao gerente de Relacionamento com Clientes Especiais do Poder Público, Prefeito Municipal de Diamantina, Iphan, Telemar Norte Leste Participações S/A, CEMIG, Museu de Artes e Ofícios, hospitais de Diamantina, e COPASA/COPANOR.

No dia 23/12/2013 a Telemar Norte Leste S/A, informou que no ano de 2013 não foram realizadas intervenções ou manutenções em sua rede que tenha sido necessária a remoção ou deslocamento de pedras localizadas no Centro Histórico de Diamantina. Acrescentou ainda que os postes instalados na área tombada pertencem à CEMIG e são utilizados pela Telemar por regime de compartilhamento.

Em 26/12/2013, o Prefeito Municipal de Diamantina esclareceu que não foi encontrado nos arquivos da Prefeitura, o projeto original de calçamento das vias públicas com pedras, bem como a menção técnica empregada, data de início e término das obras, valor despendido e empresa que executou o calçamento. Informou ainda que dentro do Programa Monumenta, um dos projetos tinha como objeto a restauração e revitalização de ruas do Centro Histórico. O programa foi extinto e o projeto não foi executado, entretanto, ressaltou que trata-se de um projeto executivo que o município depende de verba para execução. Acrescentou que a prefeitura possui dois funcionários habilitados para construção e



manutenção do calçamento de pedra, que as intervenções no subsolo da área tombada são realizadas pela CEMIG, COPASA e TELEMAR sem autorização da Prefeitura, que o valor gasto com manutenção do calçamento dos últimos cinco anos foi de R\$ 2.206.432,01, e que existe orçamento específico para reparos nas vias públicas.

Em 31/12/2013, o Diretor Administrativo da Santa casa de Diamantina informou que os atendimentos de ortopedia são realizados pelo Hospital Nossa Senhora da Saúde e encaminhou relatório de atendimento no ano de 2013.

Nos dias 02 e 06/01/2014, a CEMIG informou que as intervenções realizadas pela empresa para instalação ou manutenção da rede elétrica sobre o piso de pedra na área tombada do Município são sempre precedidas de autorização. Esclareceu ainda que em suas atividades de manutenção do sistema elétrico e fornecimento de energia elétrica, não realizou, nos últimos anos, intervenções em sua rede de distribuição que implicassem na retirada ou recolocação de pedras nas vias públicas dentro da área tombada em Diamantina. Contudo, conforme o projeto de que venha a ser implementado, pode ser necessária a remoção de pedras do calçamento, situação em que as obras serão precedidas de autorização dos órgãos competentes, aprovação do projeto executivo, acompanhamento por profissionais habilitados, bem como posterior supervisão das obras.

Em 02/01/2014, o Instituto Cultural Flávio Gutierrez informou que não detinha a informação quanto aos alunos que participaram da oficina sobre calçadas portuguesas, bem como do conteúdo de técnicas lecionadas. Entretanto, em contato com a Diretoria de Proteção e Memória do IEPHA/MG, foi repassada a demanda solicitada para o atendimento necessário.

Em 09/01/2014, o Gerente Administrativo do Hospital Nossa Senhora da Saúde encaminhou a planilha contendo o número de atendimentos realizados pela ortopedia em lesões causadas em membros inferiores, informando que não é possível mensurar todas as causas.

No dia 22/01/2014, a Prefeitura Municipal de Diamantina retificou os valores referentes aos gastos com a manutenção mecânica dos veículos de sua propriedade nos últimos anos, totalizando o valor de R\$ 1.488.066,22.

Em 20/01/2014, a Superintendente do IPHAN em Minas Gerais encaminhou Parecer Técnico nº 001/2014, elaborado pelo chefe do Escritório Técnico do IPHAN em Diamantina, contendo os esclarecimentos necessários. O documento informa que apensar do Processo de Tombamento do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico de Diamantina de não possuir menções específicas ou descritivas sobre o Sítio Histórico, o calçamento em pedra é integrante e inseparável da ambiência da cidade. Informa que naquela data o calçamento apresentava-se em condições bastante irregulares em diversos pontos e por diversos motivos, entre eles a



ausência de manutenção preventiva desde a sua implantação, desgaste natural do tempo, fluxo de veículos incompatível com a dimensão e o tipo de pavimentação das vias, recalques, intervenções no subsolo. Acrescenta ainda que nas versões preliminares foi incluída uma ação no PAC Cidades Históricas visando a recuperação do calçamento e formação de mão de obra calceteira, porém esta ação acabou não sendo contemplada na publicação final das ações aprovadas. Não souberam informar como a prefeitura exerce autorização e fiscalização dos logradouros frente às obras de empresas concessionárias ou outros agentes. Em relação ao IPHAN, informaram que exercem fiscalização dos projetos de intervenção aprovados exigindo inclusive acompanhamento arqueológico quando couber e quando identificadas obras irregulares no Sítio Histórico. Além disso, acrescentaram que qualquer proposta de intervenção deve ser protocolada para análise do IPHAN, que não existe valor pré-aprovado pela União, sendo de responsabilidade dos proprietários a conservação e manutenção dos imóveis acautelados, assim como de responsabilidade da Prefeitura a conservação e manutenção dos logradouros públicos. Em anexo foi encaminhado o mapa demonstrativo da área tombada em Diamantina pela União.

No dia 21/01/2014, o Promotor Dr. Marcos Paulo de Souza Miranda, Coordenador desta CPPC, encaminhou à Promotoria de Justiça de Diamantina matéria publicada no jornal local “Voz de Diamantina”, a qual veicula notícia sobre o péssimo estado de conservação do calçamento do município, bem como substituição de pedras originais por cimento após intervenções da Copasa. Em 18/02/2014, o Promotor Dr. Láurence Albergaria Oliveira, em resposta, informou a existência do Inquérito Civil 0216.13.000364-5.

Em 37/03/2014, a COPASA esclareceu que as intervenções para manutenção em redes de distribuição de água e coletoras de esgoto possuem caráter emergencial. Desta maneira, quando há indícios de elementos de interesse arqueológico ou pré-histórico, artístico ou numismático, é paralisada a manutenção e comunicado imediatamente ao IPHAN. No caso de melhorias, há agendamento perante o IPHAN e a Prefeitura de Diamantina antes do início das intervenções. Em relação a remoção de pedras, a empresa informou que realiza recomposições com vistas a deixá-las o mais próximo da pavimentação original. Sobre os profissionais que realizam as intervenções, a Copasa informou que a equipe de manutenção é supervisionada pela Engenharia de Produção do Distrito do Alto Jequitinhonha, e que em abril de 2010 foi realizada palestra com objetivo de orientar/capacitar os funcionários para execução dos serviços, obedecendo as normas pertinentes à preservação do Patrimônio Histórico.

5. Breve Histórico de Diamantina¹

As bandeiras paulistas saídas da Vila do Príncipe em 1713 seguiram o curso do Rio Jequitinhonha e na confluência do córrego Piruruca e Rio Grande descobriram grande quantidade de ouro. A área mais rica localizava-se num pequeno afluente do Rio Grande e ali

¹ Fonte: <http://www.cidadeshistoricasdeminas.com.br/cidade/diamantina/historia/>, acesso em 31/07/2014.



se fixaram os primeiros povoadores, dando origem ao arraial do Tijuco, que significa barro, na língua dos índios.

Apesar da grande quantidade de ouro, alguns anos depois foram encontradas as primeiras jazidas de diamantes na Serra dos Cristais e o povoado recebeu o afluxo de levas de garimpeiros, que comercializavam o diamante sem o controle da metrópole. Apenas em 1730, através de Regimento, determinaram-se as primeiras medidas de controle. Assim, a Metrópole passou progressivamente a legislar sobre a região, criando uma administração própria que, sem dúvida, teve uma forte influência na configuração urbano-arquitetônica de Diamantina. Durante 27 anos o Arraial do Tijuco seguiu um curso de ocupação apenas em algumas ruas principais – na época era comum construções seguindo o curso do rio onde eram feitas as minerações - e não foi o que aconteceu no Arraial, como descreve José Augusto Neves:

Segundo sugere a tradição, o arraial do Tijuco só ocupava o circuito que abrange as atuais ruas da Beatas, do Burgalhau e do Espírito Santo, além de um colmado mais distante.

Quando a Coroa Portuguesa descobriu o potencial das jazidas é que foram estabelecidos no arraial do Tijuco os primeiros edifícios que simbolizavam o poder naquela época: a Igreja de Santo Antônio e a Casa da Intendência, o poder religioso e o poder fiscal de Portugal. Em outras vilas e arraiais estas construções serviam de referência na configuração urbana, mas no Tijuco “não favoreceu a formação de um espaço urbano-arquitetônico de coesão e concentração da população”, as casas foram tomando os espaços seguindo as festas religiosas, traçando ruas e vielas conforme suas próprias necessidades.

Com a demarcação, ocorrida em 1734, foi criado o Distrito Diamantino, cuja administração ficava a cargo da Intendência dos Diamantes, órgão diretamente subordinado a Lisboa. O intendente era autoridade soberana na região. Em 1739, foi criado o sistema de contrato, na qual o direito de exploração das lavras ficava restrito a um Contratador. Foi uma época em que grande quantidade de diamantes foram explorados. Um dos mais conhecidos contratadores foi João Fernandes de Oliveira, celebre por sua imensa fortuna e por manter um romance com a ex-escrava Chica da Silva.

Com receio de que a grande quantidade de Diamantes oriunda do tijuco provocasse a desvalorização do diamante no mercado, o Marques de Pombal, extingue, em 1771, o sistema de contrato. A partir deste momento, a exploração era feita diretamente pela metrópole através da Real Extração. Tal fato representa para o Distrito diamantino e sua população um aumento da repressão por parte da coroa, que impõe rígidas leis a serem vigoradas para a região.

A partir de 1830, o Tijuco já não apresentava mais as características somente mineradoras e dividia-se em outras atividades, com uma economia mercantil de subsistência.



Assim, o arraial vai se estruturando urbanisticamente durante todo o século XIX, por causa das novas prioridades de um centro econômico na região.

Somente em 1831, o arraial, foi elevado à categoria de vila, então os edifícios dos setores públicos demarcaram o centro político-administrativo dando nova característica à urbanização em Diamantina. Pequenas casas baixas, uma capela dedicada a Santo Antônio e uma população flutuante, caracterizavam a simples sociedade do Arraial do Tijuco.

Em 1838, o Tijuco é elevado à categoria de cidade. Aos poucos vão se traçando novos contornos, seu centro comercial, seus bairros, suas igrejas e escolas, estabelecendo-se definitivamente como cidade pólo do Norte de Minas Gerais.

Diferente das outras cidades mineradoras, o que marcou a história de Diamantina não foi a mineração de ouro, e sim a de diamantes.



Figura 01 – Vista antiga da cidade a partir do local onde atualmente está situada a Praça Couto Magalhães. Fonte: <http://nelioblog.blogspot.com.br/2011/10/arraial-do-tijuco-atual-diamantina.html>, acesso em 31/07/2014.

6. Análise Técnica



6.1 - Proteção

A cidade de Diamantina é atraente, não só pelo seu acervo arquitetônico barroco e pelas suas tradições culturais, mas também pela beleza agreste do relevo circundante. Emoldurando a paisagem histórica de Diamantina encontra-se a Serra dos Cristais², um apêndice na Serra do Espinhaço, que fica entre a cidade de Diamantina e a Vila de Biribiri. Trata-se de região rochosa, vegetação escassa, cortada por vários córregos: Cristais, Lambari, Lajeado, Sentinela, Água Limpa, Tijuco, dentre outros.

Diamantina foi uma das primeiras cidades brasileiras que teve seu centro histórico tombado pelo Iphan em 1938, em reconhecimento à singularidade e autenticidade, por meio do processo nº 64-T-38, inscrição nº 66 no livro de Belas Artes. Os atributos elencados como fundamentais em seu reconhecimento estão bem preservados no seu traçado urbano e padrão arquitetônico, amoldado na encosta do lado oposto da Serra dos Cristais, formando uma expressiva composição de cultura e natura.

A convivência entre patrimônios cultural e ambiental foi decisiva para a inclusão de Diamantina na lista de Patrimônio Cultural da Humanidade pela Unesco em 1999, inscrita nos critérios II e IV, com a justificativa que a cidade forma com a Serra dos Cristais uma autêntica paisagem cultural, com uma fusão da arquitetura, do traçado urbano e das montanhas ao fundo, caracterizando a paisagem urbana de Diamantina:

II. Ser a manifestação de um intercâmbio considerável de valores humanos durante um determinado período ou em uma área cultural específica, no desenvolvimento da arquitetura, das artes monumentais, de planejamento urbano ou do desenho da paisagem...

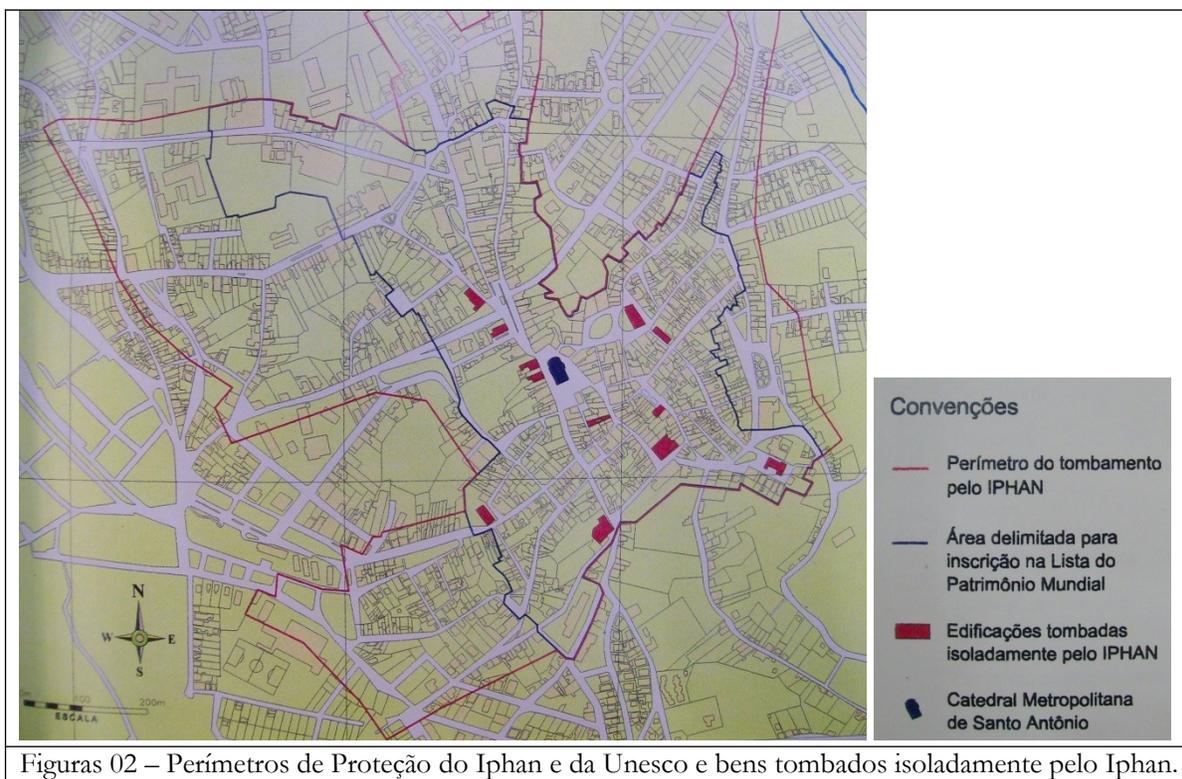
[...]

IV. Ser um exemplo excepcional de um tipo de edifício ou de conjunto arquitetônico ou tecnológico, ou de paisagem que ilustre uma ou várias etapas significativas da história da humanidade...” (UNESCO, 2004:291)

Além dos tombamentos de conjunto, Diamantina possui bens culturais tombados isoladamente pelo Iphan e pelo município.

² A Serra dos Cristais é protegida em nível estadual, através do tombamento provisório do Iepha em 12 de dezembro de 2000, e definitivo em 19 de novembro de 2010. Além disso, encontra-se no entorno do centro histórico da cidade, A cidade de Diamantina também é reconhecida pela UNESCO como Patrimônio Mundial da Humanidade,





6.2 - Calçamento

As Vilas do período colonial brasileiro, desde sua origem, tinham como ruas os antigos caminhos, lamacentos durante o período chuvoso ou poeirento no período da seca, pois eram em sua maioria em terra batida pelo próprio trânsito de pedestres e animais. Prova disso são nomes que ainda sobreviveram até os dias atuais, como Diamantina que se chamou Arraial do Tejuco, que quer dizer lama ou o barro.

É a partir de meados do século XVIII, após 1760 até os fins do século XVIII que o senado das Câmaras das vilas mineiras começam a se preocupar em pavimentar as ruas principais do núcleo urbano. Todas elas vão ter o mesmo tipo de calçamento em pedras miúdas e arredondadas conhecidas como cabeça de negro ou pé-de-moleque, pela semelhança que tem com o doce de amendoim do mesmo nome. As pedras vinham de pedreiras próximas as vilas e muitas vezes do fundo de rios, pois eram mais lisas e uniformes. Os desenhos dos calçamentos tinham uma espinha central que funcionava como canaleta de escoamento da água pluvial ao centro, pois ambos os lados se inclinava para o meio, assim protegendo as paredes das casas de umidade. Por vezes a calçada formava desenhos com diagonais em espinha, como era no antigo Serro e Diamantina conforme fotografias da década de 1930.

Uma das curiosidades em relação ao calçamento de Ouro Preto e Diamantina foi a instalação de uma faixa de pedras largas e regulares no centro da rua de calçamento de pé de



moleque, para dar mais comodidade aos transeuntes, isso por volta de 1877 -1878. Como esse serviço foi feito na época em que era presidente da província o Conselheiro João Capistrano Bandeira de Melo, o povo batizou a passarela de "Capistrana".



Figura 03 – Desenho do calçamento de Diamantina em 1930.



Figura 04 - Casario na rua da Quitanda com calçamento antigo e presença da capistrana.



Figura 04 – Calçamento sob o Passadiço da Glória.



Figura 05 – Praça Conselheiro Mata.



Figura 06 – Rua do Macau.



Figura 07 – Casario da rua do Rosário com Igreja de Nossa Senhora do Amparo ao fundo.

Fonte: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Collmg3_Diamantina_m.pdf



Entre as décadas de 1930 e 1940, até a década de 1960, o calçamento do tipo “pé-de-moleque” foi sendo substituído pelo calçamento romano, no qual passou a se usar as “pedras-laje”, que são pedras largas e planas. Extraídas de jazidas de quartzito, elas eram lapidadas em forma de retângulos e dispostas longitudinalmente às ruas para marcarem as vias de trânsito. Pedras retangulares também eram dispostas, de espaços em espaços, no sentido transversal da rua, formando quadrantes, alcunhados de “canteiros”. Estes canteiros por sua vez, eram preenchidos por outras pedras-laje sem lapidação, chamadas de “matacões”. Para finalizar o trabalho, todas as pedras eram apertadas umas nas outras com fragmentos delas próprias; o que rendeu a este estilo de calçamento o nome de calçamento “recunhado.” Após este travamento, não sobrava espaço entre elas. Era um serviço lento e artesanal³. Os passeios não existiam na maior parte da cidade e os imóveis eram construídos no alinhamento das vias públicas.

Em meados dos anos 1960, iniciou-se a utilização do concreto substituindo alguns dos elementos originais constituintes do calçamento, gerando economia pela maior rapidez na execução e por utilizar menos pedras. Entretanto, o uso do cimento como rejunte provocou uma deterioração rápida do calçamento e as ruas passaram a apresentar rachaduras no cimento e desnivelamentos entre as pedras. Numa outra fase, as linhas transversais foram abolidas devido ao alto custo que representavam para serem confeccionadas. Numa última fase, foram abolidas também das linhas longitudinais. O resultado da degradação da técnica não poderia ser outro senão a degradação cada vez mais rápida do calçamento, resultando num piso de má qualidade, com falhas e desníveis que tornam o trânsito de veículos e pessoas desconfortável além de denotar desleixo com um bem material e imaterial da nossa cultura e história⁴.

6.3 – Situação atual

O traçado de Diamantina é resultado dos caminhos de ligação entre os primitivos arraiais, com ruas adaptadas à topografia acidentada do terreno, apresentando maior regularidade na área central, mais plana e mais densa. 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 problema, 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 centro histórico de Diamantina é a parte mais dinâmica da cidade, onde se concentram os principais serviços e estabelecimentos comerciais, que é acessado não somente pela população do município, aproximadamente 48.000 habitantes, como também de toda

³<http://diamantinacertapedra.blogspot.com.br/2015/07/projeto-acerta-pedra-diamantina-2012.html>

⁴ Ibidem.



região. Diamantina é um polo regional de atração de pessoas do Vale do Jequitinhonha, que usufruem de serviços oferecidos pela cidade como diversas especialidades médicas, as faculdades (incluindo o Campus principal da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri -UFVJM), o comércio intenso e diversificado, as atividades culturais, e, por fim, atividades de lazer.

Tal condição permite que o cotidiano da cidade seja diversificado e intenso, criando um ambiente dinâmico e variado. Esta diversidade de usos do centro histórico, juntamente com as riquezas naturais e culturais do local, atraem turistas de diversas partes do mundo, que se juntam à população local, circulando pelas ruas e usufruindo dos serviços oferecidos pela cidade.

As ruas da cidade também são palco de diversas manifestações culturais da cidade como a vesperata, o carnaval e os festejos religiosos, acolhendo procissões, cortejos e ritos de origem católica.

Atualmente, o calçamento da cidade de Diamantina apresenta condições heterogêneas em todo o sítio tombado. Há locais em que as condições são bastante irregulares, comprometendo a segurança da população e a ambiência do sítio histórico protegido.

Segundo informado pelo Iphan, os motivos são ausência de manutenção preventiva desde a implantação do piso, desgaste natural do tempo, fluxo e trânsito de veículos incompatível com este tipo de calçamento e com a geometria das vias, recalques no solo e intervenções no subsolo. Acrescentamos ainda como fatores que influenciam a degradação do calçamento a alteração sem critério da técnica construtiva original, utilizando o concreto como elemento de fixação das pedras; intervenções sem acompanhamento ou fiscalização por parte do poder público municipal e pelo Iphan; a execução de intervenções no calçamento por profissionais sem formação em calceteria. Em várias ocasiões, empreiteiras e concessionárias de serviços públicos realizam obras no subsolo e sem o devido cuidado e técnica para deixar o calçamento como foi encontrado.

As características originais do núcleo histórico, com ruas estreitas, calçamento irregular, muitas vezes com alta declividade e com calçadas para pedestres estreitas ou inexistentes, ao mesmo tempo em tornam o sítio peculiar por suas características, trazem sérios problemas de mobilidade. Junte-se a isto o intenso tráfego de veículos motorizados, transporte coletivo e caminhões pesados.

A trepidação causada pelos veículos pesados pode provocar a desestabilização 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 sobrepeso e o intenso tráfego de veículos poderá causar desnivelamentos do calçamento, danos nas pedras e aos meio fios.

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 atmosférica⁵ e acústica, além do impacto visual dos veículos estacionados nas vias, modificando a percepção da paisagem urbana.

Essa dinâmica urbana gera fluxos de diversos atores, que devem compartilhar o mesmo espaço. Por isso, é importante planejar como serão as atividades, os fluxos e estacionamentos, de maneira a priorizar o pedestre e não os veículos e preservar as características do sítio histórico protegido.

7. Fundamentação

Segundo a Carta de Nairóbi⁶:

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 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.

Carta de Washington⁷ descreve:

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

⁵ Os gases resultantes da queima do combustível emitem diversos poluentes que afetam o patrimônio edificado, provocando seu deterioro.

⁶ 1976 - UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - 19ª sessão - Nairobi, 1976

⁷ Carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas - ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. Washington, 1986.



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 Petrópolis⁸ 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)

O Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9503 de 23 de setembro de 1997, 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;

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;

(...)

8 1º Seminário Brasileiro para preservação de Centros Históricos, Petrópolis 1987.



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.

Segundo o Plano Diretor Municipal, instituído através da Lei Complementar nº 103/2011:

Art. 12 - Para a delimitação, organização e qualificação dos espaços urbanos do Município de Diamantina serão adotadas as seguintes estratégias, representadas por políticas públicas:

(...)

VI - qualificação dos espaços públicos por meio da revitalização de praças e ruas e da regulamentação de elementos que causam poluição visual; e

VII - controle da poluição sonora no meio urbano.

Parágrafo Único: Todos os espaços urbanos devem garantir o acesso universal aos portadores de deficiências físicas, garantindo acessibilidade aos equipamentos urbanos públicos, incluindo-se as calçadas, ruas e becos.

Art. 13 - Constituem estratégias para assegurar infra-estrutura e serviços públicos de qualidade:

(...)

V - sistema viário, transporte e trânsito:

a) disciplinamento dos meios de transporte coletivo, de forma a promover a qualidade dos serviços prestados e adequá-los às necessidades da população, no meio urbano e rural;

b) elaboração e implantação de um Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU como explicitação de políticas de transporte e circulação, visando proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, levando em consideração a nova configuração desenhada pelo zoneamento da sede municipal e pela criação das novas macrozonas urbanas nos distritos;

c) promoção da mobilidade urbana, priorização do pedestre e implantação de um sistema integrado de transporte complementar a um sistema estrutural de circulação, dando impulso a um modelo multimodal de transporte público;

d) compatibilização do transporte coletivo e particular com as características das vias de circulação e com o uso do solo; e



e) reordenamento do trânsito urbano visando a fluidez e a segurança do tráfego e a organização do espaço público, com tratamento diferenciado para as áreas de interesse histórico e turístico.

Art. 15 - Serão assegurados os direitos e a qualidade de vida dos cidadãos por meio da adoção de políticas públicas, abrangendo a:

(...)

IV - cultura, pela:

a) valorização da memória cultural e do patrimônio cultural material e imaterial do Município, inscrito pela UNESCO entre os bens que compõem o Patrimônio Cultural da Humanidade;

b) promoção de ações que busquem a recuperação, perenização e valorização do significado cultural e histórico e dos bens materiais e imateriais por meio de ações educativas e do incentivo às manifestações artísticas, folclóricas e religiosas típicas;

c) planejamento e realização, com a efetiva participação da comunidade, dos eventos culturais e religiosos tradicionais de Diamantina, buscando a concretização de parcerias entre o Poder Público, os organismos não governamentais e a iniciativa privada;

d) promoção das manifestações artísticas e do acesso à produção cultural contemporânea e incentivo ao seu desenvolvimento em Diamantina;

e) fortalecimento dos conselhos municipais voltados para a cultura e para o patrimônio; e

f) promoção das condições necessárias para a promoção da cultura por meio da legislação que trata do ICMS Cultural, nos termos da Lei Estadual nº 17.615, de 04 de julho de 2008.

(...)

Art. 37 - A Zona de Tombamento Federal é aquela delimitada pelo perímetro de tombamento definido pelo órgão federal denominado Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Art. 38 - É função da ZTF garantir a preservação da paisagem urbana tombada de Diamantina, dos requisitos que conferem ao município o título de patrimônio histórico da humanidade e a conservação dos bens histórico-culturais materiais e imateriais de Diamantina.

Art. 39 - A Zona de Tombamento Federal abriga o uso residencial e uso misto, com comércio, prestação de serviços de caráter local, atividades institucionais e equipamentos públicos e comunitários restritos aos permitidos na Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo de Diamantina.

Art. 40 - As atividades urbanas de parcelamento, uso, ocupação, construção ou reforma nos lotes localizados na ZTF devem estar em conformidade com a legislação federal que normatiza as áreas tombadas como patrimônio nacional, geridas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.



(...)

Art. 118 - O sistema de transportes urbanos de Diamantina, compreendendo o transporte público de passageiros, a infra-estrutura viária, a circulação de pessoas e veículos, estacionamentos, abrigos e terminais de passageiros e cargas é de responsabilidade da administração municipal, a quem compete definir a sua política.

(...)

Art. 119 - A política de transporte municipal deverá ser integrada às demais políticas urbanas, de forma especial com as de uso do solo e de meio ambiente, e tem por objetivos:

I - promover estudo, projeto e implantação de restrição de circulação e estacionamento de veículos nos limites da Zona de Tombamento Federal da sede municipal de Diamantina para priorizar a circulação de pedestres e o transporte público e definir áreas de estacionamento em lugares periféricos ao centro histórico;

(...)

Art. 120 - Constituem diretrizes gerais para execução da política de transportes urbanos:

I - priorizar a circulação das pessoas em relação aos veículos, restituindo e ampliando os espaços destinados aos pedestres e ciclistas, por meio de vias exclusivas, calçadas, praças e travessias, atendo às normas de acessibilidade universal para os portadores de deficiências físicas proporcionando-lhes condições seguras de deslocamento e humanizando a cidade;

II - promover a acessibilidade de pessoas com necessidades especiais para garantir equidade no direito de transitar pelos espaços dos logradouros e edifícios públicos através de estudos, projetos e obras adequados às características especiais das áreas urbanas de Diamantina;

(...)

VIII - limitar o uso de espaço público para fins de estacionamento de veículo por período de longa duração, principalmente na área central e nas vias de elevado volume de tráfego, ofertando alternativas de períodos de curta duração e utilizando mecanismos de tarifação adequados;

IX - estimular a implantação de estacionamentos periféricos integrados ao transporte público e disciplinar as áreas de estacionamento público exploradas pelo setor privado;

X - adotar técnicas eficientes para melhoria do sistema de transporte público e de circulação, considerando a utilização de veículos com melhor desempenho operacional e os sistemas eletrônicos;

XI - restringir a circulação de veículos de grande porte destinados ao transporte de carga nas vias de elevado volume de tráfego, limitando rotas e horários de operação, bem como áreas para carga e descarga; e



XII - estimular o escalonamento de horários para funcionamento das principais atividades geradoras de tráfego, de forma a reduzir a concentração dos deslocamentos nos horários de pico.

Art. 122 - O Poder Executivo municipal, por meio dos órgãos setoriais competentes, em articulação com o órgão central do planejamento, deverá desenvolver o Plano Diretor de Transportes Urbanos - PDTU, instrumento básico para nortear o funcionamento dos sistemas de transporte, circulação e viário, compatibilizando-o com o uso, parcelamento e ocupação do solo.

A Lei nº 12.587/12 estabelece que em todo município com mais de 20 mil habitantes deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores. É uma boa oportunidade de elaborar um plano que considere as especificidades dos conjuntos urbanos tombados, de maneira a melhorar as condições de mobilidade nesses espaços, que são importantes e devem estar integrados à dinâmica urbana do município, sendo, muitas vezes, polos turísticos atrativos da região. Vale ressaltar que os planos podem conter as propostas de intervenção no espaço urbano, com seus respectivos anteprojetos e fontes de financiamento, pois, assim, o próximo passo, que é o projeto e sua execução, terá grande chance de se concretizar.

8. Conclusão

Em um núcleo histórico protegido, a rua tem fundamental importância como elemento de articulação dos espaços, como lugar de encontro, circulação, cruzamento de diferenças e, no caso de centros históricos, lugar de fruição do patrimônio material e imaterial. A morfologia urbana e os calçamentos em pedra são parte integrante e inseparável do núcleo histórico de Diamantina, reconhecido como patrimônio cultural da humanidade e protegido em nível federal.

A mobilidade no espaço público deve estar voltada principalmente para as pessoas e deve valorizar o espaço urbano, garantindo o direito constitucional à cidade e à cultura. Para que isso ocorra, é necessário que os espaços urbanos, especialmente as vias públicas, tenham qualidade, que poderá ser alcançada através de intervenções urbanísticas e da construção de equipamentos urbanos voltados à melhoria da qualidade de vida da população moradora e usuária dos espaços urbanos. A mobilidade e a acessibilidade urbana são uma necessidade real que hoje, nos espaços urbanos, não tem sido atendida em sua plenitude, especialmente para as com deficiência⁹.

⁹ Nos espaços urbanos, o conceito de acessibilidade articula-se ao planejamento e à organização do território e não deve ser confundido com a simples eliminação de barreiras de maneira pontual e sim levar ao reconhecimento do direito das pessoas com deficiência de usufruir dos espaços urbanos com conforto, segurança e autonomia. Nesse sentido, a acessibilidade não se configura como uma questão meramente técnica, mas como uma questão social: o pleno direito ao uso da cidade.



Neste sentido, em cumprimento ao Plano Diretor Municipal e a Lei nº 2.587/12, o município de Diamantina deverá elaborar seu o Plano de Mobilidade Urbana. As propostas devem atender às necessidades do morador, que pretende utilizar com qualidade o espaço comum para atendimento das suas demandas cotidianas, e ao turista, que almeja usufruir da paisagem e das características que tornaram o local tão peculiar. Portanto, a participação dos diversos atores no processo de construção da proposta é fundamental. O plano de Mobilidade Urbana deverá prever, entre outros itens¹⁰:

- Promover estudo, projeto e implantação de restrição de circulação e estacionamento de veículos nos limites da Zona de Tombamento Federal da sede municipal de Diamantina para priorizar a circulação de pedestres e o transporte público e definir áreas de estacionamento em lugares periféricos ao centro histórico, integrados ao transporte coletivo (art 119 do Plano Diretor). Desta forma, haverá mais espaços livres disponíveis, preservando a paisagem e promovendo o uso do espaço público e a fruição do patrimônio de maneira mais prazerosa e segura. Como alternativa, recomenda-se a adoção de política tarifária para estacionamentos ao longo das vias que desestimule o uso de automóvel particular.
- Permitir estacionamento para os moradores e comerciantes do centro histórico, próximo às suas residências ou estabelecimentos comerciais, como um incentivo a mais para sua permanência neste espaço.
- Regulamentar o horário de serviço de carga e descarga na área tombada;
- Promover maior qualidade e segurança para a circulação a pé, dando prioridade ao pedestre em relação aos veículos. Desta forma, é necessário um adequado tratamento urbanístico dos espaços públicos, com o alargamento ou criação de calçadas onde couber, eliminação dos desníveis e obstáculos (degraus, postes, mobiliário urbano, vegetação, etc) e a criação de ruas exclusivas para a circulação a pé.
- Restringir o tráfego de veículos pesados no núcleo histórico de Diamantina, incompatível com a estrutura viária existente a as características do sítio protegido. É recomendável a substituição de veículos de transporte coletivo tradicionais por micro-ônibus no centro histórico. 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.

¹⁰ Alguns destes itens estão previstos no Caderno de Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos, elaborado pelo IPHAN



- Promover fiscalização efetiva do cumprimento das regras de trânsito.
- Rebaixamento de meio fios ou elevação do nível da pista de rolamento para proporcionar maior segurança ao pedestre e promover acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Deve-se criar uma rota turística de acesso universal no centro histórico, integrando o espaço urbano às edificações e aos locais onde ocorrem as manifestações culturais.

No que se refere ao calçamento, recomenda-se:

- Elaboração e execução de obras de recuperação do calçamento, buscando solucionar as patologias hoje existentes, remover intervenções irregulares, resgatar as características e a técnica construtiva originais. As obras deverão ser planejadas de modo a não comprometer a dinâmica do centro histórico, prevendo a execução em trechos, sendo desejável o acompanhamento da sua execução pelos moradores, usuários do espaço e turistas, como forma de divulgar e promover a técnica artesanal da pavimentação.
- Todos os serviços deverão ser realizados por calceteiros, com comprovada experiência e com acompanhamento dos órgãos de proteção municipal e federal. É desejável que a prefeitura tenha estes profissionais em seus quadros de forma permanente, sempre disponíveis para realizações de manutenção e intervenções nos calçamentos, muitas vezes emergenciais.
- As intervenções na pavimentação ou no subsolo, realizadas pelo poder público ou pelas concessionárias de serviços públicos (telefonia, saneamento, etc) devem ser previamente aprovadas pelos órgãos de proteção competentes, que também deverão acompanhar, de perto, as obras.

9. Encerramento

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

Belo Horizonte, 27 de setembro de 2017.

Andréa Lanna Mendes Novais
Analista do Ministério Público – MAMP 3951
Arquiteta Urbanista – CAU 27713-4

