

LAUDO TÉCNICO N ° 133/2020

PAAF 0024.12.009693-8

1. Objeto: Circulação de veículos pesados Zona de Interesse Histórico.

2. Município: Ouro Branco – MG.

3. Proteção existente: Classificada como Zona de Interesse Histórico. Na área há bens inventariados e tombados pelo município e a Igreja Matriz de Santo Antônio, que tem tombamento federal.

4. Objetivo: Análise do dos danos eventualmente causados pelo tráfego de veículos pesados.

5. Contextualização:

Em 24/04/2019 foi encaminhado ofício pela Prefeitura de Ouro Branco à Promotoria de Justiça daquela Comarca informando sobre a constante circulação de veículos na Zona Histórica de Ouro Branco, especialmente quando o tráfego foi desviado da BR 356 para a BR 040, MG 443 e MG 129 quando a barragem de Vargem Grande entrou em nível 2 de emergência em 20/02/2019. Ou seja, o trânsito de carretas e caminhões foi deslocado para a área urbana do município, nas vias situadas no entorno da Matriz de Santo Antônio, colocando em risco a integridade dela.

Em novembro de 2020 fizemos contato com o senhor Edilson, Secretário Municipal de Cultura e Patrimônio que nos informou que foram obtidos recursos para restauração civil da Igreja Matriz. Acrescentou que após a liberação da BR 356, reduziu o tráfego de veículos pesados na área histórica de Ouro Branco entretanto, ainda há carretas e caminhões que circulam MG 443 e MG 129, apesar da proibição¹. O secretário Edilson teme que, caso permaneça a circulação de veículos pesados pelo local, poderiam ocorrer novos danos à igreja Matriz, reduzindo o tempo útil da restauração da Igreja Matriz, que está se iniciando.

6. Análise Técnica:

O trajeto entre a Capela Mãe dos Homens e a Igreja Matriz de Santo Antônio, que se insere na Praça Santa Cruz, é a área de maior relevância histórica da cidade de Ouro Branco, onde se concentram a maior parte dos bens protegidos do município. No entorno

¹ Este assunto foi objeto do Laudo Técnico SGDP 2604912 elaborado em 2015 por este Setor Técnico e CEAT.

da Praça Santa Cruz, situam-se diversos bens inventariados e dois bens tombados pelo município e a Igreja Matriz de Santo Antônio, tombada pelo Iphan - processo 402-T de 29/11/1949

Em reconhecimento à sua importância, a primeira Lei de Uso e Ocupação do Solo de Ouro Branco (Lei nº 1794 de 31/05/2010, que altera a lei nº 1.619 de 2007 que institui o Plano Diretor) classificou esta área como Zona de Interesse Histórico – ZIH, com o objetivo de preservar o conjunto arquitetônico de valor histórico, estabelecendo parâmetros urbanísticos para novas edificações inseridas neste zoneamento.

Esta área coincide com a parte mais dinâmica da cidade, onde se concentram os principais serviços, hotéis, restaurantes, pontos turísticos e estabelecimentos comerciais, que são acessados não somente pela população do município, como também turistas e pessoas de outras localidades que visitam o município a lazer, trabalho ou em busca dos serviços oferecidos.

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 da área histórica protegida pela legislação urbanística municipal.

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 comprometimento da estética do centro histórico. O sobrepeso e o intenso tráfego de veículos poderá causar desnivelamentos do calçamento, danos nos revestimentos e meio fios.

O tráfego de veículos pesados e de grande porte na Zona de Interesse 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 atmosférica² e acústica, além do impacto visual dos veículos estacionados nas vias, modificando a percepção da paisagem urbana.

O município já reconheceu o prejuízo que pode ser causado pelo constante tráfego de veículos pesados na área histórica quando incluiu na Lei Municipal 1.794 de 31 de maio de 2010, através Lei Municipal nº 2188/2017, o parágrafo 2 no artigo 19 que estabelece:

²Os gases resultantes da queima do combustível emitem diversos poluentes que afetam o patrimônio edificado, provocando seu deterioro.

§ 2º. Fica estabelecido que as intervenções nas quadras interceptadas pelas linhas que conformam o entorno de proteção da Matriz de Santo Antônio, e do perímetro de proteção do entorno da Igreja de Santo Antônio de Itatiaia, que se relacionam diretamente com os bens tombados e se conformam com a ambiência que os circundam, nos termos do dossiê de tombamento, objetivando a manutenção do ambiente e da visibilidade, devem seguir as seguintes diretrizes:

[...]

VII - proibição de estacionamento de caminhões e caminhonetes na área localizada à frente da Igreja Matriz de Santo Antônio e ao redor da Igreja de Santo Antônio de Itatiaia que prejudicam a visibilidade das fachadas frontais dos bens tombados e causam trepidações nas estruturas, comprometendo-as;

7.Fundamentação:

A preocupação com o tráfego de veículos em núcleos históricos gerou recomendações constantes em diversas Cartas Patrimoniais³.

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 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.

³ As Cartas Patrimoniais são documentos resultantes de encontros entre especialistas e organismos que trabalham com patrimônios culturais. Contém desde conceitos a medidas para ações administrativas com diretrizes de documentação, promoção da preservação de bens, planos de conservação, manutenção e restauro de um patrimônio, seja histórico, artístico e/ou cultural.

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

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



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 em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos;

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;

(...)

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

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

⁷ Lei 9503 de 23 de setembro de 1997.

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;

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

A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

(...)

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 infraestrutura 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;

A Lei nº 12.587/12, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá



ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

8. Conclusões:

As áreas históricas muitas vezes coincidem com as áreas centrais das cidades, onde 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.

Concluimos que é necessário compatibilizar a preservação do patrimônio cultural com a mobilidade na Zona de Interesse Histórico de Ouro Branco, tendo em vista que o tráfego de veículos pesados pode comprometer a integridade e ambiência do patrimônio cultural local. O tráfego de veículos pesados e de grande porte também coloca em risco a segurança dos pedestres, uma vez que o fluxo de pessoas é intenso e as calçadas são estreitas. Também gera poluição atmosférica⁸ e acústica. **Portanto, concluímos que o tráfego de veículos pesados na ZIH é prejudicial para o pedestre, para o acervo cultural edificado e, conseqüentemente, para o turismo.**

Devemos considerar que a cidade 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).

Por todo o exposto, recomenda-se:

- Elaboração, pelo Poder Público Municipal, de ato normativo visando impedir a circulação de veículos pesados na Zona de Interesse Histórico de Ouro Branco.
- Instalação de sinalização indicativa da proibição do tráfego de veículos pesados nas rodovias de acesso à cidade, nas vias de acesso à área central e na ZIH, em número e dimensões que não comprometam a harmonia da paisagem urbana e não

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.

interfiram negativamente na visibilidade dos bens tombados. O local de instalação deverá ser estabelecido em conjunto com o município e Iphan.

- Estabelecer rota de ônibus que transportam trabalhadores das mineradoras existentes na região de forma que o itinerário não passe pelas vias inseridas em ZIH.
- Em cumprimento à legislação urbanística, proibir o estacionamento de veículos defronte aos bens tombados.
- Promover fiscalização efetiva.
- 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 e a criação de ruas exclusivas para a circulação a pé.
- Regular o horário de serviço de carga e descarga na ZIH;
- Em último caso, 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.

9. Encerramento

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

Belo Horizonte, 25 de novembro de 2020.



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