

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

**LAUDO TÉCNICO nº 04 /2016**

**1 – CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES**

Em atendimento ao requerimento da 4ª Promotoria de Justiça da Comarca de Ouro Preto, nos dias 17 e 18 de setembro de 2015 foi realizada vistoria técnica na MG 129, rodovia de ligação entre aquele município e o município de Ouro Branco, pelas analistas do Ministério Público, a arquiteta Andréa Lanna Mendes Novais e a historiadora Neise Mendes Duarte, acompanhadas pelo analista do Ministério Público Reinaldo Paulino Pimenta, engenheiro de minas.

Este laudo técnico tem como objetivo analisar o estado de conservação das obras de arte da Estrada Real (pontes, arrimos e bueiros), avaliar a ocorrência de tráfego de veículos pesados pelo local e propor medidas para gestão e proteção do patrimônio arqueológico existente no trecho.



Figura 01 - Mapa de localização da cidade de Ouro Preto em relação ao Estado de Minas Gerais. Fonte: [www.wikipedia.com.br](http://www.wikipedia.com.br) em 28/09/2015.

**2 – METODOLOGIA**

Para elaboração do presente Laudo de Vistoria foi feita a inspeção “in loco” nos bens culturais objeto deste laudo e consulta à documentação integrante dos Inquéritos Cíveis nºs 0461.12.000023-1 e 0461.14.000052-6. No IEPHA, pesquisou-se a documentação do ICMS Cultural encaminhada pelo município Ouro Preto, o Dossiê de Tombamento das Obras de Arte da Estrada Real (abril/2007), o Estudo de Impacto Ambiental- EIA- Estrada Real- Trecho Conselheiro Lafaiete/ Ouro Branco/Ouro Preto, elaborado março de 1994, no âmbito das obras de asfaltamento do trecho pelo DER/MG e a análise do RIMA realizada pelo referido Instituto. Além disso, foi consultado o Levantamento Histórico-Arqueológico da Estrada Real no trecho Ouro Branco-Ouro Preto, elaborado em 2007, pelo Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG, sob a coordenação do professor Carlos Magno Guimarães.

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

### 3 – BREVE HISTÓRICO DA ESTRADA REAL NO TRECHO OURO BRANCO-OURO PRETO<sup>1</sup>:

Segundo o Levantamento Histórico-Arqueológico da Estrada Real no trecho Ouro Branco-Ouro Preto/MG, elaborado pelo Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG:

O conjunto de caminhos identificados no trecho, entre as cidades de Ouro Preto e Ouro Branco, é representativo de dois momentos de ocupação e expansão viária de Minas Gerais. Os momentos identificam-se com o Brasil Colônia e o Brasil Império, e os vestígios são remanescentes do *Caminho Novo* e da *Estrada Geral da Corte* (trecho *Estrada do Paraibuna*).

Isso significa que o conjunto viário pertence aos séculos XVIII e XIX. O *Caminho Novo* foi a principal via utilizada entre o Rio de Janeiro e Vila Rica ao longo do século XVIII e durante a primeira metade do século XIX. Mas, pouco depois da proclamação da independência, os transportes se tornaram uma das prioridades do Governo Provincial, que passou a defender a construção de novas estradas como fator essencial para o desenvolvimento do Brasil.

Em 1835 foi elaborado o Primeiro Plano Rodoviário de Minas Gerais, de autoria do Deputado Bernardo Pereira de Vasconcelos. Este projeto foi transformado na Lei nº 18, de 1º de abril de 1835, que definia parâmetros para a construção de novas estradas na Província.

Embora uma das diretrizes contida na Lei nº 18, de 1º de abril de 1835, estabelecesse que o leito dos caminhos já abertos e consolidados fosse reaproveitado, no trecho Ouro Branco-Ouro Preto, devido ao relevo acidentado da região, as estradas construídas no século XIX não aproveitaram trechos do leito do Caminho Novo.

Ainda em 1835, o Governo de Minas Gerais pretendia dar início à construção de parte da estrada, que deveria alcançar a divisa com a Província do Rio de Janeiro, na ponte do rio Paraibuna. Esta nova estrada, em seu conjunto, ficou conhecida como *Estrada Geral da Corte*, sendo constituída por três segmentos: a *Estrada do Paraibuna* (de Ouro Preto a Barbacena), a *Estrada União e Indústria* (de Barbacena a Petrópolis) e a *Estrada Porto da Estrela* (de Petrópolis até ao Porto da Estrela).

Após diversos obstáculos iniciais, no trecho entre Ouro Branco e Ouro Preto, a construção da *Estrada do Paraibuna* teria se iniciado em 1855, tendo entrado em atividade a partir de 1860.

Em 2001, este trecho da Estrada do Paraibuna foi asfaltado para construção da Rodovia MG-129. O asfaltamento provocou a destruição da maior parte do leito antigo e de diversas estruturas viárias. Entretanto, alguns trechos do antigo leito foram deixados à margem da nova rodovia, possibilitando a identificação de estruturas remanescentes como pontes, galerias, bueiros e arrimos.

As estruturas arqueológicas de maior visibilidade no trecho da Rodovia MG-129, entre as cidades de Ouro Branco e Ouro Preto, são certamente as pontes, imponentes construções em pedra que apresentam, em sua maioria, solução estrutural em abóboda semicircular. Foram destacadas pela pesquisa arqueológicas as seguintes estruturas:

<sup>1</sup> Levantamento Histórico-Arqueológico da Estrada Real no trecho Ouro Branco-Ouro Preto/MG, Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG, sob a coordenação do professor Carlos Magno Guimarães, maio 2007.

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- Ponte da Rancharia 1
- Ponte da Rancharia 2
- Ponte do Falcão
- Ponte da Caveira
- Ponto do Calixto
- Ponte próxima ao Pé do Morro.

As três primeiras pontes estão localizadas no leito asfaltado da rodovia, enquanto as três últimas se encontram no leito preservado à margem do asfalto.

Outras importantes estruturas arqueológicas viárias podem ser identificadas no trecho em questão da Rodovia MG-129, associadas, sobretudo, à drenagem. Podem ser identificados em diversos pontos da estrada arrimos, canais, drenos, bueiros e galerias.

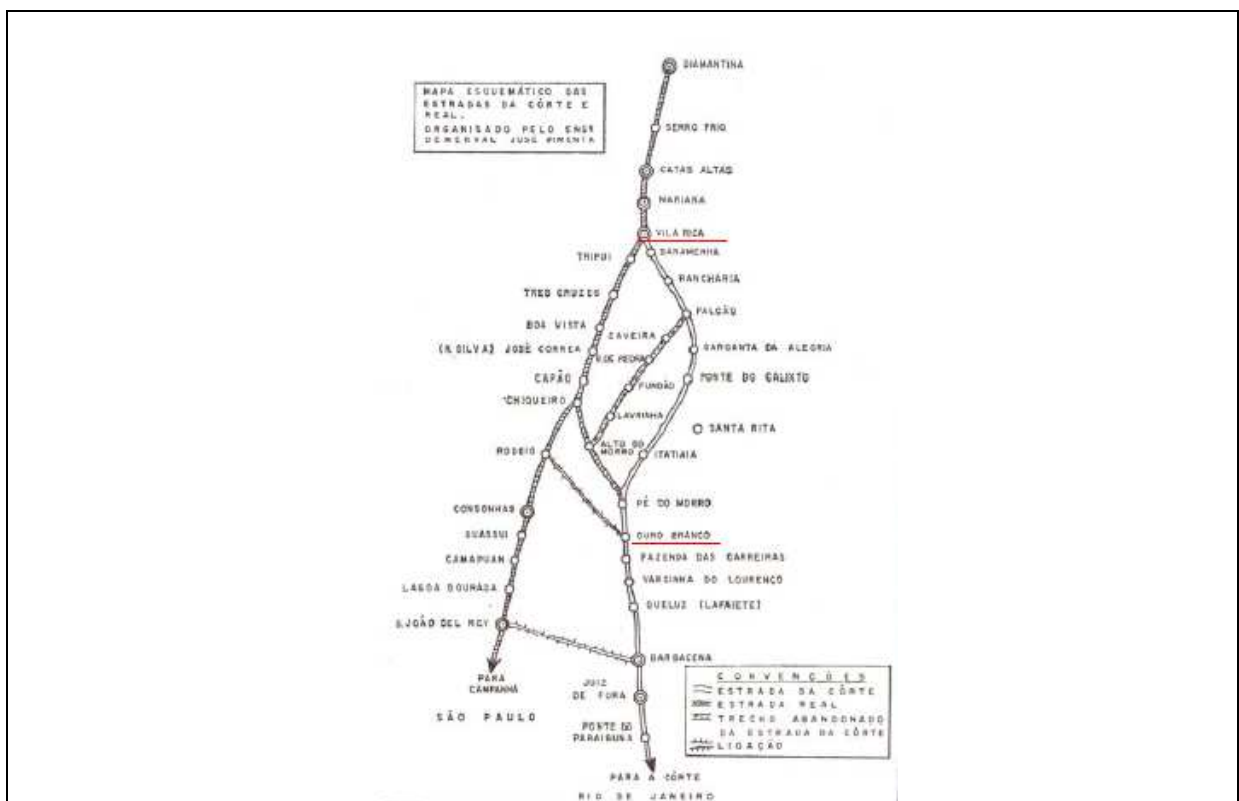


Figura 02 - Mapa esquemático da Estrada da Corte e Real. Fonte: Levantamento Histórico-Arqueológico da Estrada Real no trecho Ouro Branco-Ouro Preto/MG, Laboratório de Arqueologia da Fafich/UFMG, maio 2007.

## 4 – ANÁLISE TÉCNICA

O trecho da Rodovia MG 129, que liga as cidades de Ouro Branco e Ouro Preto, possui cerca de 30 quilômetros de extensão e integra a chamada “Estrada Real”. Mesmo tendo sido totalmente asfaltado em 2001, o trecho ainda preserva pontes, muros, bueiros, arrimos do antigo caminho, que se constituem em um dos mais impressionantes acervos de obras de arte em pedra e cantaria do país.

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Os sítios históricos existentes no trecho em questão se associam a uma rara beleza cênica, onde matas, serras, formações pétreas, cursos d'água, vilarejos antigos, campos limpos e campos rupestres, emolduram o conjunto.

Objetivando prevenir danos devido à circulação de veículos com carga excessiva sobre as pontes, o leito da estrada foi desviado em alguns trechos, sendo construídas outras pontes paralelas às antigas existentes.

Na data da vistoria, verificou-se que o trecho de estrada entre as cidades de Ouro Preto e Ouro Branco é estreito, sem acostamento, com muitas curvas acentuadas e fortes declives. A circulação de veículos é intensa, incluindo também os veículos de carga, cujo limite de peso foi limitado a 12 toneladas<sup>2</sup>, o que costuma ser desrespeitado com frequência, especialmente devido à falta de fiscalização que efetive esse controle, colocando em risco a integridade das estruturas históricas. A alta velocidade com que os veículos trafegam no trecho também consiste numa grave ameaça a estas estruturas.

Além disso, verificou-se que os desvios realizados para acesso a alguns bens culturais e a precária sinalização existente não promovem o merecido destaque às estruturas históricas e, na maioria das vezes, comprometem a ambiência dos conjuntos.

O Conjunto Paisagístico das Obras de Arte da Estrada Real, que inclui parte das estruturas históricas presentes no trecho da rodovia que liga Ouro Preto a Ouro Branco, foi tombado pelo município de Ouro Preto. O conjunto tombado é composto por pontes, arrimos e bueiros que, apesar de integrarem um único conjunto paisagístico, foram tombados por meio de decretos executivos distintos<sup>3</sup>. Neste sentido, os bens culturais possuem perímetros de tombamento e de entorno de tombamento definidos de forma isolada ou em conjunto, reunindo, às vezes, duas ou três estruturas.

Bem Cultural	Decreto de Tombamento	Data	Localização
Ponte Zero	404/2006	29/11/2006	Km 6,90
Ponte Rancharia 1	405/2006	29/11/2006	Km 7,70
Arrimo Rancharia	406/2006	29/11/2006	Km 8,05
Ponte Rancharia 2	407/2006	29/11/2006	Km 8,10
Ponte do Falcão	408/2006	29/11/2006	Km 8,50
Ponte da Caveira	637/2007	16/03/2007	Km 10,70
Bueiro Serra do Itatiaia	636/2007	16/03/2007	Km 11,60
Arrimo Curvo	634/2007	16/03/2007	Km 14,00
Bueiro Calixto	632/2007	16/03/2007	Km 14,10
Ponte Calixto	633/2007	16/03/2007	Km 14,60

Obs: Os decretos nº 632, 633, 634, 636 e 637, de 16 de março de 2007, revogam os decretos nº 413, 412, 411, 410 e 409, de 29 de novembro de 2006, respectivamente.

O Dossiê de Tombamento das Obras de Arte da Estrada Real, elaborado por equipe interdisciplinar composta por arquitetos, historiador, engenheiros civis e mestres canteiros, foi encaminhado para o IEPHA para recebimento da pontuação do ICMS Cultural nos

<sup>2</sup> Limitado pelo DER em março de 2001. Fonte:

[http://www.ouropreto.mg.gov.br/portal\\_do\\_patrimonio\\_ouro\\_preto\\_2015/bens-tombados/exibir-bem/subcategorias/obras-de-arte-da-estrada-real-trecho-ouro-preto-ouro-branco](http://www.ouropreto.mg.gov.br/portal_do_patrimonio_ouro_preto_2015/bens-tombados/exibir-bem/subcategorias/obras-de-arte-da-estrada-real-trecho-ouro-preto-ouro-branco). Acesso 18-01-2016.

<sup>3</sup> [http://www.cmop.mg.gov.br/index.php?option=com\\_wrapper&view=wrapper&Itemid=51](http://www.cmop.mg.gov.br/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=51). Acesso 18-01-2016.

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

exercícios 2008 e 2009, quando foi aprovado. Como diretrizes para preservação das pontes na rodovia Ouro Preto/ Ouro Branco, o referido dossiê estabelece as medidas abaixo transcritas:

- Evitar, coibir e/ou controlar [agentes] que concorram para usos que promovam sua degradação: suspensão do tráfego de caminhões e ônibus de turismo de grande porte;
- Reconstituição da paisagem do entorno nas áreas degradadas com espécies da flora nativa;
- Realização de inspeções e manutenções periódicas de todo sistema de forma sistemática;
- Restauração dos elementos estruturais e artísticos conforme indicações do laudo diagnóstico. Para tanto, deverá ser elaborado: testemunho detalhado das patologias em data próxima à intervenção, com identificação da rocha utilizada na cantaria (contendo nome científico; nome comum e outras possíveis designações, uma descrição macroscópica; a origem geológica);

Quando determinado problema de conservação requerer uma análise mais apurada, recomenda-se recolher amostra do material pétreo, e a identificação da rocha deverá ser complementada com:

- a caracterização mineralógica e a análise química
- a capacidade de absorção de água
- a análise da porosidade através da total imersão
- a análise de absorção de água através da capilaridade
- a medição das propriedades mecânicas: resistência à compressão, à tração, à flexão, coeficiente de Poisson, graus de elasticidade etc.
- a medição das propriedades térmicas; coeficiente de dilatação e condutividade térmica.

#### Identificação do meio ambiente

- sua orientação geográfica;
- principais características do meio físico (externo e interno ao monumento e do seu interior: temperatura, umidade absoluta e relativa do ar, radiação solar, intensidade e direção dos ventos, índices de precipitações pluviométricas e suas variações de ocorrência durante o ano);
- as condições de poluição do ar e as informações sobre suas fontes (tráfego de veículos, indústrias e outras atividades, bem como as variações de ocorrência durante o ano);
- as fontes internas de calor e luz;
- as fontes naturais, eventuais fontes de ventilação;
- a frequência de concentração de pessoas dentro do monumento.

É importante ressaltar que, na apresentação do EIA/RIMA para projeto e execução da pavimentação asfáltica no trecho em questão, o DER/MG reconheceu a relevância do acervo histórico-cultural da estrada e os impactos negativos, imediatos e irreversíveis que poderiam afetar os vestígios arqueológicos. Foram propostas medidas atenuantes dos impactos negativos, medidas de controle ambiental e medidas de valorização dos potenciais turístico, histórico e arqueológico da rodovia. Destacou-se que, para permitir acesso de veículos e pedestres, seriam criadas interseções/ desvios que possibilitassem a fruição coletiva dos monumentos existentes no trecho.

A seguir será feita uma breve descrição das estruturas tombadas e do seu estado de conservação verificado durante a vistoria:

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

### 4.1 – PONTE ZERO

#### 4.1.1 - Descrição

Situada em perigoso trecho com curvas acentuadas, trata-se de uma construção maciça feita com blocos de rocha, irregulares, de vários tamanhos, com acabamento e rejuntados nas paredes externas, situada sob o leito da estrada. Possui 19,70 metros de comprimento e 7,00 metros de largura, com muretas laterais de largura média de 65 centímetros e altura entre 60 e 70 centímetros.

A estrutura encontra-se totalmente coberta pelo mato, não sendo possível procedermos a uma análise mais detalhada.

Segundo informado na documentação integrante do Dossiê de Tombamento, ao fundo há uma galeria de drenagem em funcionamento, lateralmente, na parte superior, servindo de proteção para veículos e pedestres existem muretas servindo de guarda-corpo. Também construídas com blocos irregulares de tamanhos variados, tem na sua parte superior peitoril, grandes blocos prismáticos de pedra aparelhada, com bom acabamento. Na sua parte inferior, na base, uma galeria de drenagem de pequena secção atende ao escoamento de pequeno curso d'água.

#### 4.1.2 – Estado de conservação

Como a atual estrada passa sobre a ponte, a pavimentação atual é em asfalto.

A estrutura encontra-se totalmente tomada pelo mato.

Não há nenhuma sinalização informativa ou interpretativa no local.

Não há nas proximidades da estrutura local que possibilite o estacionamento de veículos para que as pessoas possam conhecer o bem cultural.

Verificou-se a existência de pedras faltantes e/ ou deslocadas.

Pelo fato de se encontrar situada em perigoso trecho com curvas acentuadas, e onde os veículos leves ou pesados circulam em alta velocidade, está vulnerável à ocorrência de colisões dos veículos. Há marcas de acidentes bem próximas ao bem cultural.

Os drenos existentes estão completamente tomados pela vegetação.



Figura 03 – Imagem da estrutura encoberta pelo mato.



Figura 04 – Deslocamento das pedras integrantes da estrutura.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figuras 05 e 06 – Imagem da estrutura encoberta pelo mato.

**4.2 – CONJUNTO RANCHARIA (Ponte Rancharia 1, Arrimo Rancharia e Ponte Rancharia 2)**

**4.2.1 – Descrição**

As pontes Rancharia 1 e 2 são construções de alvenaria de pedra e cantaria, autoportante, em arco pleno no estilo romano.

O arrimo é uma construção maciça de blocos de rocha irregulares, de tamanhos variados, sobre a qual passava a estrada, hoje com o leito desviado. Ao que tudo indica, foi construído não só como suporte do leito da estrada, mas também para servir como barramento do córrego da Rancharia. Muretas laterais em sua parte superior completam o conjunto.

São obras em alvenaria/cantaria, compostas por blocos de rocha irregulares em tamanhos variados (maiores intercalando com menores), argamassados e bem trabalhados em suas faces expostas. As muretas laterais de proteção possuem em sua parte superior blocos prismáticos bem aparelhados (peitoril).

Situam-se próximos à estrada de acesso para o distrito de Lavras Novas onde ao fundo percorre o Córrego da Rancharia.

Atualmente encontram-se fora do leito da estrada, mas na lateral desta.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

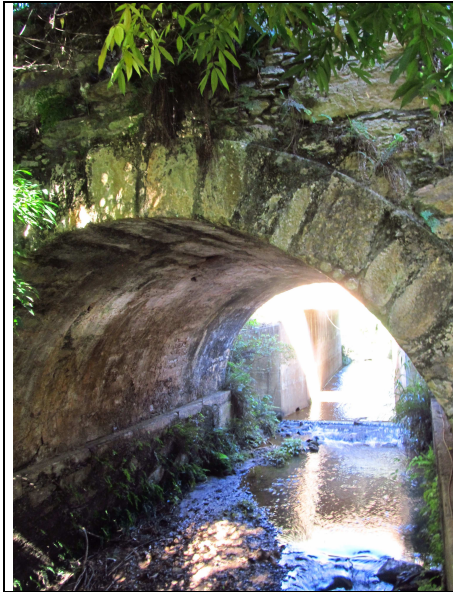


Figura 07 – Ponte Rancharia 1.



Figura 08 – Ponte Rancharia 2.

#### 4.2.2 – Estado de conservação

O desvio e impedimento do tráfego sobre as pontes foi feito com *guard-rail* que não se integra à paisagem existente.

Não há no leito da estrada nenhuma sinalização indicativa do conjunto. A sinalização interpretativa existente junto às estruturas apresenta informações imprecisas no que se refere à localização.

Há, nas proximidades das estruturas, local que possibilita o estacionamento de veículos facilitando a visita ao conjunto. Entretanto, não há indicações mais detalhadas de como o estacionamento deve ser feito.

Sobre as pontes foi implantada pavimentação em piso intertravado de concreto, que apresenta danos e falhas, além de desnivelamentos que favorecem o acúmulo de água e, conseqüentemente, danos às estruturas.

A vegetação que nasce nos interstícios da estrutura, se não controlada, poderá comprometer o intertravamento das pedras e, conseqüentemente, a estabilidade da estrutura.

Os drenos existentes tem a sua eficácia prejudicada pela presença de vegetação.

Não há tratamento paisagístico e a vegetação cresce de forma desordenada, sem manutenção.

O acesso ao trecho inferior das pontes é difícil, feito através de trilhas abertas pelos turistas, sem planejamento.

Há presença de lixo no trecho superior e inferior das estruturas, que também é visitado pelos turistas.



**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 09 - Desvio e impedimento do tráfego sob o conjunto foi feito com *guard-rail* que não se integra à paisagem existente



Figura 10 - Danos, desnivelamentos, vegetação invasora e falhas na pavimentação em piso intertravado de concreto.



Figura 11 - Vegetação que nasce nos interstícios da estrutura da Ponte Rancharia 1.



Figura 12 - Os drenos existentes tem a sua eficácia prejudicada pela presença de vegetação.



Figura 13 - Sinalização interpretativa com informações imprecisas no que se refere à localização.



Figura 14 - Acúmulo de lixo no trecho superior e inferior das estruturas.

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 15 - O acesso ao trecho inferior das pontes é difícil, feito através de trilhas abertas pelos turistas, sem planejamento.



Figura 16 - Vegetação que nasce nos interstícios da estrutura da Ponte Rancharia 2.

### 4.3 – PONTE FALCÃO

#### 4.3.1 – Descrição

É uma construção de alvenaria de pedra e cantaria, auto-portante, em arco pleno no estilo romano.

Constituída de blocos de pedra irregulares de diferentes tamanhos, argamassados e bem trabalhados na face exposta das paredes, assim como as muretas laterais que constituem os guarda-corpos de proteção para veículos e pedestres, que possuem na parte superior (peitoril) blocos de maiores dimensões.

A rocha usada é o quartzito, comum na região.

A ponte está próxima à estrada de acesso para o distrito de Lavras Novas, sob a qual percorre o Córrego Falcão.

Atualmente encontra-se fora do leito da estrada, mas na lateral desta.

Foram instalados quebra molas nas proximidades da ponte, como medida complementar de prevenção a acidentes.

#### 4.3.2 – Estado de conservação

O desvio e impedimento do tráfego sob a mesma foi feito com *guard-rail* que não se integra à paisagem existente.

Não há no leito da estrada sinalização indicativa. A sinalização interpretativa existente junto à estrutura tem a leitura/acesso prejudicados, devido à presença de muita vegetação.

Há nas proximidades da estrutura local que possibilita o estacionamento de veículos para que as pessoas possam visitar o bem cultural. Entretanto, não há maiores indicações de como o estacionamento deve ser feito.

Sobre a ponte foi implantada pavimentação em piso intertravado de concreto, que apresenta danos e falhas, além de desnivelamentos que favorecem o acúmulo de água e, conseqüentemente, danos à estrutura.

A vegetação que nasce nos interstícios da estrutura, se não controlada, poderá comprometer o intertravamento das pedras e, conseqüentemente, a estabilidade da estrutura.

Os drenos existentes têm a sua eficácia prejudicada pela presença de vegetação.

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Não há tratamento paisagístico e a vegetação cresce de forma desordenada, sem manutenção.

O acesso ao trecho inferior das pontes é difícil, feito através de trilhas abertas pelos turistas, sem planejamento.

Há presença de lixo no trecho superior e inferior das estruturas, que também é visitado pelos turistas.



Figura 17 - Desvio e impedimento do tráfego sob o conjunto foi feito com *guard-rail* que não se integra à paisagem existente



Figura 18 - Sinalização interpretativa existente junto à estrutura que tem a leitura / acesso prejudicado devido a presença de muita vegetação.



Figura 19 – Danos, desnivelamentos, vegetação invasora e falhas na pavimentação em piso intertravado de concreto.



Figura 20 – Vista da ponte nova na lateral da antiga. Verifica-se a presença de vegetação junto da estrutura de pedra.

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 21 - Os drenos com eficácia prejudicada pela presença de vegetação.



Figura 22 - Vegetação que nasce nos interstícios da estrutura da Ponte do Falcão.

### 4.4 – PONTE DA CAVEIRA

#### 4.4.1 – Descrição

É uma construção de alvenaria de pedra e cantaria, auto-portante, em arco pleno no estilo romano.

Constituída de blocos de pedra irregulares de diferentes tamanhos, argamassados e bem trabalhados na face exposta das paredes, assim como as muretas laterais que constituem os guarda-corpos de proteção para veículos e pedestres, que possuem na parte superior (peitoril) blocos de maiores dimensões.

A rocha usada é o quartzito, comum na região.

O traçado da estrada asfaltada passou na lateral da ponte, preservando-a de danos decorrentes do uso contínuo.

Há sinalização indicativa no leito da estrada e sinalização interpretativa próxima à ponte. Há ainda, nas proximidades da Ponte da Caveira, sinalização indicativa e interpretativa referente ao Monumento Natural Estadual de Itatiaia.

#### 4.4.2 – Estado de conservação

A pavimentação em pé de moleque encontra-se em bom estado de conservação, apresentando poucos trechos com crescimento de vegetação entre as pedras e desprendimento de blocos.

Os drenos existentes têm a sua eficácia prejudicada pela presença de vegetação.

A vegetação que nasce nos interstícios da estrutura, se não controlada, poderá comprometer o intertravamento das pedras e, conseqüentemente, a estabilidade da estrutura.

Há nas proximidades da estrutura local que possibilita o estacionamento de veículos para que as pessoas possam visitar o bem cultural. Entretanto, não há maiores indicações de como o estacionamento deve ser feito.

Não há tratamento paisagístico e a vegetação cresce de forma desordenada, sem manutenção.

O acesso ao trecho inferior das pontes é difícil, feito através de trilhas abertas pelos turistas, sem planejamento.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

Há presença de lixo no trecho superior e inferior das estruturas, que também é visitado pelos turistas.



Figuras 23 e 24 – Sinalização indicativa e interpretativa existente.



Figuras 25 e 26 – Presença de vegetação na estrutura e no entorno e danos na pavimentação.



Figuras 27 – Presença de vegetação na estrutura e danos na pavimentação.

Figura 28 – Vista da estrutura a partir da parte baixa.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

**4.5 – GALERIA DE DRENAGEM (BUEIRO SERRA DO ITATIAIA)**

**4.5.1 – Descrição**

Trata-se de uma construção (galeria) de alvenaria de pedra / cantaria, com muretas de proteção também constituídos com blocos irregulares.

A rocha usada é o quartzito, comum na região.

Encontra-se no leito da rodovia.

**4.5.2 – Estado de conservação**

A estrutura histórica localiza-se em trecho paralelo ao trecho asfaltado da estrada.

Não há no leito da rodovia nenhuma sinalização indicativa do bem cultural. A sinalização interpretativa existente junto à estrutura tem a leitura/ acesso prejudicado devido à presença de muita vegetação.

Não há, nas proximidades da estrutura, local que possibilite o estacionamento de veículos para que as pessoas possam visitar o bem cultural.

Os drenos existentes têm a sua eficácia prejudicada pela presença de vegetação.



Figuras 29 e 30 – Imagens gerais da Galeria de Drenagem – Bueiro de Itatiaia. Na primeira imagem, um veículo trafegando entre as estruturas arqueológicas.



Figura 31 – Mureta de proteção / guarda corpo.

Figura 32 – Sinalização interpretativa do Bueiro de Itatiaia.

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 33 – Sinalização interpretativa do Bueiro de Itatiaia.



Figura 34 – Trecho inferior da Galeria de Drenagem – Bueiro de Itatiaia.

### 4.6 – CONJUNTO CALIXTO (arrimo curvo, bueiro Calixto, ponte Calixto)

#### 4.6.1 – Descrição

As estruturas situam-se no trecho em que o leito original se separa do trecho novo, asfaltado, da estrada, passando inicialmente pelo arrimo, bueiro e ponte, nesta ordem. O novo trajeto segue à esquerda, sempre descendo, até encontrar novamente o leito antigo, quase junto à divisa Ouro Preto – Ouro Branco.

O arrimo curvo é imponente, com estrutura em alvenaria de pedra/cantaria, composta por blocos de variados tamanhos, com faces expostas aparelhadas, argamassadas e rejuntadas, formando paredões em curva nos dois lados do conjunto. Na parte inferior, há galeria de dimensões modestas, face à grandiosidade do conjunto, servindo à drenagem de águas, mais volumosas por ocasião da estação chuvosa. Na parte superior há mureta acompanhando, também em curva, o leito da estrada, servindo como proteção lateral.

O bueiro constitui-se numa construção de drenagem, em alvenaria de pedra/cantaria, de pequeno porte, servindo à drenagem de águas, mais volumosas por ocasião da estação chuvosa.

A ponte está situada em trecho paralelo ao trecho novo, asfaltado, da estrada, de onde se pode avistar uma ponte em gabião construída para que a nova via vença o curso d'água existente. Ponte em cantaria/ alvenaria de pedra, em que não se utilizou o sistema de arco pleno. Os blocos de tamanhos variados, cortados com precisão e devidamente arranjados, formam um maciço de aspecto leve vazado pelos vãos da ponte. O maciço se apóia em peças de quartzito chapadas, competentes, posicionadas lado a lado, formando a parte superior do vão da ponte, dividido em duas partes por um pilar central. As lajes do teto formam a parte superior das galerias dos vãos, se apóiam nos pegões laterais e pilar central da ponte.

A rocha usada é o quartzito, comum na região.

#### 4.6.2 – Estado de conservação

A pavimentação em pé de moleque ou pedra existente em alguns trechos apresenta trechos com crescimento de vegetação entre as pedras e desprendimento de blocos / perdas em alguns locais. A trilha de ligação entre o arrimo curvo e o bueiro possui trechos com erosão,

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

causada especialmente pela inexistência de um sistema de drenagem de águas pluviais e pela circulação de motocicletas pelo local.

Há no leito da estrada sinalização indicativa do acesso à ponte e ao bueiro, entretanto não há informações precisas a respeito do arrimo curvo.

A sinalização interpretativa existente junto à estrutura tem a leitura/acesso prejudicado devido a presença de muita vegetação.

Os drenos existentes têm a sua eficácia prejudicada pela presença de vegetação.

Há nas proximidades do conjunto local que possibilita o estacionamento de veículos para que as pessoas possam visitar o bem cultural. Entretanto, sem maiores indicações de como o estacionamento deve ser feito.

Não há tratamento paisagístico e a vegetação cresce de forma desordenada, sem manutenção.

O acesso ao trecho inferior das pontes é difícil, feito através de trilhas abertas pelos turistas, sem planejamento.

Há presença de lixo no trecho superior e inferior das estruturas, que também é visitado pelos turistas.



Figuras 35 e 36 – Danos na pavimentação e presença de vegetação nas estruturas.



Figura 37 – Vista geral da estrutura.

Figura 38 – Parte inferior da Ponte do Calixto.



**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figuras 39 e 40 – Sinalização indicativa e interpretativa existente em relação à Ponte do Calixto.

É importante destacar que consta no Laudo do Estado de Conservação do conjunto tombado a informação de que no trecho são realizados eventos, como caminhadas e atividades esportivas que envolvem ciclistas e motoqueiros. Durante estes eventos são instalados, para marcação, *banners* e bandeiras ao longo da estrada, sendo que estes materiais não costumam ser retirados após os eventos, gerando lixo no local.

Destacou-se também que as pontes costumam receber excursões turísticas e que os visitantes deixam muito lixo próximo às estruturas históricas. Esta situação é evidenciada sobretudo na Ponte do Falcão, que é a mais visitada, uma vez que há local que favorece o estacionamento de ônibus.

Ressaltou-se ainda que, ocasionalmente, em eventos com maior concentração de público, ocorrem ações de vandalismo, especialmente com destruição de placas e danos ao sistema construtivo das estruturas históricas, com deslocamento das pedras.

Embora não faça parte do Conjunto Paisagístico das Obras de Arte da Estrada Real tombado pelo município de Ouro Preto, a **ponte próxima à Fazenda Pé do Morro** também se localiza à margem da rodovia MG-129 e se constitui numa estrutura histórico-arqueológica que possui valor cultural. Verifica-se que o entorno da estrutura apresenta intervenções descaracterizantes (piso intertravado, quiosque) inseridas, ao que tudo indica, para estimular a visitação. Está implantada na rodovia placa de sinalização indicativa deste bem cultural.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 41 – Ponte próxima à Fazenda Pé do Morro.



Figuras 42 e 43 – Sinalização indicativa da Ponte do Pé do Morro e detalhe da estrutura na 2ª imagem.

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

### 5 – FUNDAMENTAÇÃO

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 define:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

§ 1º - O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.

Embora a paisagem seja uma categoria usada há bastante tempo na área de proteção ambiental e cultural, nas últimas décadas sua discussão ganha um novo fôlego com o qualificativo de paisagem cultural. A partir do fortalecimento de matrizes do pensamento que demandavam por uma maior integração homem/natureza, a Unesco criou em 1992 a categoria de PAISAGEM CULTURAL para a inscrição na lista de Patrimônio Mundial visando quebrar a antiga dicotomia entre os bens naturais e os bens culturais presentes na lista. Desde então, mais de 60 sítios em todo o mundo foram inscritos na lista nesta categoria.

Em 30 de abril de 2009, o IPHAN publicou a portaria nº 127/2009, estabelecendo a chancela da Paisagem Cultural Brasileira, motivado, entre outros intuitos, pela ocorrência de fenômenos contemporâneos de expansão urbana, globalização e massificação das paisagens urbanas e rurais que colocam em risco contextos de vida e tradições locais em todo o planeta. Considera que a chancela da Paisagem Cultural Brasileira valoriza a relação harmônica com a natureza, estimulando a dimensão afetiva com o território, tendo como premissa a qualidade de vida da população.

Há Cartas Patrimoniais que tratam sobre a Paisagem Cultural, como, por exemplo, a Recomendação nº 95 – Carta da Europa, que defende a harmonização dos interesses culturais, estéticos, ecológicos, econômicos e sociais. Defende que a paisagem é o meio através do qual se constrói a identidade de um lugar:

... a paisagem integra o patrimônio natural e cultural europeu, contribuindo de forma marcante para a construção das culturas locais e para a consolidação da identidade europeia, sendo também um elemento fundamental na qualidade de vida das populações. Deste modo os países signatários se comprometem a reconhecer juridicamente a paisagem como elemento fundamental da qualidade de vida das populações, expressão da diversidade do seu patrimônio comum, tanto cultural como natural, e portanto, parte da sua identidade.

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Há também a Carta de Bagé<sup>4</sup>, também conhecida como Carta da Paisagem Cultural, que define paisagem cultural como:

Artigo 1 - A paisagem cultural é o meio natural ao qual o ser humano imprimiu as marcas de suas ações e formas de expressão, resultando em uma soma de todas as testemunhas resultantes da interação do homem com a natureza e, reciprocamente, da natureza com o homem, passíveis de leituras espaciais e temporais.

Artigo 2 - A paisagem cultural é um bem cultural, o mais amplo, completo e abrangente de todos, que pode apresentar todos os bens indicados pela Constituição, sendo o resultado de múltiplas e diferentes formas de apropriação, uso e transformação do homem sobre o meio natural.

Artigo 3 - A paisagem cultural é, por isto, objeto das mesmas operações de intervenção e preservação que recaem sobre todos os bens culturais. Operações como as de identificação, proteção, inventário, registro, documentação, manutenção, conservação, restauração, recuperação, renovação, revitalização, restituição, valorização, divulgação, administração, uso, planejamento e outros.

Artigo 4 - A preservação da paisagem cultural brasileira deve ser reconhecida mediante certificação concedida pelos órgãos de patrimônio cultural e aprovada por seus conselhos consultivos, de forma conjunta com outros órgãos públicos, organismos internacionais, organizações não governamentais e a sociedade civil, sob a forma de um termo de compromisso e de cooperação para gestão compartilhada de sítios de significado cultural.

Segundo a Portaria nº 127, de 30 de abril de 2009, que estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira:

A chancela da Paisagem Cultural Brasileira tem por finalidade atender ao interesse público e contribuir para a preservação do patrimônio cultural, complementando e integrando os instrumentos de promoção e proteção existentes, nos termos preconizados na Constituição Federal.

Art. 3º- A chancela da Paisagem Cultural Brasileira considera o caráter dinâmico da cultura e da ação humana sobre as porções do território a que se aplica, convive com as transformações inerentes ao desenvolvimento econômico e social sustentáveis e valoriza a motivação responsável pela preservação do patrimônio.

Art. 4º- A chancela da Paisagem Cultural Brasileira implica no estabelecimento de pacto que pode envolver o poder público, a sociedade civil e a iniciativa privada, visando a gestão compartilhada da porção do território nacional assim reconhecida.

<sup>4</sup> Nos dias 13 a 18 de agosto de 2007 realizou-se em Bagé, RS, o Seminário Semana do Patrimônio – Cultura e Memória na Fronteira. O evento foi organizado pelo Governo de Bagé; Secretaria Municipal de Cultura de Bagé; Ministério da Cultura; IPHAN; Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul – IPHAE; Universidade Regional da Campanha – URCAMP; Universidade Federal de Pelotas – UFPEL.

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Art. 5º- O pacto convencionado para proteção da Paisagem Cultural Brasileira chancelada poderá ser integrado de Plano de Gestão a ser acordado entre as diversas entidades, órgãos e agentes públicos e privados envolvidos, o qual será acompanhado pelo IPHAN.

De acordo com o documento “Estrada Parque: conceito, experiência e contribuições”, elaborado em 2004 pela Fundação SOS Mata Atlântica:

Estrada Parque é um Museu Permanente de Percurso que atravessa Unidades de Conservação ou áreas de relevante interesse ambiental e paisagístico, implantado com o objetivo de aliar a preservação ambiental ao desenvolvimento sustentável da região, através do fomento ao ecoturismo e às atividades de educação ambiental, de lazer e culturais.

Trata-se de uma classificação especial para rodovias e estradas que estão localizadas em áreas de exuberância cênica e de relevante interesse patrimonial, quer seja natural, ambiental, arqueológico, cultural ou paisagístico, que podem ser tombadas ou especialmente protegidas.

[...]

As Estradas Parque requerem equipamentos especiais de infraestrutura, normatização e restrições de uso e de velocidade, além de comunicação visual. Esses devem ser concebidos visando a integração com elementos naturais e características da região, de forma a causar a menor interferência possível sobre a paisagem, possibilitando a contemplação dos recursos naturais e cênicos.

Ainda de acordo com o documento elaborado pela Fundação SOS Mata Atlântica, devem constar na regulamentação ou nos instrumentos de criação, designação e manejo de Estradas Parque alguns aspectos mínimos, dentre os quais se destacam:

- É desejável que a Estrada Parque seja criada no âmbito de um programa a ser executado em parceria entre órgãos governamentais ligados ao tema (ex: áreas de transporte, turismo e de meio ambiente) em estrita colaboração com a comunidade local e regional.
- Entre os objetivos da implantação de Estrada Parque devem constar: promoção do reconhecimento, preservação e melhoria da rota selecionada; proteção especial, em virtude de suas qualidades arqueológicas, culturais, históricas, naturais, recreativas ou cênicas; incentivo às iniciativas de ecoturismo e turismo rural; promoção de opções econômicas para proprietários e moradores da região; estímulo às iniciativas de educação ambiental, educação para o turismo.
- Entre as condições para o estabelecimento de Estrada Parque podem constar: existência de áreas preservadas e protegidas contra alterações ou impactos, ou ainda, preferencialmente, de habitat intocado com aspectos únicos de paisagem; forte apoio local para a designação da área como Estrada Parque deve ser demonstrado; extensão não muito curta e nem fragmentada.
- É desejável haver financiamento ou apoio financeiro estatal e de entidades privadas envolvidas com a implementação do projeto de Estrada Parque, no âmbito de um programa ou projeto de ecoturismo ou de turismo rural pré-definido.

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- O passeio pela Estrada Parque deve proporcionar uma experiência extraordinária e memorável em termos de aproveitamentos visual dos elementos naturais ou construídos pelo homem existentes ao longo do caminho.
- É desejável que haja clara definição dos papéis dos órgãos de governo, das instâncias participativas (ex: conselho de gestão) e entidades privadas ou proprietários particulares na implementação do projeto de Estrada Parque, a ser fixada no âmbito de um convênio específico.
- Merece destaque a necessidade de proibição ou limitação de uso de outdoors ao longo do caminho para proteger o investimento público e privado em tais rotas, para promover a segurança, para preservar a beleza natural e o valor recreativo das mesmas.
- Depois de sua designação, as instâncias cabíveis devem adotar um plano de manejo para a Estrada Parque, que deve conter, dentre outras, as regras e procedimentos de zoneamento e uso do solo, com respeito às condições mínimas.
- Reuniões e seminários de planejamento devem ser realizados periodicamente, contando com a participação de todos os atores relevantes para a implementação do projeto da Estrada Parque, bem como da população afetada, de forma a promover a transparência e o engajamento de todos na gestão da área.

Em 1996, a Fundação SOS Mata Atlântica coordenou o projeto de implantação da Estrada Parque APA Rio Tietê, entre os municípios de Itu e Pirapora do Bom Jesus no Estado de São Paulo, em parceria com o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), Secretaria de Estado dos Transportes de São Paulo e Conselhos Municipais de Defesa do Meio Ambiente de Itu e Cabreúva.

A Estrada Parque APA Rio Tietê foi a primeira do país, instituída através da Lei Municipal 4.020, de 02 de dezembro de 1996, é considerada pioneira por elevar uma rodovia estadual à categoria especial de Museu Permanente de Percurso.



**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figuras 44, 45 e 46– Estrada Parque Apa Rio Tietê. Fonte: Acervo CPPC.

O trecho da Rodovia MG-129 que liga Ouro Preto e Ouro Branco reúne atributos naturais e culturais que possibilitam tanto a chancela da Paisagem Cultural Brasileira quanto a implantação de uma Estrada Parque. É preciso considerar que, além da inegável riqueza histórico-arqueológica, há trechos da rodovia inseridos em importantes unidades de conservação, dentre as quais se destacam o Parque Estadual da Serra de Ouro Branco, o Monumento Natural Estadual de Itatiaia e a Área de Proteção Especial Ouro Preto/Mariana.

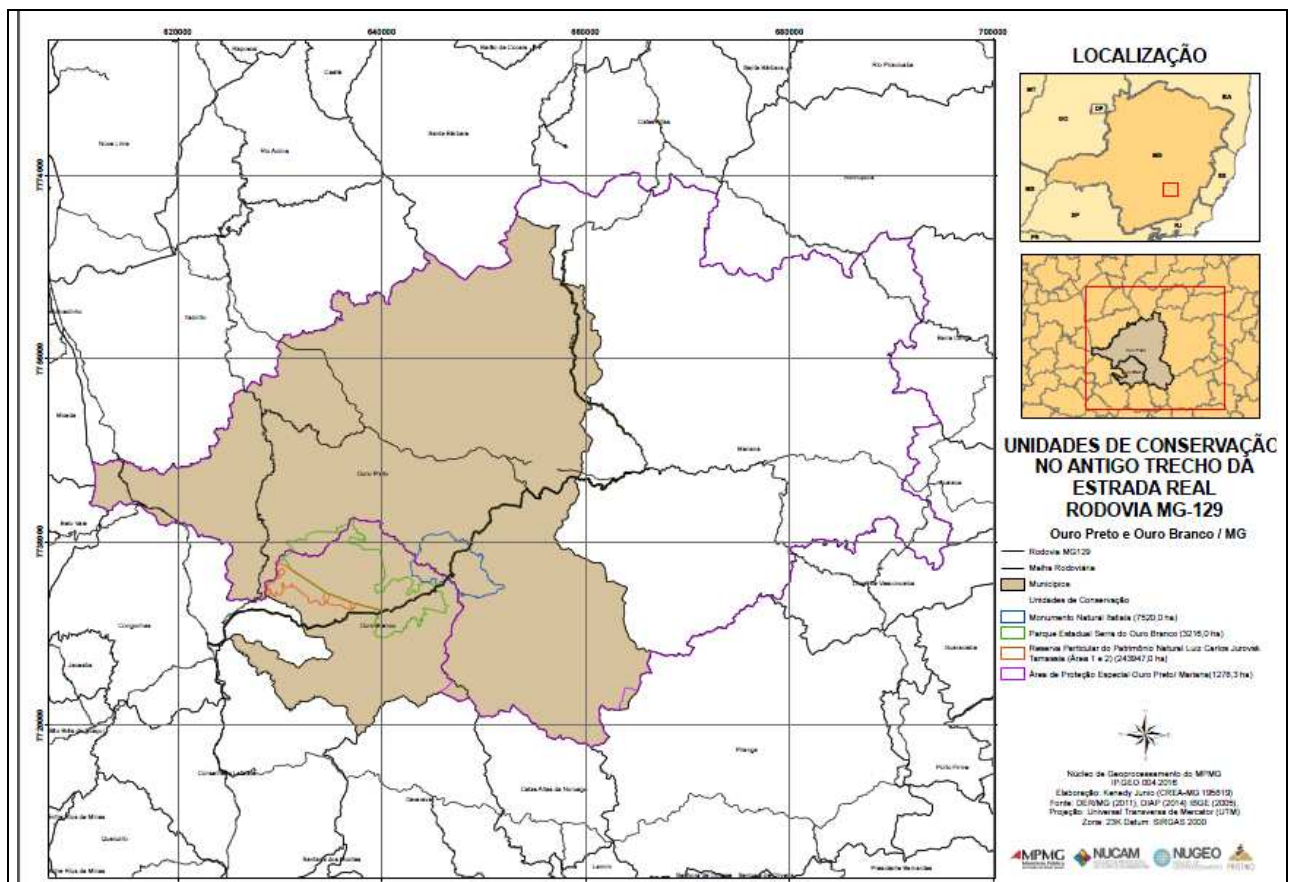


Figura 47- Mapa com indicação das unidades de conservação no antigo trecho da Estrada Real- Rodovia MG-129.

### Promotora Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

O aspecto imaterial, associado ao patrimônio histórico-cultural, também agrega valor ao trecho da Rodovia MG-129 que liga Ouro Preto e Ouro Branco. Sabe-se que, desde 1981, no encerramento das atividades comemorativas da Semana da Inconfidência Mineira em Ouro Preto, é realizada a Caminhada da Inconfidência, evento de caráter esportivo, ecológico e cultural, que percorre 38 Km da Estrada Real no trecho entre Ouro Preto e Ouro Branco. Por se tratar de um evento tradicional e bem estruturado que reúne participantes de todo o país, a Caminhada da Inconfidência constituiu-se em mais um incentivo ao turismo na região. Ressalta-se que a maior parte do percurso é realizado no trecho asfaltado da Rodovia MG 129.

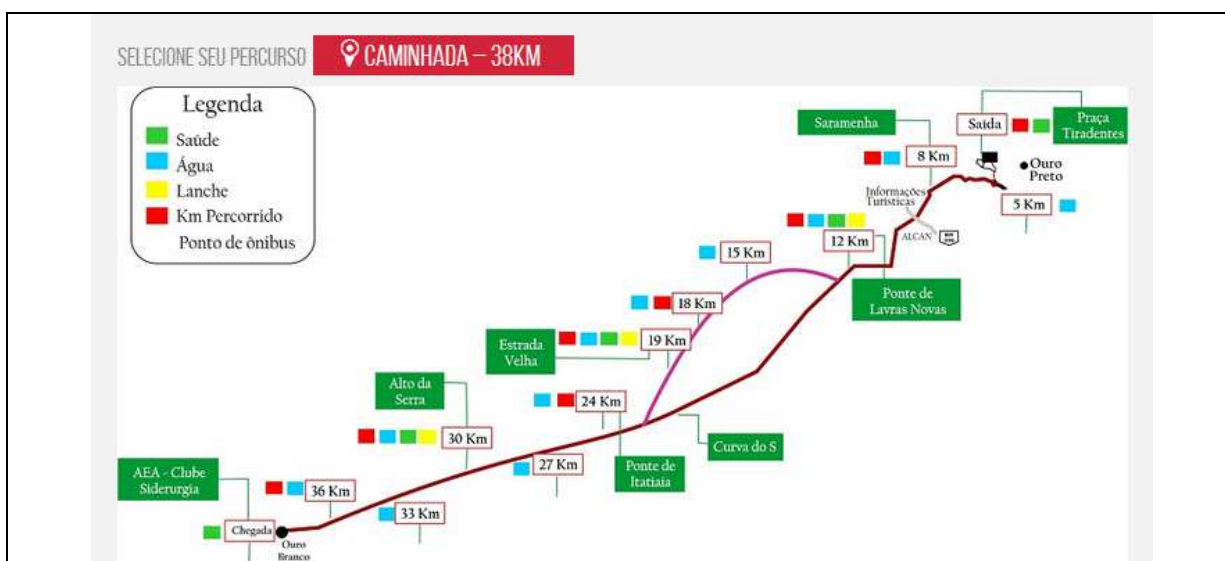


Figura 48– Mapa do percurso da Caminhada da Inconfidência entre Ouro Preto e Ouro Branco. Fonte: <https://www.ativo.com/evento/34a-caminhada-da-inconfidencia-20959/>. Acesso 27-01-2016.

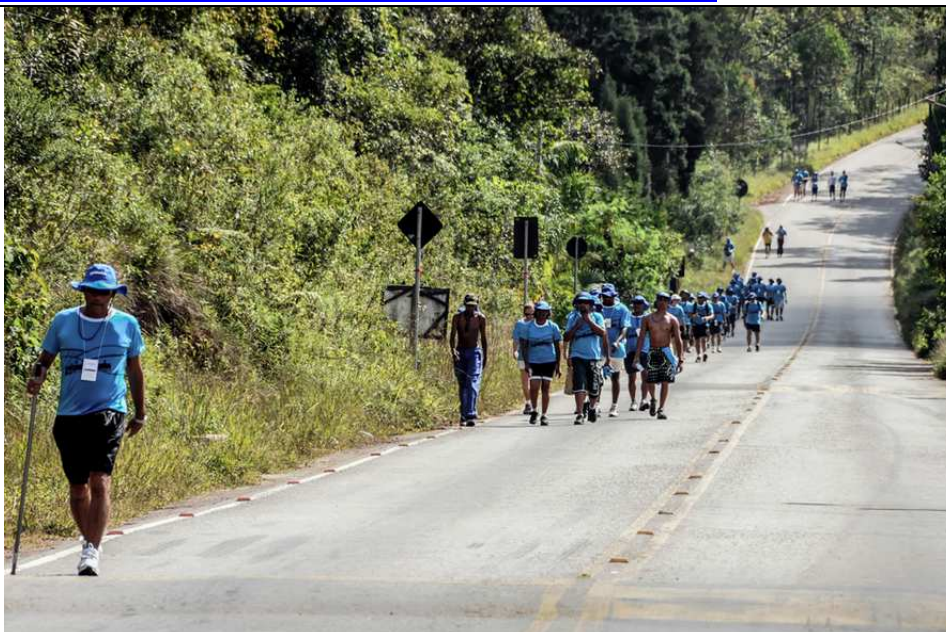


Figura 49– Imagem da Caminhada da Inconfidência no trecho asfaltado entre Ouro Preto e Ouro Branco. Fonte: [http://cameradejardim.com.br/wp-content/uploads/2015/01/DSC\\_2599.jpg](http://cameradejardim.com.br/wp-content/uploads/2015/01/DSC_2599.jpg). Acesso 27-01-2016.



## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 50– Imagem da Caminhada da Inconfidência no trecho asfaltado entre Ouro Preto e Ouro Branco. Fonte: <http://www.clubeaea.com/noticias/enquete-qual-o-melhor-dia-para-a-caminhada-2016>. Acesso 27-01-2016.

## 6 – CONCLUSÕES

O trecho da Estrada Real entre as cidades de Ouro Branco e Ouro Preto possui um conjunto viário remanescente do *Caminho Novo*, principal via utilizada entre o Rio de Janeiro e Vila Rica ao longo do século XVIII e da *Estrada Geral da Corte*, trecho *Estrada do Paraibuna*.

As estruturas arqueológicas de maior visibilidade no antigo trecho da Estrada Real são certamente aquelas constituídas pelas pontes de pedra. Porém, outros vestígios arqueológicos associados a este conjunto principal podem ser identificados, como bueiros, arrimos e galerias. O conjunto é circundado por uma paisagem exuberante, de magnífica beleza cênica.

Não obstante o asfaltamento do trecho para construção da Rodovia MG-129, provocando a destruição da maior parte do leito antigo, as estruturas viárias remanescentes se constituem em um dos mais impressionantes acervos de cantaria do país.

O valor cultural das estruturas em pedra foi oficialmente reconhecido pelo município de Ouro Preto, que procedeu ao tombamento do Conjunto Paisagístico das Obras de Arte da Estrada Real.

**Apesar da inquestionável relevância histórica, arqueológica e paisagística, as monumentais construções em pedra não recebem o merecido tratamento de manutenção e conservação e o potencial turístico do conjunto também é pouco explorado. Verificou-se que as diretrizes de preservação propostas no Dossiê de Tombamento das Obras de Arte da Estrada Real não foram implementadas.** A sinalização indicativa e interpretativa existente é bastante precária, comprometendo a fruição coletiva dos bens culturais que, além disso, encontram-se tomados pela vegetação e apresentam deslocamento de pedras, sem nenhum tipo de tratamento paisagístico.

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

As alvenarias de pedra apresentam níveis diferenciados de degradação. Algumas peças começam a se danificar e ter sua função estrutural comprometida, principalmente devido à ação de agentes de origem química, física e biológica, em ação isolada ou conjunta.

É fundamental a adoção de medidas de manutenção<sup>5</sup> e conservação<sup>6</sup> das estruturas e a valorização do patrimônio natural existente no eixo do conjunto. Como medidas emergenciais, recomenda-se:

- Realização de inspeções e manutenções periódicas de todo sistema de forma sistemática, como previsto no Dossiê de Tombamento das Obras de Arte da Estrada Real. Inclui-se neste item a capina, desobstrução dos elementos de drenagem, varrição e coleta de lixo.
- Conforme apontado no Laudo SGDP 2604912 SISCEAT 24150029, elaborado pelo Engenheiro de Minas Reinaldo Paulino Pimenta, a existência de redutores de velocidade estáticos – “lombadas” (quebra-molas), ao contrário do que se acredita, não é favorável à preservação dos bens culturais, pois provocam um acréscimo nos valores de vibração causados especialmente pelos veículos pesados e / ou de grande porte<sup>7</sup>. Portanto, recomenda-se a remoção dos quebra-molas existentes no trecho, devendo ocorrer a implantação de radares fixos discretos, para controle da velocidade dos veículos e manutenção da ambiência das estruturas.

Deve ser realizado o diagnóstico das estruturas para detectar as causas dos danos, visando eliminá-las ou minimizá-las, na medida do possível. Devem ser identificados os materiais empregados nas obras; efetuado um rigoroso levantamento de todas as patologias que estão afetando as estruturas; realizado o reconhecimento da influência dos agentes atmosféricos e ambientais no processo de deterioração da pedra e, quando se suspeita da influência de ataque biológico no processo de deterioração da pedra, os agentes biológicos (algas, bactérias, fungos, plantas, etc.) também devem ser analisados.

Ressalta-se que as principais operações de tratamento inerentes à conservação da pedra são<sup>8</sup>:

- Limpeza – remoção de todas as substâncias que efetivamente causam o processo de deterioração da pedra ou contribuem para isso.
- Reconstituição - consiste na reconstituição das perdas ocorridas, através da aplicação de pedras com as mesmas características físicas da original.
- Consolidação – consiste na impregnação de produtos que penetram na pedra, melhorando e aumentando a coesão do material alterado em seu substrato, resultando na melhor resistência aos processos de deterioração.

<sup>5</sup> Manutenção : operação contínua de promoção das medidas necessárias ao funcionamento e permanência dos efeitos da conservação . Instrução Normativa nº 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

<sup>6</sup> Conservação : intervenção voltada para a manutenção das condições físicas de um bem , com intuito de conter a sua deterioração. Instrução Normativa nº 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

<sup>7</sup> Conforme dados do monitoramento sismográfico realizado pelos analistas do Ministério Público de Minas Gerais na Av. Américo Renné Gianetti e à rodovia MG 129 no trecho entre Ouro Preto e Ouro Branco, realizados nos dias 17 e 18 de setembro de 2015.

<sup>8</sup> Manual de conservação de cantarias – Programa Monumenta.

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- Proteção - pode ser feita através do uso de produtos químicos ou de uma efetiva ação externa para eliminar as fontes de degradação da pedra.

A elaboração (e execução) de qualquer projeto visando à conservação e requalificação/ revitalização das estruturas, bem como a proposição de um roteiro histórico, deve ser desenvolvido por equipe técnica habilitada e multidisciplinar.

O setor técnico desta Promotoria considera que o trecho da Rodovia MG-129 que liga Ouro Preto e Ouro Branco reúne atributos naturais e culturais que possibilitam tanto a chancela como Paisagem Cultural quanto a implantação de uma Estrada Parque, poderosos instrumentos de interpretação, valorização e gestão deste valioso acervo cultural.

Ressalta-se que todos os estudos para viabilização de um ou outro instrumento de proteção no antigo trecho da Estrada Real devem ter caráter participativo, contemplando ampla discussão e disseminação de informações. Além do envolvimento das administrações municipais, dos órgãos de proteção ao patrimônio cultural e natural e do DER/MG, é fundamental o engajamento das populações locais para garantir a correta gestão do patrimônio a ser preservado.

É necessária a elaboração de Plano de Gestão, onde sejam traçadas diretrizes para preservação do trecho. As intervenções a serem implementadas devem ser concebidas visando à integração dos elementos naturais e culturais do trecho, de forma a causar a menor interferência possível na paisagem. Deve-se considerar principalmente:

- Substituição dos materiais utilizados nos desvios/ barreiras (guarda rail) atualmente existentes por elementos que se integrem e se harmonizem com as estruturas históricas, promovendo o merecido destaque às mesmas.
- Elaborar e instalar sinalização indicativa e interpretativa em locais de fácil visualização e utilizando materiais que não comprometam a ambiência existente.
- Disciplinar o uso dos locais através de sinalização informativa que deve definir, entre outras coisas, locais onde é permitido o estacionamento dos veículos.
- Promover a integração das estruturas à estrada, melhorando os acessos existentes e a sinalização.
- Possibilitar, onde for possível, o roteiro a pé/ bicicleta, com vias específicas para circulação.
- Elaborar projeto paisagístico, prevendo a utilização de espécies nativas e instalação lixeiras para possibilitar a visitação e evitar a disposição indevida de lixo.
- Disciplinar o acesso ao trecho inferior das pontes.
- Evitar, coibir e/ou controlar a realização de eventos ou usos indevidos que promovam a degradação das estruturas históricas.
- Restrição do tráfego de veículos pesados e de grande porte.
- Estabelecimento de limites de velocidade em todo o trecho.

Sabe-se que patrimônio arqueológico está atraindo cada vez mais o interesse de visitantes que buscam conhecer os vestígios remanescentes de antigas sociedades. Porém, não são raros os casos em que a destruição de sítios arqueológicos ocorrem em decorrência de

### **Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

interesses econômicos e atividades turísticas que provocam, além de graves impactos ambientais, a perda irreparável de um patrimônio que abriga importantes vestígios da ocupação humana, comprometendo a história das comunidades. Sendo assim, **as atividades de turismo cultural e arqueológico devem ser planejadas sob a ótica da sustentabilidade, adotando práticas que visem, sobretudo, à preservação deste patrimônio, que se constitui num recurso cultural frágil e não-renovável.** O turismo deve se tornar um importante instrumento para proteção, valorização e divulgação dos bens culturais, além de contribuir para o desenvolvimento sócio-econômico das comunidades locais.

### **7 – ENCERRAMENTO**

São essas as considerações deste setor técnico, que se coloca à disposição para o que mais se fizer necessário.

Belo Horizonte, 02 de março de 2016.

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

Neise Mendes Duarte  
Analista do Ministério Público – MAMP 5011  
Historiadora