

LAUDO TÉCNICO N ° 10/2020

Inquérito Civil n° 0470.11.000073-9

1. **Objeto:** Circulação de veículos pesados Núcleo Histórico de Paracatu.
2. **Município:** Paracatu – MG.
3. **Proteção existente:** Tombamento Municipal e Federal
4. **Objetivo:** Análise do tráfego de veículos pesado e estacionamento no Centro Histórico de Paracatu .
5. **Contextualização:**

Em 23 de maio de 2011 foi publicado no blog <http://paracatumemoria.wordpress.com> denúncia acerca do tráfego de veículos pesados e do estacionamento irregular de veículos no Núcleo Histórico de Paracatu, em desacordo com as normas de trânsito vigente, e sem a devida fiscalização. De acordo com a notícia ainda, o fluxo indevido é responsável por danos às edificações históricas, prejudicando os proprietários.



Figura 01 - Caminhão de grande porte circulando junto ao Largo da Jaqueira. Fonte: <http://paracatumemoria.wordpress.com>

Em 17 de agosto de 2011, em resposta às solicitações da 2ª Promotoria de Justiça da Comarca de Paracatu, a Secretaria Municipal de Transportes, informa que existe sinalização proibitória no local, tanto de estacionamento quanto de tráfego de veículos pesados, e que a fiscalização fica na responsabilidade da Polícia Militar, uma vez que o



Município não dispõe de Guarda Municipal. Acrescenta que a Secretaria está adquirindo novas placas para melhorar a sinalização do Núcleo Histórico.

Em 19 de setembro de 2011, a Polícia Militar de Paracatu encaminhou ofício¹ em resposta à solicitação da 2ª Promotoria de Justiça de Paracatu, que a área central e Histórica da cidade é parte da rotina de atuação na Segurança Pública, e que seriam intensificadas as fiscalizações de trânsito a fim de atender a demanda.

Em 27 de fevereiro 2012, o COMPHAP encaminhou ofício² em resposta à solicitação do Ministério Público, informando que durante a elaboração de laudos, o grupo técnico responsável foi informado pelos moradores sobre problemas em suas residências, como: deslocamento/deslizamento de telhas, goteiras, trincas e rachaduras nas paredes provenientes do tráfego de veículos pesados, e carros com volume de som alto, sendo os locais mais afetados as ruas Eduardo Pimentel, Dr. Seabra, Samuel Rocha, Dr. Sérgio Ulhoa, do Ávila Rocha, Manoel Castro, Rio Grande do Sul, Antônio Porto, Abadia, Américo Macedo e Largo do Santana.

Em 26 de junho de 2012, os moradores da Rua Pinheiro de Chagas, representados pelo Advogado Silvano Alves de Avelar, encaminharam ofício³ ao Promotor de Justiça da Curadoria do Patrimônio Histórico e Cultural de Paracatu, juntamente com o abaixo assinado dos moradores, solicitando a interferência do Ministério Público no trânsito de veículos nesta rua. De acordo com o ofício, a rua está inserida no Núcleo Histórico, e possui rico acervo arquitetônico colonial, e que as estruturas dessas edificações vêm sendo danificadas pelo abalo considerável causado pelo tráfego. Informa ainda que a Prefeitura Municipal foi notificada através de abaixo-assinado protocolado em 17 de maio de 2012 (protocolo nº 5692), mas nenhuma providência foi tomada.

Em resposta, a Prefeitura Municipal encaminhou ofício⁴ ao Promotor de Justiça Werber Augusto, informando que no ano de 2006 foi elaborado estudo para reformulação de todo o trânsito da cidade de Paracatu, incluindo o Centro Histórico. Alega que por falta de fiscalização da Polícia Militar, as sinalizações não estão sendo respeitadas, e que algumas vezes as placas são até mesmo roubadas. Quanto a situação dos moradores da Rua Pinheiro Chagas, já foi tomada a providência de recolocar as placas de sinalização de trânsito, e nos dias que seguiriam, seriam pintadas as vias que estão sendo asfaltadas e recapeadas.

Em 28 de setembro de 2012, a Secretaria Municipal de Transportes de Paracatu encaminhou ofício⁵ informando que:

- Todas as placas de sinalização do Centro Histórico que haviam sido furtadas foram reinstaladas;

¹ Ofício nº 3.039/11 – IC 0470.11.000073-9 – Volume I - Fls. 17

² Ofício nº 088/201 – IC idem – Volume I - Fls. 35

³ Ofício s/n – IC idem – Volume I - Fls. 36

⁴ SETRA Ofício 84/2012 – IC 0470.11.000073-9 - Fls. 43

⁵ SETRA Ofício 120/2012 – IC idem - fls. 112

- Que foi solicitado à Polícia Militar maior atenção à área, fiscalizando e multando os infratores;
- Que foi realizada pintura de sinalização horizontal em diversas vias da área;
- Que a rua Pinheiro Chagas passou a ser mão única.

Em 09 de outubro de 2012, o Comandante do 45º Batalhão da Polícia Militar, em Paracatu, encaminhou ofício⁶ à Promotoria de Justiça informando que tem sido direcionada ao Centro Histórico de Paracatu ações e operações direcionadas à fiscalização do trânsito com emprego de policiais em Grupo de Trânsito (GpTran), Grupo Especializado em Patrulhamento Motorizado Ostensivo Rápido (GEPMOR), Tático Móvel (TM), Viaturas Policiais Básicas (VPB), bem como emprego de policiais em operações específicas. Mas que, apesar dos esforços empreendidos pela polícia, informa que há um déficit de sinalização na área que dificulta o controle eficaz.

Em 23 de outubro de 2012, o Secretário Municipal de Transportes, encaminhou ofício⁷ em resposta à solicitação do Ministério Público, informando que foi realizada visita in loco por servidores da Secretaria e foi averiguado que algumas observações feitas pela Polícia Militar eram pertinentes. Acrescenta que as sinalizações das vias que dão acesso à rua Pinheiro Chagas já se encontravam em manutenção, e dentro de alguns dias seria finalizada a instalação de placas sinalizatórias em locais estratégicos visando a proibição do trânsito de veículos de carga.

6. Análise Técnica:

O Centro Histórico de Paracatu compreende as áreas que contêm os valores essenciais a serem preservados nos conjuntos urbanos, resultantes da presença de traçados urbanísticos originais e de tipologias arquitetônicas e paisagísticas que configuram a imagem do lugar.

O conjunto arquitetônico e urbanístico de Paracatu apresenta um acervo dos mais importantes de Minas Gerais, constituído por construções setecentistas religiosas, civis e oficiais. Na arquitetura civil destaca-se a harmonia do casario térreo, caracterizado pela simplicidade de suas linhas, que se alongam em lances contínuos pelas ruas principais da cidade. Os sobrados apresentam menor número, quando comparados ao casario térreo. Das edificações religiosas, destacam-se a Matriz de Santo Antônio e a Igreja de Nossa Senhora do Rosário .

Em reconhecimento à sua importância, o Núcleo Histórico de Paracatu foi protegido pela Lei Municipal nº 1.517, de 28/08/1987. O Conjunto Histórico de Paracatu teve seu tombamento federal homologado por meio da Portaria nº 78, de 19 de junho de 2012, publicada no Diário Oficial da União. O tombamento definitivo do Conjunto

⁶ Ofício nº 53.3/2012 – IC idem - Volume II – Fls. 313 – 316

⁷ SETRA Ofício 126/2012 – IC idem - Volume II – Fls. 338

Histórico de Paracatu pelo IPHAN, processo nº 1592 – T, foi publicado no Diário Oficial da União em 08 de maio de 2017.

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 Paracatu é a parte mais dinâmica da cidade, onde se concentram os principais serviços, hotéis, restaurantes, pontos turísticos e estabelecimentos comerciais, que é acessado não somente pela população do município, como também de muitos turistas que visitam o município a lazer ou trabalho. As ruas da cidade também são palco de diversas festas e manifestações culturais da cidade.

As características originais do núcleo histórico, com seu arruamento espontâneo, sinuoso e irregular, com ruas e calçadas estreitas, ao mesmo tempo em tornam o sítio peculiar por suas características, trazem sérios problemas de mobilidade. O intenso fluxo e trânsito de veículos pesados é incompatível com o traçado, largura, geometria das vias e com o uso do espaço.

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.

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 nos revestimentos e 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 atmosférica⁸ e acústica, além do impacto visual dos veículos estacionados nas vias, modificando a percepção da paisagem urbana.

⁸ Os gases resultantes da queima do combustível emitem diversos poluentes que afetam o patrimônio edificado, provocando seu deterioro.

Em vistoria realizada no município em junho de 2017 verificamos a existência de placas de sinalização sobre a proibição de circulação de veículos pesados em diversos pontos no centro histórico. Entretanto, tivemos relatos de moradores e frequentadores da área histórica que veículos grandes e pesados circulam livremente pelo local, o que demonstra que somente a sinalização não tem se mostrado eficiente para impedir o acesso e tráfego deste tipo de veículo.



Figura 02 - Placa de sinalização na rua Pinheiro Chagas



Figura 02 - Placa de sinalização na rua Manoel Caetano.



Chagas, esquina com rua Goiás.



Figura 04 - Placa de sinalização na rua Goiás.





Figura 05 - Placa de sinalização na rua Dr Seabra.



Figura 06 - Sinalização na rua Dr Seabra, esquina com rua do Ávila.

7. Fundamentação:

A preocupação com o tráfego de veículos em núcleos históricos gerou recomendações constantes em diversas Cartas Patrimoniais⁹.

Segundo a Carta de Nairóbi¹⁰:

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 Washington¹¹:

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

⁹ 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.

¹⁰ 1976 - UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - 19ª sessão - Nairobi, 1976

¹¹ Carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas - ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. Washington, 1986.

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 Petrópolis¹² 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 Brasileiro¹³, 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;

¹² 1º Seminário Brasileiro para preservação de Centros Históricos, Petrópolis 1987.

¹³ 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:

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 é parte integrante e inseparável do núcleo histórico de Paracatu, protegido em nível municipal e federal.

Concluimos que é necessário compatibilizar a preservação do patrimônio cultural com a mobilidade no centro histórico de Paracatu, tendo em vista que o tráfego de veículos pesados compromete 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 atmosférica¹⁴ e acústica. **Portanto, concluímos que o tráfego de veículos pesados no núcleo histórico 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 no perímetro protegido do Centro Histórico de Paracatu.

¹⁴ 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.

- Instalação de sinalização indicativa da proibição do tráfego de veículos nas vias de acesso à cidade, nas vias de acesso à área central e no centro histórico, em número e dimensões que não comprometam a harmonia da paisagem urbana e não interfiram negativamente na visibilidade dos bens tombados. O local de instalação deverá ser estabelecido em conjunto com o município e Iphan.
- Promover fiscalização efetiva.
- Sugere-se a utilização de micro-ônibus ou vans para transporte de passageiros no núcleo histórico.
- 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.
- Regulamentar o horário de serviço de carga e descarga na área tombada;
- 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, , 12 de fevereiro de 2020.

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