

LAUDO TÉCNICO nº 16/2018

1. **Objeto:** Circulação de veículos pesados
2. **Município:** Centro Histórico de Prados
3. **Proteção:** Tombamento Municipal
4. **Objetivo:** Analisar a situação do trânsito nas Áreas de Interesse Histórico e Cultural e impacto nas edificações tombadas.
5. **Contextualização:**

Em 13/07/2015 o então Prefeito de Prados, o senhor Maurílio José de Lima, solicitou apoio desta Coordenadoria para proibir o tráfego de carretas no centro urbano daquela cidade. Encaminha fotografias ilustrando o constante tráfego de veículos no local, causando prejuízos ao acervo cultural do município.

Em 21/08/2015 foi encaminhado ofício ao DER informando sobre o tráfego de veículos pesados no centro histórico de Prados oriundos da rodovia LMG 809, solicitando a realização de vistoria.

O DER informou que durante a fiscalização constatou-se a circulação de Combinações de Veículos de Carga acessando a cidade de Prados, entretanto, estes não necessitam de autorização especial de trânsito conforme o Código de Trânsito Brasileiro. Informam que a Resolução 210/2006 e 211/2006 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) e a Deliberação 86/2006 do DENATRAN disciplinam os limites de peso e dimensões para a circulação de veículos de carga e passageiros em vias públicas urbanas. Em análise às imagens encaminhadas, constatou-se que aqueles veículos circulavam nas vias urbanas sem autorização especial de tráfego. Informam que conforme Constituição Federal e Código de Trânsito Brasileiro, cabe ao município legislar sobre assuntos de interesse local e sobre a restrição de circulação destes veículos.

Consta nos relatórios do DER que o então Secretário de Trânsito local, o senhor Lucas, foi orientado quanto as providências a serem tomadas pelo município e que, segundo o secretário, até aquele momento não havia sido tomada nenhuma medida para proibir o tráfego de veículos pesados no perímetro urbano de Prados.

Acrescentam que na estrada não havia placas indicativas de restrição de veículos pesados em direção ao município de Prados.



Em 19/10/2015 a documentação acima foi encaminhada para a Promotoria da Comarca para que fosse recomendado ao município a edição de Lei Municipal restringindo o tráfego de veículos pesados pela cidade.

6. Análise Técnica

O povoado que deu origem a Prados surgiu nos primórdios do século XVIII, quando dois irmãos bandeirantes, Manoel e Félix Mendes do Prado, chegaram no local com uma comitiva de Taubaté. A notícia do ouro fácil atraiu muitos paulistas para a região. Entretanto, com o empobrecimento das minas e a escassez do ouro, a propriedade da terra começou a atrair, verificando-se uma alternância na atividade dos antigos bandeirantes, surgindo os primeiros sesmeiros da região. Data daí o desenvolvimento urbano de Prados ao longo dos séculos XVIII e XIX. O povoamento que até então se formou teve rápido crescimento com a influência dos forasteiros que lá chegavam a procura do ouro e, sobretudo, por ser passagem de tropas e boiadas que, do centro de Minas, dirigiam para Zona da Mata.

A cidade possui o traçado típico das cidades coloniais, ou seja, arruamento espontâneo, sinuoso e irregular, com ruas estreitas, aliado a um terreno acidentado. O conjunto arquitetônico e urbanístico de Prados apresenta rico acervo constituído por construções setecentistas religiosas, civis e oficiais. O Centro Histórico preserva grande parte das suas características originais e foi tombado pelo município através do Decreto nº 1986/2009. O Dossiê de Tombamento do Núcleo Histórico de Prados, composto por 107 edificações, foi encaminhado ao Iepha para fins de pontuação no ICMS Cultural nos anos de 2011 e 2012, quando foi aprovado.

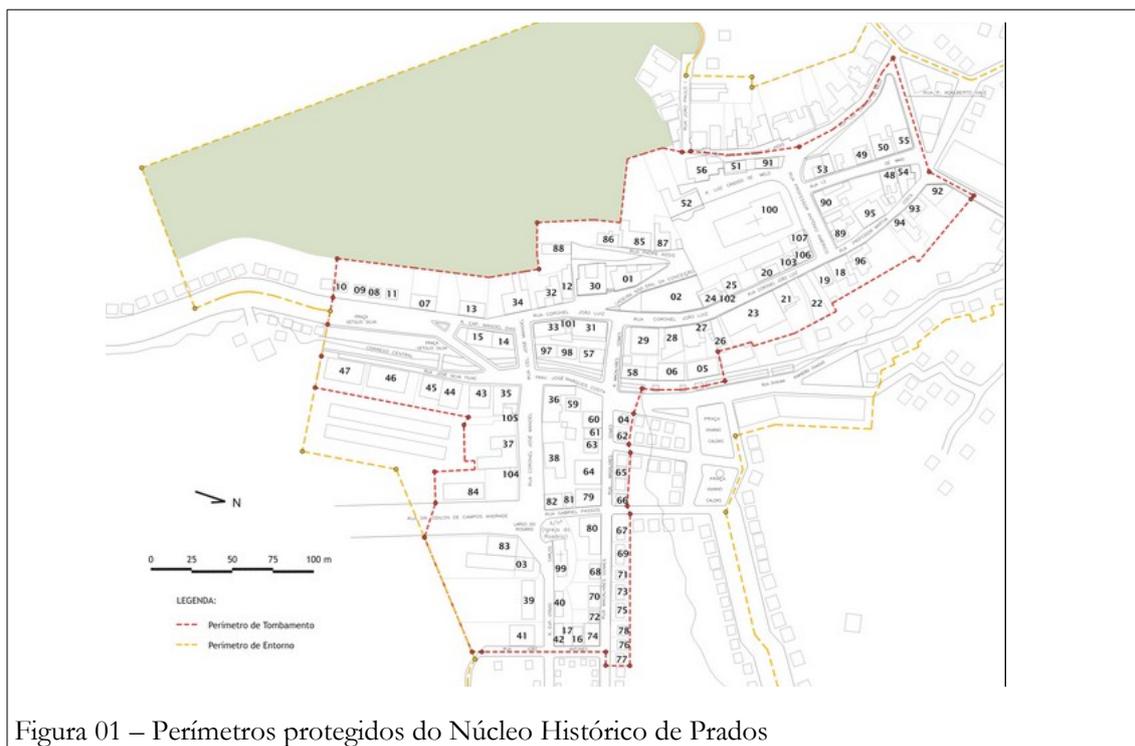


Figura 01 – Perímetros protegidos do Núcleo Histórico de Prados



Além do Núcleo Histórico, o Conjunto Urbano dos Passos da Paixão, composto por 5 Passos, também possui tombamento municipal através do Decreto nº 1336/2005. O Dossiê de Tombamento foi encaminhado ao Iepha para fins de pontuação no ICMS Cultural no ano de 2009, quando foi aprovado.



Figura 02 – Passos integrantes do conjunto protegido.

Além dos tombamentos de conjunto, existem no Centro Histórico do Distrito Sede de Prados bens culturais protegidos individualmente em função de seu valor cultural, como consta na tabela abaixo:

BEM CULTURAL	TOMBAMENTO / REGISTRO
Acervo de partituras da Lira Ceciliana	Municipal
Blocos de Carnaval (Formas de Expressão)	Municipal
Sobrado da Selaria Estrela Ltda.	Municipal
Teatro Municipal Prefeito José Café	Municipal
Igreja Matriz de N. Sra. da Conceição	Federal Processo 0870-T-73



Figura 03 – Casario do Núcleo Histórico de Prados.



Figura 04 – Casario do Núcleo Histórico de Prados.



Figura 05 – Passo e edificação no Núcleo Histórico de Prados.



Figura 06 – Casario no Núcleo Histórico de Prados.



Figura 07 – Igreja do Rosário no Núcleo Histórico de Prados.



Figura 08 – Igreja Matriz no Núcleo Histórico de Prados.

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 Prados é a parte mais dinâmica da cidade, onde se concentram os principais serviços, hotéis, restaurantes e estabelecimentos comerciais. As ruas da cidade também são palco de diversas manifestações culturais da cidade como o carnaval, os festejos religiosos, boi mofado, congado e festival de música, para citar os mais representativos.

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, especialmente nos finais de semana e quando da realização dos grandes eventos. O intenso fluxo e trânsito de veículos pesados é incompatível com o calçamento, com a geometria das vias e com o uso do espaço.



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 atmosférica¹ e acústica, além do impacto visual dos veículos estacionados nas vias, modificando a percepção da paisagem urbana.

Em vistoria realizada no município em junho de 2018 tivemos vários relatos de carretas e caminhões pesados circulando e estacionados nas vias do núcleo histórico. Presenciamos alguns destes veículos trafegando pelo local, conforme imagens abaixo.

6. Fundamentação:

A preocupação com o tráfego de veículos em núcleos históricos gerou recomendações constantes em diversas Cartas Patrimoniais².

Segundo a Carta de Nairóbi³:

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.

¹ Os gases resultantes da queima do combustível emitem diversos poluentes que afetam o patrimônio edificado, provocando seu deterioro.

² 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.

³ 1976 - UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - 19ª sessão - Nairobi, 1976



Segundo a Carta de Washington⁴:

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

A Carta de Petrópolis⁵ 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 Brasileiro⁶, 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;

⁴ Carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas - ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. Washington, 1986.

⁵ 1º Seminário Brasileiro para preservação de Centros Históricos, Petrópolis 1987.

⁶ Lei 9503 de 23 de setembro de 1997.



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;

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.

7. 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 e os calçamentos em pedra são parte integrante e inseparável do núcleo histórico de Prados, protegido em nível municipal.

Concluimos que é necessário compatibilizar a preservação do patrimônio cultural com a mobilidade no centro histórico de Prados, 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 atmosférica⁷ e acústica. **Portanto, concluimos 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:

⁷ 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.



- Elaboração pelo Poder Público Municipal de ato normativo visando impedir a circulação de veículos pesados no perímetro protegido do Centro Histórico de Prados.
- Instalação de sinalização indicativa da proibição na estrada, nos principais acessos e no perímetro urbano, 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 Conselho Municipal de Patrimônio Cultural local.
- 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.

8. Encerramento

Sendo só para o momento, nos colocamos à disposição para outros esclarecimentos que se julgarem necessários.

Belo Horizonte, 21 de junho de 2018.

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

