

NOTA TÉCNICA N ° 121/2020

Paaf 0024.20.012272-9 SEI 19.16.21112.0041415/2020-44

1. Objeto: Circulação de veículos pesados em vias tombadas e onde se inserem bens de valor cultural.

2. Município: Rio Preto.

3. Proteção existente: As vias com calçamento em paralelepípedos possuem tombamento municipal e ao longo delas se implantam bens de valor cultural.

4. Objetivo: Análise dos danos eventualmente causados pelo tráfego de veículos pesados e indicação de medidas para minimizá-los.

5. Contextualização:

Em 05/11/2019 foi feito abaixo assinado pelos cidadãos de Rio Preto, entregue à Prefeitura, Câmara de Vereadores, Promotoria de Justiça, Defensoria Pública e Comarca de Rio Preto, requerendo providências para regulamentar o horário de trânsito de carretas do areal bem como o tamanho e peso dos caminhões tendo em vista os prejuízos sofridos pelos moradores e poder público como: danos à pavimentação de paralelepípedos tombada, rompimento de tubulações, alagamentos, destruição de passeios, congestionamentos frequentes, poluição sonora, danos às edificações e à ponte.

Em 05/02/2020 foi feita denúncia junto à Ouvidoria do Ministério Público do Estado de Minas Gerais informando sobre o aumento do tráfego de carretas e outros veículos pesados pelo centro da cidade de Rio Preto, causando danos as vias de paralelepípedos tombadas pelo município, edificações de valor cultural e outros imóveis. Consta que os veículos utilizam esta rota para evitar pedágios e fiscalização nas estradas principais. Pede apoio para encontrar soluções para minimizar estes problemas.

Em 13/03/2020 foi instaurado o Inquérito Civil n° 0559.20.000058-1 na Promotoria de Justiça da Comarca de Rio Preto.

Em 20/05/2020, em resposta ao ofício da Promotoria de Justiça, o prefeito municipal informou que desconhece a existência de lei municipal que verse sobre o tráfego de veículos pesados na cidade de Rio Preto.

Em 20/05/2020, em resposta ao ofício da Promotoria de Justiça, o Conselho Municipal de Patrimônio Cultural de Rio Preto informou que, aparentemente, o tráfego de veículos pesados vem causando danos aos imóveis e ao calçamento das vias em



paralelepípedo, que são tombadas pelo município, elencando as vias que possuem proteção municipal. Encaminham relatório fotográfico comprovando os danos.

Em 25/06/2020 a denunciante / manifestante foi cientificada sobre o teor dos ofícios encaminhados à Promotoria. Em resposta, informa que a circulação de carretas não compete somente à esfera municipal e que o estado poderia apresentar alternativas como a ativação da inspeção na MG 353, altura do município de Santa Bárbara do Monte Verde. Reiterou o conteúdo da denúncia inicial e juntou fotografias da rua Dr. Esperidião que, no seu entendimento, seria a mais comprometida.

Em 26/08/2020 a Promotoria de Justiça de Rio Preto encaminha ofício solicitando apoio desta Coordenadoria de Patrimônio Cultural.

6. Análise Técnica:

O Centro Histórico de Rio Preto 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.

Iniciativas de proteção de conjuntos da área histórica foram realizadas pelo município com o envio de documentação ao Iepha para fins de pontuação no ICMS Patrimônio Cultural objetivando a proteção do Conjunto arquitetônico e paisagístico Praça Barão de Santa Clara e rua Dr Esperidião (exercício 2003) e do Conjunto Urbano de Rio Preto (exercício 2007).

Diversas ruas integrantes deste conjunto tiveram o calçamento em paralelepípedos tombado pelo município no ano de 1998, conforme demonstrado no mapa da figura 01, incluindo as seguintes vias: Praça Barão de Santa Clara, Rua Dr Esperidião, Rua Getúlio Vargas, Rua Governador Benedito Valadares, Rua Nilo Peçanha, Rua Viscondessa do Monte Verde, Largo do Rosário, Rua São José (até o nº 205), Rua Alípio Ribeiro (até o nº 650), Ladeir Dr Miguel Afonso Portugal, Rua Henriqueta Portugal, Rua Dr Eugenio Correa, Rua Dr Altivo Pacheco Ribeiro, Rua Dr José Rogério Moura de Almeida, Rua Dr Ramalho Pinto, Praça Centenário, Rua Carlos Lacerda e Rua Arthur Malhado Carneiro.

Algumas destas ruas, além da pavimentação tombada, abrigam imóveis detentores de valor cultural, muitos tombados ou inventariados pelo município, que se inserem especialmente nas ruas Dr Esperidião, onde situam-se a Santa Casa, escola Afonso Pena Junior e Câmara Municipal (tombados pelo município); Rua Getulio Vargas, onde se situa o Jardim da Praça Santa Clara e o paredão Davi Morethson Campista (tombados pelo município); Largo do Rosário onde se implantam as igrejas de Nossa Senhora do Rosário e Senhor dos Passos.

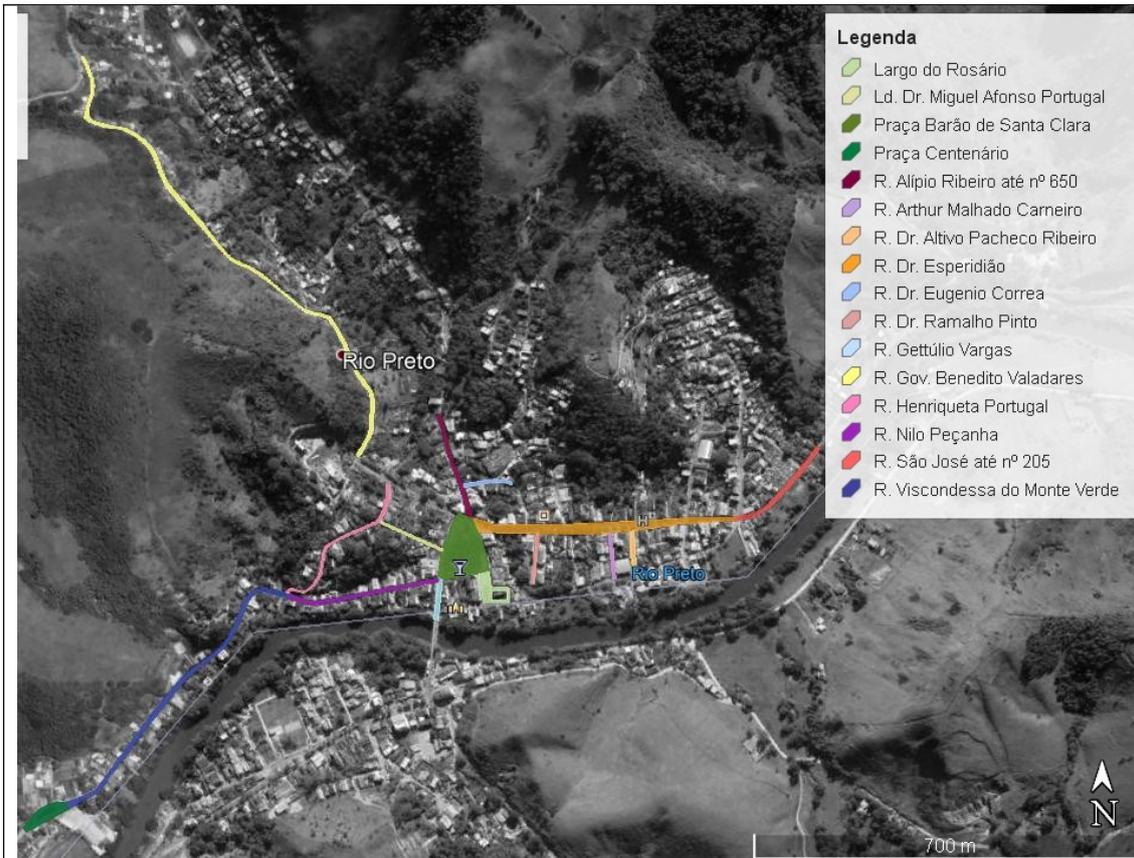


Figura 01 – Mapeamento das ruas que possuem pavimentação tombada pelo município. Fonte: elaborado pela CPPC.



Figura 02 – Prédio da Santa Casa na rua Dr. Esperidião.



Figura 03 – Prédio da Escola Afonso Pena Junior na rua Dr. Esperidião.





Figura 04 – Edificação de valor cultural na rua Dr. Esperidião.



Figura 05 – Edificação de valor cultural na rua Dr. Esperidião.



Figura 06 – Paredão Dr Morethson Campista situado na rua Getulio Vargas.



Figura 07 – Edificação de valor cultural situada na rua Getulio Vargas.



Figura 08 – Camara Municipal situada na rua Dr. Esperidião.



Figura 09 – Largo do Rosário.



Figura 10 – Igreja do Rosário.



A área central de Rio Preto, que coincide com o seu centro histórico, 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 pelos turistas que visitam o local. As ruas da cidade também são palco de diversas festas e manifestações culturais da cidade.

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 circulação de carretas e veículos pesados afeta, ainda mais, esta dinâmica já complexa, expondo os imóveis, a estrutura urbana e os usuários do local a riscos, que serão elencados ao longo deste documento.

Quando da criação das vilas, as vias existentes eram utilizadas para circulação de pessoas, animais e 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.

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.

A trepidação causada pelos veículos pesados na área central de Rio Preto pode provocar a desestabilização das estruturas das edificações históricas, principalmente as estruturas autônomas de madeira e, conseqüentemente, as alvenarias, com a formação de fissuras, trincas e, inclusive, rachaduras. Poderá ocorrer deslocamento das telhas das coberturas, causando infiltração de água, colocando em risco os imóveis históricos. Além disso, a fuligem dos veículos de grande porte pode aderir-se aos elementos construtivos, tornando-os escuros, o que contribui para a desvalorização da paisagem urbana e comprometimento da estética do centro histórico, prejudicando o turismo local. O sobrepeso e o intenso tráfego de veículos poderão causar desnivelamentos do calçamento, danos na pavimentação e meio fios.

Além dos prejuízos causados ao patrimônio cultural e turismo, a circulação de veículos pesados na área central de Rio Preto pode comprometer a qualidade / modos de vida da população local, especialmente no que se refere ao:

- Aumento significativo da poluição sonora causada pelos ruídos emitidos pelos veículos.

- Aumento significativo da poluição atmosférica¹.
- Trepidação causada pelo peso dos veículos nas edificações, causando incômodos nos moradores e danos nos imóveis.
- Insegurança causada pela circulação de pessoas estranhas pelo local.
- Comprometimento da segurança dos pedestres, uma vez que o fluxo de pessoas é intenso e as calçadas são muito estreitas,
- Risco de colisão com outros veículos e até mesmo com edificações.
- Danos à infraestrutura urbana instalada sob as vias (água, esgoto, telefonia, etc).

Analisando as imagens encaminhadas pelo município e as disponíveis no Google Street View, constatamos que os blocos de granito (paralelepípedos) integrantes do calçamento da área central de Rio Preto encontram-se em bom estado de conservação, embora as ruas apresentem ondulações, lacunas e emendas causadas por um conjunto de fatores: falta de manutenção adequada, tráfego de veículos pesados, má acomodação do solo em virtude das águas pluviais e por obras realizadas pelas concessionárias e permissionárias de serviços públicos (telefonia, água, luz e esgoto). Estes danos podem ser perfeitamente corrigidos pelo departamento de obras da prefeitura e / ou concessionárias / permissionárias, entretanto, de nada adianta realizar as obras de intervenção se não for cessada a causa dos danos, especialmente a circulação dos veículos pesados.

7.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

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

²As 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

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 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

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

⁵1º Seminário Brasileiro para preservação de Centros Históricos, Petrópolis 1987.

⁶Lei 9503 de 23 de setembro de 1997.

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;

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:

A rua tem fundamental importância como elemento de articulação dos espaços, como lugar de encontro, circulação, cruzamento de diferenças e, no caso de centros históricos, lugar de fruição do patrimônio material e imaterial.

Concluimos que é necessário rever a possibilidade de circulação de veículos pesados na área central de Rio Preto, tendo em vista que o tráfego destes veículos 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 atmosférica e acústica, compromete a qualidade de vida da população, dentre outros prejuízos descritos na análise técnica deste documento. **Portanto, concluímos que o tráfego de veículos pesados no núcleo histórico é prejudicial para os moradores das vias, 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:

1. Elaboração pelo Poder Público Municipal de ato normativo visando regulamentar e / ou impedir a circulação de veículos pesados na área central de Rio Preto, transportando cargas que podem colocar em risco o acervo cultural do município, especialmente nas vias que concentram maior número de bens culturais protegidos, dentre as quais destacamos: Dr Esperidião, Rua Getulio Vargas e Largo do Rosário. Rota alternativa deverá ser estudada para retirar o tráfego de veículos pesados destas vias. Poderá ser estabelecido limite de peso e dimensão dos caminhões que possam circular pelas ruas, objetivando proteger o acervo cultural e a qualidade de vida da população.
2. Instalação de sinalização indicativa da proibição do tráfego de veículos pesados desde a rodovia e nas vias de acesso à cidade, evitando que as carretas e caminhões pesados cheguem a adentrar na área urbana, possibilitando o retorno. Placas também deverão ser instaladas na área central, 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 o COMPAC.
3. Promover fiscalização efetiva.
4. Promover maior qualidade e segurança para a circulação a pé, dando prioridade ao pedestre em relação aos veículos.
5. Regulamentar o horário de serviço de carga e descarga;
6. Em último caso, utilizar barreiras físicas como alternativa para impedir a circulação de veículos pesados, seja com o alargamento das calçadas ou instalação de balizas.

Além disso, recomenda-se:

1. Elaborar projeto de recuperação do calçamento das vias tombadas.
2. Executar as obras de recuperação do calçamento, buscando solucionar as patologias hoje existentes, remover intervenções irregulares, resgatar as características e a técnica construtiva originais. As obras deverão ser planejadas de modo a não comprometer a dinâmica da área central, prevendo a execução em trechos, sendo desejável o acompanhamento da sua execução pelos moradores, usuários do espaço e turistas, como forma de divulgar e promover a técnica artesanal da pavimentação.
3. Os serviços deverão ser realizados por calceteiros, com comprovada experiência e com acompanhamento do órgão de proteção municipal. É desejável que a prefeitura tenha estes profissionais em seus quadros de forma permanente, sempre disponíveis para realizações de manutenção e intervenções nos calçamentos, muitas



vezes emergenciais.

4. As intervenções na pavimentação ou no subsolo, realizadas pelo poder público ou pelas concessionárias de serviços públicos (telefonia, saneamento, etc) devem ser previamente aprovadas pelos órgãos de proteção competentes, que também deverão acompanhar, de perto, as obras.
5. Após a execução das obras devem ser constantes as ações de conservação e manutenção dos logradouros públicos por parte do Poder Público e dos elementos existentes nestes (molduras, tampas, caixas de passagem etc.) por parte das concessionárias.

9. Encerramento

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

Belo Horizonte, 21 de outubro de 2020.



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

