

Promotora Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

LAUDO TÉCNICO nº 33/2010

1 - CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Em atendimento à solicitação da Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Cultural de São João Del Rei e da Promotora Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais, foram realizadas nos dias 13 e 14 de julho de 2010 vistorias na cidade de São João Del Rei pela arquiteta Andréa Lanna Mendes Novais, analista do Ministério Público. Este laudo técnico tem como objetivo analisar o tráfego de veículos pesados existente no núcleo histórico de São João Del Rei.



Figura 01 – Imagem contendo a localização do município de São João Del Rei (indicado por elemento na cor vermelha) em relação à Belo Horizonte.

Fonte: GoogleMaps. Acesso em: julho 2010.

2 - METODOLOGIA

Para elaboração deste laudo foram utilizados os seguintes procedimentos técnicos: inspeção “in loco” no núcleo histórico, objeto deste laudo; consulta ao Guia de Bens Edificados de São João Del Rei; consulta às Diretrizes Políticas de Preservação do Centro Histórico de São João Del Rei do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural; artigo “Formação urbana da cidade de São João del-Rei” de Roberto Maldos; decreto nº 2.820 de 07 de Agosto de 2002, da Prefeitura Municipal de São João Del Rei; orientação para placas e letreiros do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural; consulta a documentos do Iphan e Prefeitura local.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

3 – HISTÓRICO DO BEM CULTURAL

3.1 - Breve histórico do município de São João Del Rei

São João del Rei é conhecida como um entroncamento de caminhos, desde a expedição de Fernão Dias, que em 1674 abriu a trilha mais tarde conhecida como o Caminho Velho (de São Paulo à Minas). Nos últimos anos do século XVII, o taubateano Tomé Portes del Rei estabeleceu-se à beira deste caminho, cobrando pedágio na passagem do Rio das Mortes, cultivando roças e criando gado. Posteriormente o chamado Caminho Novo, que vinha do Rio de Janeiro, também passava pela atual São João del Rei, palco de fatos históricos nacionais, como a Guerra dos Emboabas e Inconfidência Mineira

A cidade de São João del Rei originou-se do antigo Arraial Novo do Rio das Mortes. A ocupação do arraial remonta a 1704, quando um paulista chamado Lourenço Costa descobre ouro no ribeirão de São Francisco Xavier.

Algum tempo depois, o português Manoel José de Barcelos encontrou mais ouro na encosta sul da Serra do Lenheiro, num local chamado Tijuco. Naquele local estabeleceu-se o primeiro núcleo de povoamento que daria origem ao Arraial Novo de Nossa Senhora do Pilar, mais tarde Arraial Novo do Rio das Mortes.

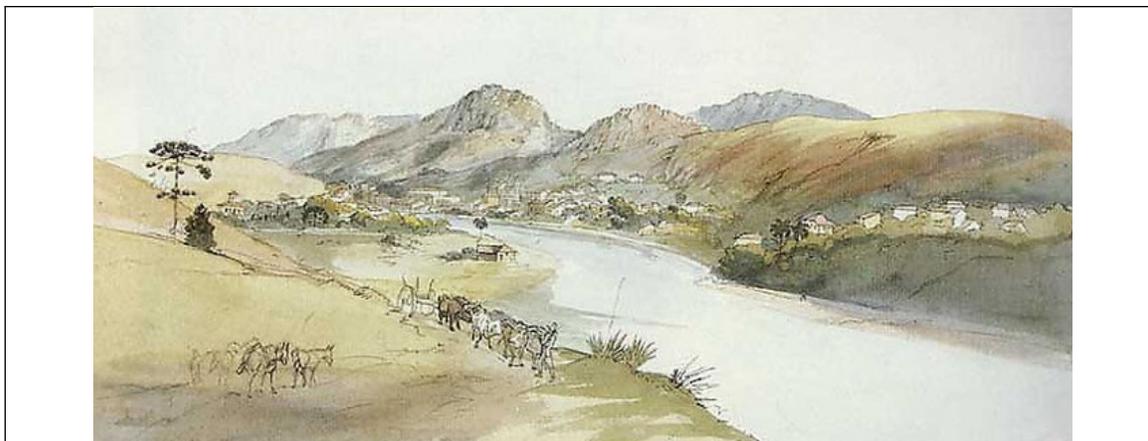


Figura 02 – Primeiro registro de São João Del Rei. Aquarela de Rugendas. Expedição Langsdorff ao Brasil. 1824. Fonte : Disponível em www.saojoaodelreitransparente.com.br

Já bastante próspera, em 1713 a localidade é elevada a vila e recebe o nome de São João del-Rei em homenagem a Dom João V, rei de Portugal. No ano seguinte, é nomeada sede da Comarca do Rio das Mortes. Desde os tempos de sua formação, desenvolve-se aí uma vasta produção mercantil e de gêneros alimentícios, resultantes tanto da atividade agrícola, quanto da pecuária. Essa faceta vai possibilitar o contínuo crescimento da localidade, que não sofre grandes perdas com o declínio da atividade aurífera, verificado em toda a Capitania das Minas Gerais a partir de 1750.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Nessa época a crise do sistema colonial agrava-se. A exploração do ouro entra em franca decadência, e a Coroa Portuguesa continua a exigir pesados impostos da população. Essa situação conflitante faz crescer o nível de consciência de setores intermediários da sociedade, levando padres, militares, estudantes, intelectuais e funcionários das principais vilas mineiras, como São João del-Rei, Tiradentes e Vila Rica, a conspirar contra a metrópole.

Em poucos anos o movimento conhecido como Inconfidência Mineira toma corpo e ganha adeptos em diversos arraiais e vilas da Capitania das Minas Gerais. Grandes planos são traçados tendo em vista a produção de bens de consumo aliada à liberdade comercial, o que descartaria a política monopolizadora da metrópole. A Vila de São João del-Rei é escolhida para abrigar a nova capital. Porém, em 1789 o movimento é frustrado pela denúncia do coronel Joaquim Silvério dos Reis, devedor de somas altíssimas à Fazenda Real.

Graças à vocação comercial de São João del-Rei, a sua feição colonial não é a mesma das demais Vilas mineradoras da época. Já em princípios do século XIX, ela se mostra amadurecida comercialmente: lojas instaladas em elegantes casarões oferecem todo tipo de mercadoria, desde as produzidas na comarca até as importadas. O movimento de passantes, caixeiros-viajantes, mulheres e crianças circulando pelas ruas confere-lhe um aspecto alegre e colorido. Também é precoce o surgimento da imprensa, assinalado pela fundação, em 1827, do 'Astro de Minas', o segundo jornal de Minas Gerais na época.

Em 1838 a progressista Vila de São João del-Rei torna-se cidade. Nessa época, possuía cerca de 1.600 casas, distribuídas em 24 ruas e 10 praças. Ainda no século XIX, contava com casa bancária, hospital, biblioteca, teatro, cemitério público construído fora do núcleo urbano, além de serviços de correio e iluminação pública a querosene.

Desenvolve-se, ainda mais, com a inauguração em 1881 da primeira seção da Estrada de Ferro Oeste-Minas, que liga as cidades da região a outros importantes ramais da Estrada de Ferro Central do Brasil. Em 1893 a instalação da Companhia Industrial São Joanense de Fiação e Tecelagem traz novo impulso à economia local, a tal ponto que a cidade é novamente indicada para sediar a capital de Minas Gerais. Em junho do mesmo ano, o Congresso Mineiro Constituinte aprova, em primeira discussão, a mudança da capital para a região da Várzea do Marçal, subúrbio de São João del-Rei. Mas, numa segunda discussão, o projeto inclui Barbacena e também Belo Horizonte, um planalto localizado no Vale do Rio das Velhas, onde existia o antigo Arraial do Curral del-Rei.

Com a escolha da região do Curral del-Rei em dezembro de 1893, a importância econômica de São João del-Rei diminui gradativamente. Mas a cidade não perde seu charme colonial, sendo motivo de atenção dos modernistas brasileiros, que a visitam em 1924. Ela é registrada na obra de algumas das figuras mais representativas do movimento, como a pintora Tarsila do Amaral e o escritor Oswald de Andrade.

A formação peculiar da cidade, que evoluiu de arraial minerador para importante pólo comercial da região do Campo das Vertentes, é responsável por sua característica mais interessante: uma mescla de estilos arquitetônicos que tem origem na arte barroca, passa pelo ecletismo e alcança o moderno.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Na cidade nasceram grandes heróis nacionais: Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes - o Mártir da Independência e Patrono Cívico da Nação Brasileira; Bárbara Heliodora Guilhermina da Silva - a heroína da Inconfidência; e o ex-presidente Tancredo Neves.



Figura 03 – Mapa antigo da comarca do Rio das Mortes – Fonte: biblioteca virtual do IBGE

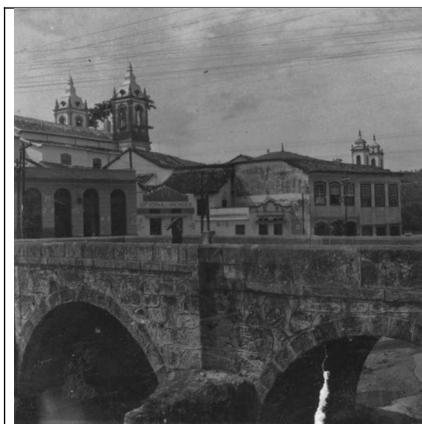
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 04 – Antiga rua Duque de Caxias, atual Getúlio Vargas. Acervo André Bello



Figura 05 – Chafariz e aqueduto dos arcos. Acervo Museu Regional de São João Del Rei



Figuras 06 a 08 –Imagens antigas de São João Del Rei– Fonte: biblioteca virtual do IBGE

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 09 – Antiga ponte da cadeia.
Acervo Museu Regional de São João Del Rei.



Figura 10 – Antiga rua Santo Antônio.
Acervo Museu Regional de São João Del Rei.



Figura 11 – Rua Arthur Bernardes. Acervo Museu Regional de São João Del Rei

Fonte : site da Prefeitura Municipal de São João Del Rei, site do IBGE, site www.saojoaodelreitransparente.com.br e dossiês de tombamento de imóveis da cidade.

4 – ANÁLISE TÉCNICA

O núcleo histórico de São João Del Rei possui tombamento Federal¹ desde 1938 e também está protegido por tombamento e lei municipal² por integrar um importante conjunto arquitetônico. Além disso, para efeito de tombamento da área integrante do Centro Histórico de São João del-Rei, o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural desta cidade estabeleceu a delimitação da poligonal que delimita o núcleo histórico.

¹ Ainda não há uma definição formal da área protegida, que está sendo estudada com término previsto para 2011. O Escritório Técnico do Iphan em São João Del Rei possui um mapa traçado pelos técnicos deste órgão com o levantamento dos bens imóveis e conjuntos urbanísticos com proteção federal existentes na cidade, para orientação enquanto o documento definitivo não é finalizado.

² LEI N° 3.531, de 06 de junho de 2000, que delimita o Centro Histórico de São João dei Rei, suas vizinhanças, e dá outras providências.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Quanto ao tombamento Federal, ainda não há uma definição formal da área protegida. Foi feito um diagnóstico geral³ da área e divisão em 4 zonas distintas. Estas zonas estão em processo de estudo⁴ com maior detalhamento para que sejam traçadas as diretrizes de intervenção para cada área, com término previsto para o ano de 2011. O escritório técnico do Iphan em São João Del Rei possui um mapa traçado pelos técnicos deste órgão com o levantamento dos bens imóveis e conjuntos urbanísticos com proteção federal existentes na cidade, para orientação enquanto o documento definitivo não é finalizado.

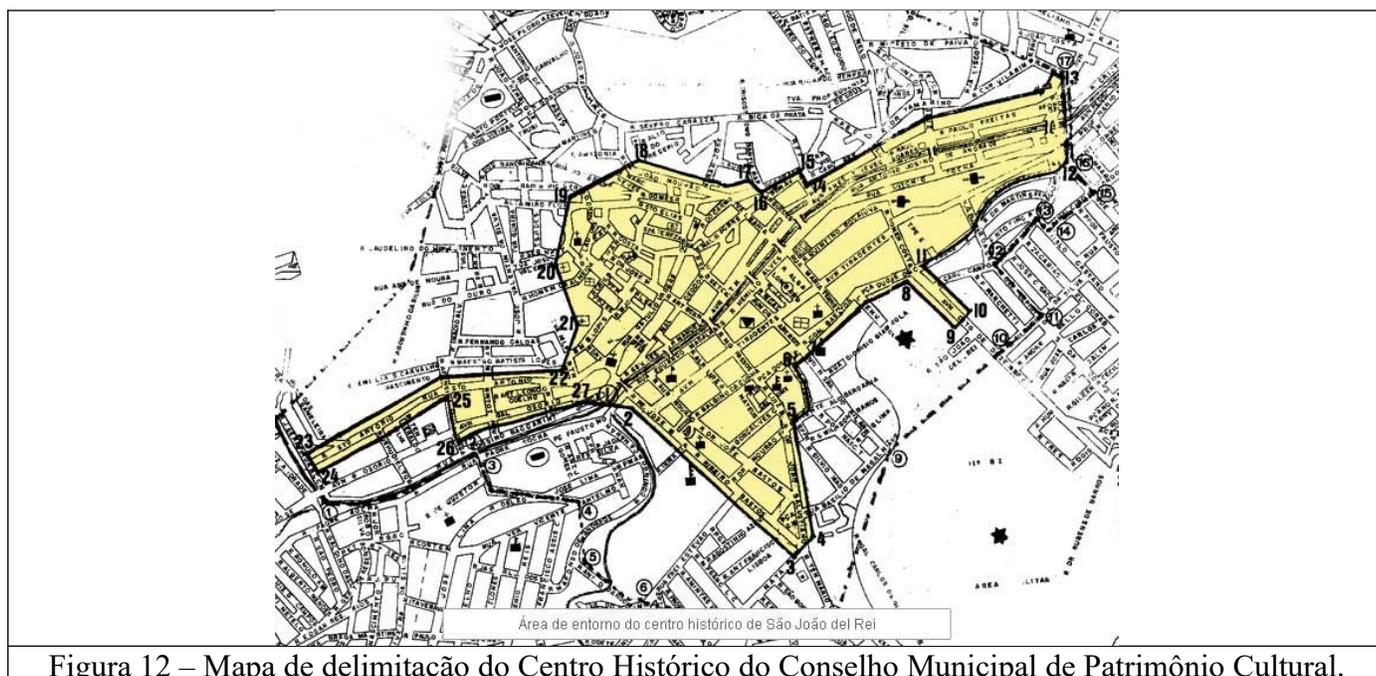


Figura 12 – Mapa de delimitação do Centro Histórico do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural.

³ Pela arquiteta Vanessa Borges Brasileiro

⁴ Pela Empresa Urbana Arquitetura

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 13 – Mapa desenvolvido pelo escritório técnico do Iphan em São João Del Rei.

Em visita ao local, foi verificado que há intenso tráfego de veículos pesados no núcleo histórico da cidade, descumprindo legislação municipal. A Lei nº 2.487, de 11 de abril de 1989, traça normas para o trânsito de veículos pesados no centro de São João del Rei, proibindo a circulação, em algumas vias, de caminhões e congêneres, transportando cargas⁵ que venham colocar em risco o patrimônio imobiliário da cidade.

Foi verificada também a existência de sinalização vertical em algumas vias, entretanto esta sinalização não vem sendo respeitada.

Também foi percebida a circulação de ônibus grandes no núcleo histórico.

Segundo o servidor da Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de São João del Rei, o sr. José Egídio de Carvalho, a fiscalização do trânsito na cidade é feita pela Polícia Militar através de um convênio firmado entre o município e a polícia. Pretendem criar a guarda municipal, mas ainda não há previsão para isto.

⁵ Caminhões até tara 7,5 toneladas no máximo, com carga de 9,0 toneladas ou equivalente a 50% (cinquenta por cento) de sua capacidade de carroto.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 23 – Caminhão circulando no núcleo histórico, no entorno da Igreja do Rosário, junto à placa de sinalização.

5- CONCLUSÕES

As vilas brasileiras foram verdadeiros aglomerados que seguiam a topografia dos terrenos que, quanto mais acidentados, mais ruas tortuosas originavam. 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 problemas, sobretudo após a Segunda Guerra, com o incremento da motorização. Os veículos passaram a ocupar um espaço que não havia sido projetado para eles.

Esta preocupação com o tráfego de veículos em núcleos históricos gerou recomendações constantes nas Cartas Patrimoniais:

Carta de Nairóbi⁶: “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

⁶ 1976 - UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - 19ª sessão - Nairobi, 1976

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

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”.

Carta de Washington⁷ “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”.

O núcleo histórico de São João Del Rei é formado pelo casario disposto em ruas estreitas, com calçamento de pedras, as quais ainda conservam parte do traçado original. As calçadas destinadas aos pedestres também possuem dimensão bastante reduzida. As ruas estreitas, com calçamento irregular e parte delas com alta declividade são incompatíveis com o trânsito pesado.

A trepidação causada pelos referidos veículos podem, do mesmo modo, provocar a desestabilização e deformação 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 tombado.

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 bastante 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.

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.

É necessário compatibilizar a preservação do patrimônio cultural com a mobilidade no centro histórico. São necessárias medidas para evitar a circulação dos veículos pesados no núcleo protegido e também estimular a circulação a pé nestas áreas, reduzindo assim também o tráfego de automóveis.

Devemos considerar que a cidade, como um organismo vivo, 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**.

⁷ Carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas - ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. Washington, 1986.

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

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Percebe-se que a legislação existe, entretanto não é cumprida. Deverá haver uma fiscalização mais efetiva pelos órgãos responsáveis, aplicando as penalidades que couberem, em obediência ao descrito no Código de Trânsito Brasileiro.⁹

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, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

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;

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;

⁹ Lei 9503 de 23 de setembro de 1997.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Além disso, sugere-se:

- Utilização de microônibus ou vans para transporte de passageiros no núcleo histórico;
- Deverá ser regulamentado o horário de serviço de carga e descarga na área protegida;
- Criação de bolsões de estacionamento de veículos privados no exterior do centro histórico para receber vans, ônibus e os automóveis dos turistas que se destinam ao local, sem desestimular o fluxo da visitação;
- Permitir estacionamento para os moradores do centro histórico, como um incentivo a mais para sua permanência neste espaço;
- Criação de calçadas e vias de uso exclusivo para pedestres onde couber, sem prejuízo aos moradores e comerciantes.

6- ENCERRAMENTO

Sendo só para o momento, coloco-me à disposição para outros esclarecimentos que se julgarem necessários. Segue este laudo, em 12 (doze) folhas escritas em um só lado, todas rubricadas e a última datada e assinada.

Belo Horizonte, 08 de agosto de 2010.

Andréa Lanna Mendes Novais
Analista do Ministério Público – MAMP 3951
Arquiteta Urbanista – CREA-MG 70833/D