

LAUDO TÉCNICO nº 09/2018

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

Foi instaurado em 03/10/2016 pela 01ª Promotoria de Justiça de São João Del Rei Inquérito Civil de nº MPMG-0625.15.000548-0 para apurar tráfego de veículos pesados no Centro Histórico da cidade de Tiradentes.

Em 15/09/2015 foi elaborada certidão por esta Promotoria de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais, referente a denúncias sobre o intenso tráfego de veículos no Centro de Tiradentes, comprometendo a integridade dos bens de valor cultural existentes no local.

Em 08/10/2015 a Promotoria de São João del Rei enviou ofício à Prefeitura de Tiradentes, juntamente com a certidão acima referenciada, para conhecimento e manifestação. Em resposta, a Prefeitura informou que medidas já estão sendo tomadas, tais como a proibição de circulação de veículos pesados no Centro Histórico nos finais de semana, a colocação de placas de sinalização vertical bem como fiscalização.

Em 12/02/2016, a Promotoria local solicitou ao IPHAN por meio de ofício 041/1º informações sobre medidas a serem tomadas sobre o tráfego de veículos pesados em Tiradentes. Em resposta, no dia 21/03/2016 o IPHAN informou que a Prefeitura Municipal está sendo orientada na tomada de medidas, sendo algumas delas o fechamento parcial das ruas de quinta a domingo, projeto de recuperação do calçamento e drenagem.

Em 13/05/2016 foi solicitado à Prefeitura Municipal o fornecimento ao Ministério Público dos atos normativos que regulamentam o tráfego de veículos pesados em Tiradentes. A Prefeitura informou que não há nenhuma norma sobre a circulação de veículos no Centro da cidade. Informa que foi oficiado o Gabinete do Prefeito para que providencie tal regulamentação.



6. Análise Técnica

Segundo descrito no site do Iphan¹, as origens da cidade de Tiradentes remontam aos primeiros anos do século XVIII, quando da descoberta de minas de ouro na região da bacia do Rio das Mortes. A aglomeração inicial, chamada Arraial Velho, era vinculada à vila de São João del-Rei. Em 1718 foi elevada à categoria de vila e recebeu o nome de São José. A vila foi elevada a cidade em 1860, primeiramente com o nome de São José, substituído, em 1889, pelo de Tiradentes, em homenagem ao mártir da Inconfidência Mineira, por ser sua terra natal.

A cidade entrou no século XX com população bastante reduzida e limitando-se a atividades agropecuárias. Dessa forma, as modificações no espaço urbano da cidade foram limitadas e pontuais, concentrando-se no entorno do núcleo original setecentista que se manteve praticamente intocado. Além do núcleo urbano, a cidade de Tiradentes possui também um rico patrimônio paisagístico e ambiental.

O conjunto arquitetônico e urbanístico de Tiradentes 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, e possuem tratamento requintado de cantaria. Entre eles merece destaque o prédio da Prefeitura Municipal.

A arquitetura oficial em Tiradentes, representada pela Câmara e Cadeia, que em outras cidades históricas compartilhavam o mesmo prédio, ali ocupam edificações separadas. Outra construção pública de destaque é o chafariz de São José, um dos mais belos do Estado.

Das edificações religiosas, a Matriz de Santo Antônio é considerada um dos mais importantes exemplares da arquitetura colonial mineira. A cidade conta com outros templos, entre os quais se destacam a Igreja de Nossa Senhora do Rosário e a de Nossa Senhora das Mercês.

Tiradentes teve o seu Conjunto tombado pelo Iphan em 20 de abril de 1938, processo nº 66-T-38, inscrição nº 36, constando do Livro de Belas Artes, v. 1, p.

Além do tombamento Federal do Conjunto Arquitetônico, existem no Centro Histórico, vários bens tombados individualmente em função de seu valor cultural, como consta na tabela abaixo:

BEM CULTURAL	TOMBAMENTO/PROCESSO/ANO
--------------	-------------------------

¹ <http://portal.iphan.gov.br/mg/pagina/detalhes/1297>



Capela da Santíssima Trindade	Federal/ Processo T-66/1938
Capela de N. Sra. das Mercês	
Capela de São Francisco de Paula	
Capela do Senhor Bom Jesus	
Capela de São João Evangelista	
Capela S. Antônio do Canjica	Municipal/ 2008-2009
Casa à rua Padre Toledo nº 8	Federal/ Processo T-431
Casa do Inconfidente Padre Toledo - Museu da Fundação Rodrigo Mello Franco de Andrade	
Chafariz de São José	Federal/ Processo T-406/1949
Igreja de N. Sra. do Rosário	Federal/ Processo T-410/1949
Igreja Matriz de Santo Antônio	Federal/ Processo T-405
Estação Ferroviaria	Federal
Estação Ferroviaria Cesar Pina	Municipal
Matadouro Público	Municipal

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 Tiradentes é a parte mais dinâmica da cidade, onde se concentram os principais serviços, hotéis, restaurantes e estabelecimentos comerciais, que é acessado não somente pela população do município, como também de muitos turistas de diversas partes do Brasil e do mundo, atraídos pelas riquezas naturais e culturais do local. As ruas da cidade também são palco de diversas manifestações culturais da cidade como o carnaval e os festejos religiosos, e também de diversos eventos realizados no município, como o Festival de Cinema e de Gastronomia, 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.

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 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 atmosférica² e acústica, além do impacto visual dos veículos estacionados nas vias, modificando a percepção da paisagem urbana.

Em vistoria realizada no município no ano de 2015 tivemos vários relatos de acidentes envolvendo veículos grandes e pesados que se colidiram com as edificações históricas, causando danos às mesmas. Como exemplo, destacamos os danos no paredão e na bica da igreja Matriz causado por caminhão grandes dimensões, danos no Passinho do Rosário, danos no Chafariz de São José, com queda de pedras devido a colisão de veículos, queda de arandela de iluminação publica após colisão de caminhão em imóvel localizado na rua Direita, causando danos no imóvel.

Constatamos a presença de ônibus de turismo de grandes dimensões, “cegonheira” tentando realizar conversão e caminhão estacionado no Largo da Igreja do Rosário.



Figuras 01 e 02 – Dano causado pela batida de um caminhão no paredão da Igreja Matriz.

² Os gases resultantes da queima do combustível emitem diversos poluentes que afetam o patrimônio edificado, provocando seu deterioro.



Figura 03 – Bica da Igreja Matriz danificada por caminhão de grandes dimensões.



Figura 04 – Danos a mureta do Chafariz de São José.



Figuras 05 e 06 – Arandela de iluminação pública existente em edificação na rua Direita que foi atingida por caminhão de grandes dimensões, danificando a edificação na qual se encontrava instalada.



Figura 07 - Passinho do Rosário danificado por caminhões de grande porte.



Figura 08 – Caminhão no adro da Igreja do Rosário.



Figura 09 – Caminhão de grande porte tentando fazer conversão no centro histórico de Tiradentes.

No ano de 2015, o município de Tiradentes tomou a iniciativa de fechar algumas ruas do Centro Histórico nos fins de semana e feriados, privilegiando a circulação a pé, contribuindo para amenizar o impacto na área protegida. Entretanto, este projeto foi extinto e hoje não há mais interdição do centro histórico nos fins de semana, apenas durante os grandes eventos.

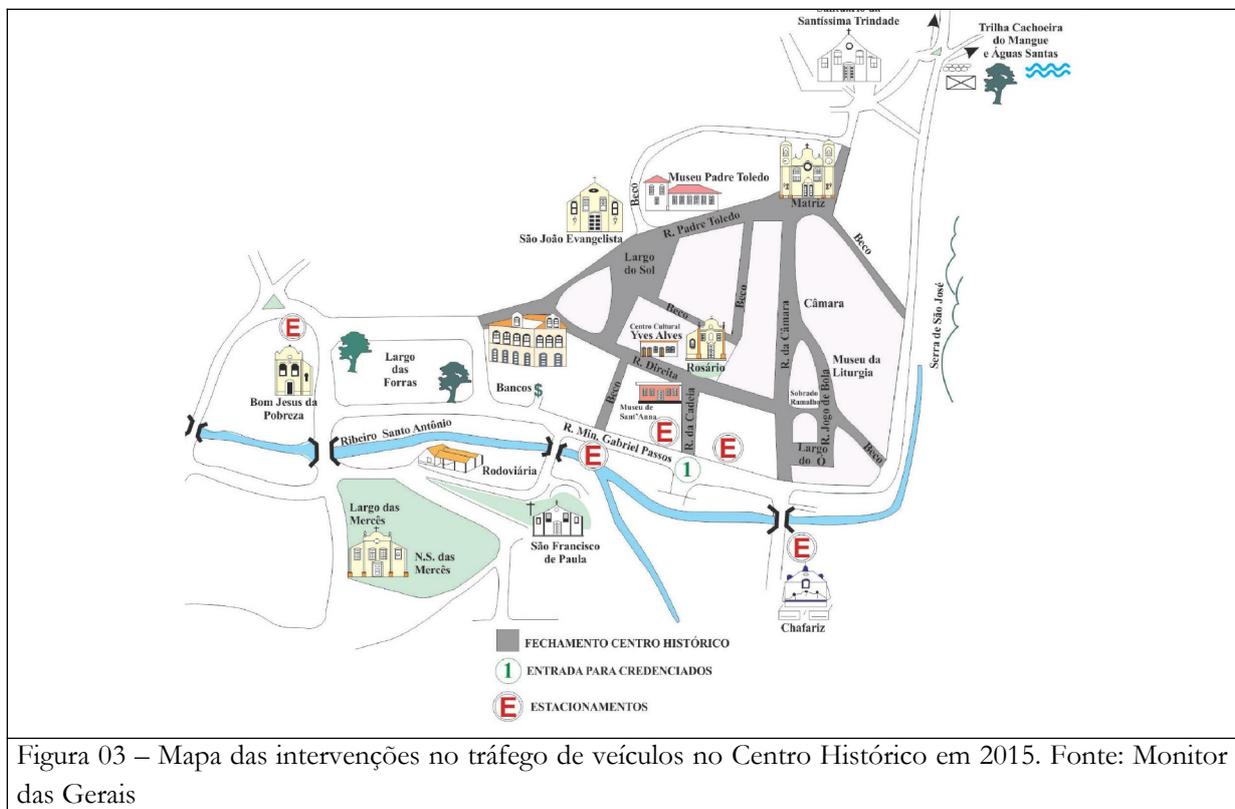


Figura 03 – Mapa das intervenções no tráfego de veículos no Centro Histórico em 2015. Fonte: Monitor das Geraís



Em contato com o senhor Ailton Duarte, Secretário Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança, fomos informados que apesar de ser interesse da atual gestão, até a presente data não há ato normativo regulando a proibição do trânsito de veículos pesados do centro histórico de Tiradentes.

Informou que recentemente instalou placas de sinalização no centro histórico proibindo o tráfego de veículos pesados, mas o Iphan solicitou a remoção das mesmas, pelo dano a ambiência e por não ter sido previamente aprovada pelo instituto, recomendando a instalação de cavaletes.

6. Fundamentação:

A preocupação com o tráfego de veículos em núcleos históricos gerou recomendações constantes em diversas Cartas Patrimoniais³.

Segundo a Carta de Nairóbi⁴:

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 Washington⁵:

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

³ 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.

⁴ 1976 - UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - 19ª sessão - Nairobi, 1976

⁵ Carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas - ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios. Washington, 1986.



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 Petrópolis⁶ 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 Brasileiro⁷, 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, 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.

⁶ 1º Seminário Brasileiro para preservação de Centros Históricos, Petrópolis 1987.

⁷ Lei 9503 de 23 de setembro de 1997.



(...)

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 Tiradentes, protegido em nível federal.



Concluimos que é necessário compatibilizar a preservação do patrimônio cultural com a mobilidade no centro histórico de Tiradentes, 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 bastante intenso e as calçadas são estreitas. Também gera poluição atmosférica⁸ 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 Centro Histórico de Tiradentes.
- Instalação de sinalização indicativa da proibição 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 Iphan.
- Elaborar Plano de Mobilidade Urbana, em cumprimento a lei nº 12.587/12, que considere as especificidades do conjunto urbano tombado, de maneira a melhorar as condições de mobilidade nesse espaço, que são importantes e devem estar integrados à dinâmica urbana do município, sendo, muitas vezes, polos turísticos atrativos da região. Vale ressaltar que os planos podem conter as propostas de intervenção no espaço urbano, com seus respectivos anteprojetos e fontes de financiamento, pois, assim, o próximo passo, que é o projeto e sua execução, terá grande chance de se concretizar.
- Promover estudo, projeto e implantação de restrição de circulação e estacionamento de veículos nos limites da Zona de Tombamento Federal para priorizar a circulação de pedestres e o transporte público e definir áreas de

⁸ 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.



estacionamento em lugares periféricos ao centro histórico, integrados ao transporte coletivo. Desta forma, haverá mais espaços livres disponíveis, preservando a paisagem e promovendo o uso do espaço público e a fruição do patrimônio de maneira mais prazerosa e segura.

- Permitir estacionamento para os moradores e comerciantes do centro histórico, próximo às suas residências ou estabelecimentos comerciais, como um incentivo a mais para sua permanência neste espaço.
- Promover fiscalização efetiva.
- 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.

Também é recomendada a criação de rota turística de acesso universal no núcleo histórico, para possibilitar a fruição com autonomia dos deficientes e das pessoas com mobilidade reduzida.

8. Encerramento

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

Belo Horizonte, 07 de fevereiro de 2018.

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

