

5.





A atuação do Ministério Público de Minas Gerais na restrição do tráfego de veículos pesados em Ouro Preto

Domingos Ventura de Miranda Júnior*
Laura Dias Rodrigues de Paulo* *

Resumo

Na região central do Estado de Minas Gerais, localizado dentro do quadrilátero ferrífero, está situada a cidade de Ouro Preto. Vila Rica, a antiga capital mineira, guarda nas suas ruas, vias e localidades, edifícios históricos, locais e passagens importantes da história mineira. Não seria para menos para a cidade berço da Inconfidência Mineira. Atualmente, Ouro Preto é permeada por uma dinâmica turística expressiva, pelas atividades minerárias desenvolvidas no seu entorno, além da vida universitária existente. A dinâmica urbana demanda um intenso tráfico de veículos pesados que, ao longo dos anos, ocasionaram danos ao patrimônio histórico edificado. O Ministério Público de Minas Gerais, em razão de sua incumbência institucional de defesa dos direitos difusos e coletivos, dentro dos quais se enquadra o patrimônio histórico e cultural, atuou na questão. Desse modo, o objetivo do presente artigo é apresentar essa atuação ministerial, conduzida pela 4ª Promotoria de Justiça da comarca de Ouro Preto com o apoio da Coordenadoria das Promotorias de Justiça de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais, trazendo, ainda, breves apontamentos acerca dos processos estruturais.

Palavras-chave: patrimônio histórico e cultural; Ministério Público; atuação institucional; processo estrutural; trânsito pesado.

1. Introdução

O presente artigo tem o objetivo de apresentar a atuação do Ministério Público de Minas Gerais (MPMG) na condução de emblemático caso relativo ao trânsito de veículos pesados no centro histórico da cidade de Ouro Preto, Minas Gerais. A referida cidade mineira possui uma dinâmica urbana caracterizada pelo intenso fluxo turístico, pela vida universitária, pelas atividades minerárias, somada à vivência dos moradores locais. Além disso, trata-se de um dos núcleos históricos declarados como patrimônio da humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) por guardar importantes construções, edifícios e localidades relevantes para a história mineira.

O Ministério Público do Estado de Minas Gerais foi acionado para atuar na proteção dos edifícios culturais do centro histórico que se viram impactados pelo intenso fluxo de veículos

*Promotor de Justiça do Estado de Minas Gerais (MPMG). Pós - graduando em Ciências Criminais na visão do Ministério Público (CEAF/MPMG). Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

**Assessora na Coordenadoria das Promotorias de Justiça de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico do Estado de Minas Gerais. Mestre e bacharela em Direito pela Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP).

pesados. Como é notório, a trepidação causada por tais veículos ocasiona diversos danos ao conjunto do casario. O MPMG possui como uma de suas missões institucionais, constitucionalmente definida, a proteção do patrimônio cultural, motivo pelo qual atuou em tal demanda que, em razão de sua complexidade, pode ser considerada um caso emblemático. Assim, a atuação ministerial no caso se enquadra no que a literatura jurídica denomina de litígios estruturais. Dessa forma, ao apresentar o caso concreto da atuação ministerial em Ouro Preto, serão feitos breves apontamentos acerca do tema de litígios estruturais com o objetivo de expor a atuação dinâmica que o caso demandou.

2. A Problemática Envolvendo o Tráfego de Veículos Automotores em Centros Históricos

A bem da delimitação do tema, cabe, de início, destacar a lição de Silvia Helena Zanirato (2008), no sentido de que os centros históricos apresentam problemas específicos de mobilidade e acessibilidade que se devem aos seguintes fatores principais:

- 1) A posição central no conjunto da cidade. O centro histórico é o núcleo central a partir do qual se desenvolveu a cidade tal como a conhecemos. Muitas vezes ele ocupa uma posição central no todo urbano e a estrutura radial das ruas que dali partem, contribui para que o tráfego passe por esse lugar.*
- 2) As características especiais do traçado urbano que o diferenciam do resto da cidade por ser estreito e tortuoso. Esse traçado surgiu no contexto de uma cidade de deslocamentos a pé, ou movido por tração animal e que agora se vê pouco adequado para o transporte mecanizado. A topografia também é um elemento complicador uma vez que esses centros foram pensados como localidades defensivas, o que faz com que a entrada a alguns desses lugares se reduza a poucos acessos, o que resulta em congestionamento do tráfego.*
- 3) A concentração de atividades. O centro histórico também é um lugar de concentração de atividades administrativas: prefeitura, câmara, fórum, etc., e onde se encontra grande parte do comércio. Ainda que tenha havido certo esvaziamento pela transferência de alguns serviços, as atividades comerciais continuam ali e atraem moradores de outras áreas da cidade. A esses, somam os viajantes que se deslocam em busca dos atrativos turísticos do lugar, o que acarreta um número significativo de pessoas que acessam, em veículos, essa parte da cidade (ZANIRATO, 2008, p. 08-09).*

Ainda segundo Silvia Helena Zanirato (2008), em virtude desses fatores, decorrem do trânsito automotivo, os principais impactos negativos aos núcleos históricos:

- 1) Contaminação atmosférica. Os gases resultantes da queima do combustível emitem diversos poluentes que afetam o patrimônio edificado provocando seu deterioro. Os poluentes compreendem o monóxido de carbono, os hidrocarbonetos, os óxidos de nitrogênio, os óxidos de enxofre, ácidos orgânicos e material particulado. Esses gases lançados na atmosfera pela queima do combustível são precursores do ozônio que possui forte ação corrosiva e reduz a vida útil dos materiais. (RABL; EYRE, 1998).*
- 2) Contaminação acústica. O ruído dos transportes abala essas edificações justamente por causa das ruas estreitas e da continuidade das fachadas dos edifícios, que contribuem para a reflexão sucessiva dos raios sonoros que amplificam o som ali produzido.*
- 3) Vibrações. As vibrações mecânicas provocadas pelo deslocamento dos veículos contribuem para o aparecimento de fissuras filiformes nas superfícies das paredes e para o aumento do comprimento de fissuras existentes. (SCHIAPPA DE AZEVEDO; PATRÍCIO, 2008).*
- 4) Impacto visual. Os carros estacionados nas ruas, calçadas, parques e jardins modificam a percepção da paisagem urbana, especialmente nas áreas mais congestionadas. Não se pode esquecer que a paisagem é tudo aquilo que vemos, o que nossa visão alcança e que essa percepção é um processo de interação do indivíduo com o meio ambiente. (SANTOS, 1996). O tráfego de veículos rompe as perspectivas, oculta parte da paisagem e provoca mudanças funcionais na interação do indivíduo com o meio ambiente.*
- 5) Transformações no sentido dos lugares. As ruas e praças, por muito tempo lugares de parada, de passeio e de conversação, convertem-se em vias de passagem rápida, de circulação; já não há mais lugar para a fruição do pedestre. (ZANIRATO, 2008, p. 08- 09).*

Diante de tal quadro, há que se analisar o controle da mobilidade e acessibilidade nas cidades históricas de modo a assegurar o acesso da população residente e torná-lo compatível com a conservação do meio ambiente urbano e do patrimônio cultural. Não se pode desconhecer também que a capacidade de acolhida das cidades e dos conjuntos monumentais é limitada, e o número de visitantes não pode crescer de forma indefinida, o que, indubitavelmente, é um desafio de árduo enfrentamento, especialmente, quando as cidades históricas também possuem agitada dinâmica universitária, minerária e industrial.

3. O Caso Emblemático do Trânsito de Veículos Pesados na Cidade de Ouro Preto, Minas Gerais

O Decreto Federal n.º 22.928, de 12 de julho de 1933, erigiu a cidade de Ouro Preto à condição de Monumento Nacional, porque:

[...] a antiga capital do Estado de Minas Gerais foi teatro de acontecimentos de alto relevo histórico na formação da nossa nacionalidade e que possui velhos monumentos, edifícios e templos de arquitetura colonial, verdadeiras obras d'arte, que merecem defesa e conservação. (BRASIL, 1933).

O conjunto arquitetônico e urbanístico de Ouro Preto foi também inscrito no Livro do Tombo das Belas Artes, em 20 de abril de 1938, bem como nos Livros do Tombo Histórico e Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico na data de 20 de setembro de 1986 (Processo Administrativo n.º 0070-T-38). Em 02 de setembro de 1980, a Cidade de Ouro Preto foi chancelada pela UNESCO como Patrimônio Cultural da Humanidade.

Como advertido por Luiz Mauro de Resende (2011):

Na zona urbana da sede do município de Ouro Preto existem muitos problemas relacionados com as vibrações mecânicas com origem no trânsito de veículos. Há vários anos, temos presenciado na cidade a ocorrência de acidentes com origem na desordem do trânsito, com consequências dramáticas para o acervo arquitetônico e para a vida das pessoas. Em alguns pontos críticos aconteceram graves e reincidentes acidentes que danificaram edifícios, chafarizes, capelas, passos, e, principalmente, que foram fatais para a vida humana. Dentre estes pontos críticos, podemos destacar o entorno imediato da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Pilar e a ladeira da Rua das Flores.

Além dos danos por choque mecânico incidindo de forma direta no monumento, um fator de degradação parece comprometer bastante a conservação do conjunto edificado em Ouro Preto: as vibrações mecânicas com origem no trânsito dos veículos, que são transmitidas pelo solo até as fundações dos edifícios. As evidências deste comprometimento se mostram em forma de fissuras, trincas, e até mesmo rachaduras nas paredes dos imóveis. Este comprometimento se dá de acordo com o tipo e a intensidade do fluxo de veículos no setor. (RESENDE, 2011, p. 07).

À guisa de conclusão ao trabalho “Análise de Risco de Danos por vibração mecânica nos monumentos setecentistas do Caminho Tronco de Ouro Preto”, Luiz Mauro de Resende (2011) pontuou:

De acordo com Liliane Vieira (2006), o rápido crescimento urbano e populacional da cidade de Ouro Preto, a partir de meados do século XX, após um longo período de esvaziamento e estagnação econômica, é consequência dos ciclos turístico, industrial e universitário, também os responsáveis pela recente saturação na ocupação do núcleo central da cidade e pela expansão em direção à periferia.

Infelizmente, este crescimento trouxe consequências danosas para a conservação do acervo arquitetônico colonial que caracteriza o Núcleo Histórico. O efeito das vibrações provocadas pelo trânsito de veículos é uma das causas de danos para o patrimônio histórico, além dos danos que também provoca para as pessoas, no sentido da promoção de um grau elevado de incomodidade.

De acordo com os conceitos revisados neste trabalho, com a revisão bibliográfica apresentada, e com os dados recolhidos do meio físico abordado nesta pesquisa, podemos afirmar que o efeito das vibrações põe, de forma efetiva, em risco a integridade do acervo arquitetônico da cidade, mais especificamente do seu Caminho Tronco. (RESENDE, 2011, p. 7).

Com efeito, a atuação do Ministério Público se fazia (e se faz) premente para mitigação e compensação dos danos causados ao patrimônio histórico e cultural, em observância à missão institucional do órgão constitucionalmente definido como guardião desse direito fundamental.

4. A Integração entre o Patrimônio Cultural e o Meio Ambiente Natural – A Matriz Principiológica Comum – A Dimensão Ecológica da Dignidade da Pessoa Humana – A Tutela do Patrimônio Cultural em Juízo

Ainda que de modo abreviado, relevante tratar da concepção socioambiental difusa do direito fundamental ao patrimônio cultural¹. Na lição de Luís Fernando Cabral Barreto Júnior (2009):

¹ Em sua tese de doutorado, Adriana Zandonade (2012, p. 239) sintetiza que “de modo absolutamente inédito no Brasil, a Carta de 1988 consagrou o direito à cultura como um direito fundamental (arts. 5º, §2º, 215 e 227 da CF/88 e do Decreto n. 591, de 6.7.1992, na forma do qual foi ratificado o Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, que, no plano internacional, reconheceu e delimitou o direito à cultura)”.

Um conceito de patrimônio cultural centrado em conjuntos de bens, ou bens tomados isoladamente, que estejam protegidos unicamente por ação e opção do Poder Público, especialmente pelo Poder Executivo, conduz a uma incompleta, alienada e elitista visão da cultura. [...] Mantendo indissociáveis a cultura do conhecimento e da formação da cidade, e reconhecendo nela a própria forma de interação com o meio ambiente, chegamos a uma ecologia ecocêntrica, e a um conceito necessariamente tridimensional e sistêmico de meio ambiente. (BARRETO JÚNIOR, 2009, p. 95-97).

Partindo da premissa de que o constitucionalismo democrático tem por fundamento e objetivo a dignidade da pessoa humana, uma de suas vertentes mais relevantes é a sua dimensão ecológica. Consoante escólio de Ingo Wolfgang Sarlet e Tiago Fensterseifer (2009):

[...] no contexto constitucional contemporâneo, consolida-se a formação de uma dimensão ecológica – inclusiva – da dignidade humana, que abrange a ideia em torno de um bem-estar ambiental (assim como de um bem-estar social) indispensável a uma vida digna, saudável e segura. Dessa compreensão, pode-se conceber a indispensabilidade de um patamar mínimo de qualidade ambiental para a concretização da vida humana em níveis dignos. Aquém de tal padrão ecológico, a vida e a dignidade humana estariam sendo violadas no seu núcleo essencial. A qualidade (e segurança) ambiental, com base em tais considerações, passaria a figurar como elemento integrante do conteúdo normativo do princípio da dignidade da pessoa humana, sendo, portanto, fundamental ao desenvolvimento de todo o potencial humano num quadrante de completo bem-estar existencial. (SARLET; FENSTERSEIFER, 2009, p. 49-50).

Nesse passo, o conceito jurídico de meio ambiente é construído como um conjunto de normas jurídicas e relações naturais e culturais que determinam a formação da vida em sociedade, estabelecendo um tratamento integrado das questões ambientais, urbanísticas e culturais.²

² A visão tridimensional do conceito jurídico de meio ambiente encontra guarida inclusive no Supremo Tribunal Federal, que na ADI-MC 3540/DF de relatoria do Ministro Celso de Melo (julg. em 01.09.2005), assim decidiu: ATIVIDADE ECONÔMICA NÃO PODE SER EXERCIDA EM DESARMONIA COM OS PRINCÍPIOS DESTINADOS A TORNAR EFETIVA A PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE. – A incolumidade do meio ambiente não pode ser comprometida por interesses empresariais nem ficar dependente de motivações de índole meramente econômica, considerada a disciplina constitucional que a rege, está subordinada, dentre outros princípios gerais, àquele que privilegia a “defesa do meio ambiente” (CF/88, art. 170, VI), que traduz conceito amplo e abrangente das noções de meio ambiente natural, de meio ambiente cultural, de meio ambiente artificial (espaço urbano) e de meio ambiente laboral.

Citado por Carlos Eduardo Ferreira Pinto e Fabiana Mattoso Lemos (PINTO; LEMOS, 2013, p. 133), Canotilho aponta como pressupostos essenciais ao processo de construção do Estado de Direito Ambiental: a adoção de uma concepção integrada do meio ambiente (artificial, natural e cultural); a institucionalização dos deveres fundamentais ambientais e o agir integrativo da administração.

Com efeito, o meio ambiente, entendido em sua plenitude e de um ponto de vista humanista, compreende a natureza e as modificações que nela vem introduzindo o ser humano. Logo, o meio ambiente é composto pela terra, água, ar, flora e fauna, bem como pelas edificações, obras de arte e elementos subjetivos e evocativos, como a beleza da paisagem ou a lembrança do passado, as inscrições, os marcos ou sinais de fatos naturais ou da passagem de seres humanos (SILVA, 2003, p. 21).

A preservação do patrimônio cultural, mais do que disciplinar uma relação entre Administração Pública e administrados com a supremacia do interesse público ditada pelo Poder Executivo, importa na preservação da identidade cultural de um povo numa relação horizontalizada entre Estado e sociedade, na qual aquele não detém o monopólio dos instrumentos de preservação nem da definição do interesse público em cada caso concreto.

Portanto, os instrumentos de proteção ao meio ambiente cultural passam a ser inspirados pelos princípios e instrumentos próprios do Direito Ambiental e não mais do Direito Administrativo ou do Direito Civil, o que confere maior autonomia à matéria.

Não se trata de simplesmente igualar os regimes jurídicos do meio ambiente natural e do meio ambiente cultural. Como adverte Marcos Paulo de Souza Miranda (2006), apoiado na doutrina de Carlos Frederico Marés de Souza Filho, Antônio Carlos Brasil Pinto, Belize Câmara Correia e Rui Arno Richter:

Hodiernamente e como vimos no capítulo precedente, o patrimônio cultural é reconhecido como um dos aspectos do meio ambiente globalmente considerado. Como decorrência lógica dessa constatação, pode-se afirmar que os princípios do Direito Ambiental são plenamente aplicáveis à temática patrimonial [...].

Não podemos nos olvidar, contudo, de que a aplicação de tais princípios à temática patrimonial em determinadas circunstâncias demanda pequenas adequações aos mandamentos nu-

cleares do Direito Ambiental, que na maioria das vezes foram cunhados com vistas dirigidas preponderantemente para o aspecto natural do meio ambiente.

Registre-se que há ainda princípios específicos, voltados exclusivamente para o tratamento do patrimônio cultural, em razão de peculiaridades atinentes a tal matéria. (MIRANDA, 2006, p. 12-23).

No campo das decisões judiciais, cabe aos magistrados exercerem suas prerrogativas de agentes políticos, aos quais também é dado decidir qual seja o interesse público, sempre que omissos se demonstrarem os outros poderes. Não se trata de usurpar funções do Executivo definindo a realização de atividades, programas ou políticas quando a relação jurídica estabelecida for verticalizada, como ocorre no Direito Administrativo, mas, sim, de o Estado-Juiz, no exercício da jurisdição constitucional de tutela de direitos fundamentais, dizer ao Estado-Administração quais bens e interesses estão sendo lesados por sua omissão (proteção insuficiente) e definir obrigações de fazer e de não-fazer a serem cumpridas em uma relação horizontalizada. Sobre o tema, destaca-se a lição de Carlos Alberto Molinaro e Rogério Rammê (2015):

No tocante especificamente à esfera de competência do Poder Executivo, não há falar em ingerência indevida do Poder Judiciário, ou mesmo ofensa ao princípio da separação dos Poderes, quando, diante de uma flagrante omissão ou desvio de sua tarefa-fim (jurfundamental) de proteção do ambiente, impõe à Administração Pública o cumprimento de obrigações de fazer que objetivem corrigir a proteção estatal insuficiente a determinado bem jurídico ambiental. Afinal não está o Judiciário, quando assim age, criando uma norma inexistente ou uma determinada política pública, penetrando no mérito administrativo e nas esferas de conveniência ou da oportunidade. Definitivamente não. Está, sim, impondo o cumprimento de uma obrigação pública objetiva implícita ou expressamente prevista na Constituição ou na legislação infraconstitucional. (MOLINARO; RAMME, 2015, p. 93).

Nesse diapasão, não implica violação à separação de poderes a determinação, pelo Poder Judiciário, para que o Poder Executivo adote medidas objetivando a conservação ou restauração de bens tombados, uma vez que o texto constitucional é expresso ao estatuir a responsabilidade do Poder Público pela proteção e promoção dos bens culturais – direito fundamental do povo brasileiro (artigo 23, III e IV c/c art. 216, § 1º, ambos da CR/88).

5. A Atuação Finalística do Ministério Público na Restrição do Tráfego de Veículos Pesados mm Ouro Preto – A Atuação Demandista à Busca de Soluções Consensuais para a Execução da Sentença Coletiva

O Ministério Público de Minas Gerais, em 30 de dezembro de 1999, ajuizou ação civil pública em face do município de Ouro Preto, a qual recebeu o número 0461.00000019-4, pugnando pela condenação do ente local, entre outras matérias, o cumprimento da obrigação de fazer, consistente em “proibir o tráfego de caminhões de carga e outros veículos pesados pelo Centro Histórico de Ouro Preto, enquanto não realizado e aprovado EIA/RIMA”.

Após tramitação do feito, foi proferida sentença em que o Magistrado a quo entendeu que o estudo sobre o transporte urbano juntado aos autos era antigo, ou seja, não servia para justificar a pretensão ministerial, e que a questão do tráfego já tinha sido objeto de Termo de Ajustamento de Conduta, celebrado entre o Ministério Público e o Município de Ouro Preto e outras entidades, tendo apenas determinado o seu cumprimento.

O Ministério Público apelou da sentença, objetivando sua parcial reforma tão somente para que fosse imposta ao município a obrigação de proibir o tráfego de veículos pesados no centro histórico de Ouro Preto, tendo a sentença, todavia, sido confirmada pelo Tribunal de Justiça de Minas Gerais em acórdão assim ementado:

ACÃO CIVIL PÚBLICA - DANOS AO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E HISTÓRICO DA CIDADE - EXISTÊNCIA DE ACERVO DOCUMENTAL HÁBIL À SUA DEMONSTRAÇÃO (DELES, DANOS) - PRETENDIDA ELABORAÇÃO DE ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL - AUSÊNCIA DE IMPRESCINDIBILIDADE. Se já constam dos autos elementos documentais hábeis à demonstração salienter tantum de que o tráfego pesado de veículos tem efeito deformador do solo, o que pode culminar por romper não só as galerias, mas também pressionar os numerosos muros de arrimo da cidade, e se os aparelhos sonoros, sempre utilizados no mais alto volume nos eventos do calendário, produzem vibrações, com danosas repercussões sobre suas frágeis e vetustas edificações, comprometendo o seu patrimônio arquitetônico e histórico - deixa de ser imprescindível, para o desate do feito, a elaboração de estudo de impacto ambiental. (MINAS GERAIS, 2002a).

Entretanto, constou da fundamentação do voto do relator do acórdão (confirmado por unanimidade) a determinação de reformar parcialmente a sentença nos termos do recurso mi-

nisterial. Em face da contradição, o Ministério Público ofereceu embargos de declaração, objetivando a correção da parte dispositiva do r. acórdão. Os embargos de declaração foram acolhidos, determinando a correção do dispositivo do acórdão, para constar expressamente que a sentença foi reformada em parte.

Vale transcrever trecho do v. acórdão que acolheu os embargos oferecidos pelo Ministério Público:

Em suma urge repetir, para deixar bem claro, que o v. acórdão embargado, atendeu, às inteiras, a pretensão da ação civil pública, ou seja, determinou a proibição do tráfego pesado de caminhões e outros veículos do mesmo porte pelas armas do centro histórico de Ouro Preto, REFORMANDO, então, a r. sentença do ilustre juiz de Ouro Preto, que, AO CONTRÁRIO, havia negado a pretensão, por entender que o estudo técnico era antigo e não servia para proibir o tráfego pesado no centro histórico ouro-pretano. (MINAS GERAIS, 2002b, grifos nossos).

Do mencionado acórdão o município de Ouro Preto interpôs recursos especial e extraordinário e agravo de instrumento. Por força do acordo homologado nos autos de n.º 0461.05.025526-8, o ente municipal requereu a desistência dos referidos recursos, tendo a sentença transitado em julgado em 24 de agosto de 2005.

Diante da formação da coisa julgada material coletiva, o Ministério Público de Minas Gerais, em atuação conjunta da 4ª Promotoria de Justiça de Ouro Preto e da Coordenadoria das Promotorias de Justiça de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais (CPPC), realizou diversas diligências visando à concretização dos comandos judiciais fixados.

Marco fundamental de tais iniciativas é o Termo de Ajustamento de Conduta firmado em Ouro Preto, na data de 04 de abril de 2008, entre o Ministério Público, o Município de Ouro Preto e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), este como interveniente. Tal acordo foi firmado sob os seguintes fundamentos principais:

1 A existência e vigência de decisão judicial transitada em julgado nos autos da Ação Civil Pública nº 0461.00.000.019-4, a qual proíbe terminantemente o tráfego de veículos pesados pelas ruas do centro histórico de Ouro Preto;

2 O teor do estudo realizado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEI-POT, vinculada ao Ministério dos Transportes, com a participação do Governo de Estado de Minas Gerais e da Prefeitura Municipal de Ouro Preto, nos autos da referida ação civil pú-

blica, e os diagnósticos elaborados pelas Empresas de Consultorias TECTRAN e TECBUS, financiados pelo Programa Monumento/BID, ligado ao Ministério da Cultura, que indicam de maneira clara o impacto negativo propiciado pelo intenso trânsito de veículos sobre o centro histórico de Ouro Preto e apontam alternativas que compatibilizam fluidez, acessibilidade, segurança e preservação do patrimônio histórico local;

3 O ofício nº 744/2006, de 25/10/2006, da lavra do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, registrando a necessidade de implantação das medidas propostas em tais estudos;

4 A constatação técnica de que a deficiência da sinalização de trânsito na cidade de Ouro Preto tem contribuído para a desordem do tráfego de veículos e pedestres, bem como para a ocorrência de acidentes que colocam em risco a segurança das pessoas e do patrimônio cultural da humanidade; (MINAS GERAIS, 2008b).

Noutro giro, as obrigações firmadas buscaram conferir nova dinâmica à mobilidade no Núcleo Histórico de Ouro Preto. Sobre as medidas relativas ao tráfego de veículos pesados no centro histórico, cabe destacar:

1 Nos termos da decisão proferida nos autos da Ação Civil Pública nº 0461.00.000.019-4, do acórdão do TJMG (Ap. Civ. nº 000.229.543-4/00) e dos Embargos Declaratórios nº 229.543-4/01, é vedado o tráfego de veículos pesados pelo Centro Histórico de Ouro Preto.

2 Entende-se por Centro Histórico de Ouro Preto o perímetro da Zona de Proteção Especial (ZPE), definida pelo IPHAN, excetuados os seguintes trechos: Rua Padre Rolim, da entrada da cidade até a rotatória da Rodoviária; trecho da Rua Pandiá Calógeras, Praça Prof. Amadeu Barbosa, Rua dos Inconfidentes até a Praça Cenário Alvim — Estação Ferroviária;

3 Consideram-se veículos pesados para os fins acima mencionados os veículos rodoviários automotores de passageiros, de carga ou de uso misto, que extrapolem, alternativamente, as seguintes medidas: 8,0 metros de comprimento; 3,5 metros de altura (incluindo a carga); 2,6 metros de largura e peso bruto total superior a 7 (sete) toneladas.

4 Poderá ser, excepcionalmente, expedida licença para circulação de veículos que desatendam às medidas acima nas seguintes hipóteses cumulativamente: i. seja comprovada tecnicamente a inexistência de veículo de menor dimensão para transporte da respectiva carga, disponível no mercado nacional; ii. haja anuência prévia concedida pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN para a circulação; iii. A concessão de licença fica condicionada, ainda, à previa manifestação da Secretaria Municipal de Patrimônio e

Desenvolvimento Urbano e do Departamento Municipal de Trânsito – OUROTRAN; iv. Não serão concedidas licenças caso haja itinerário alternativo, fora do centro histórico; v. Em nenhuma hipótese será concedida, administrativamente, licença para circulação de veículos com peso bruto total superior a 13 toneladas, ressalvados os serviços públicos essenciais (emergenciais, de segurança e que visem a incolumidade pública).

5 Obriga-se o Município de Ouro Preto, como forma de assegurar o fiel cumprimento das obrigações acima, ao cumprimento das seguintes medidas: a) Integrar a OUROTRAN ao Sistema Nacional de Trânsito no prazo máximo de 90 dias, passando a fiscalizar ostensivamente o trânsito, em especial no centro histórico, coibindo a circulação de veículos pesados; b) Colocação e manutenção de pelo menos 40 Fiscais da OUROTRAN para atuação diuturna no Centro Histórico de Ouro Preto, sendo pelo menos 15 destes com poder de autuação (após o cumprimento das exigências de integração ao Sistema Nacional de Trânsito, referida no item anterior); c) Propor ao estado de Minas gerais, no prazo de 30 dias, a celebração de convênio com o fim de integrar os agentes municipais de fiscalização de trânsito, polícia militar e polícia civil, via delegação recíproca de competência. no planejamento e execução de ações de trânsito, autuações e medidas administrativas relativas às infrações de trânsito; d) Estabelecimento, no prazo de 120 dias, de um sistema de comunicação direta (via rádio) entre os agentes da OUROTRAN e as Polícias Civil e Militar; e) Instituir, no prazo de 60 dias, a normatização necessária a viabilizar a criação de área permanente de transbordo de mercadorias, a fim de evitar a entrada de veículos pesados no centro histórico de Ouro Preto;

6 Dentro do prazo de 60 dias, obriga-se o Município de Ouro Preto a editar e publicar os atos normativos necessários ao cumprimento das medidas e obrigações acima referidas, remetendo cópia ao comprometente. (MINAS GERAIS, 2008b).

Acerca das medidas necessárias à melhoria do tráfego de veículos pelo Centro Histórico de Ouro Preto, constaram também do acordo as seguintes obrigações a serem implementadas pelo Município de Ouro Preto:

1 A fim de implementar outras medidas mínimas necessárias à melhoria do tráfego de veículos pelo Centro Histórico de Ouro Preto, obriga-se o Município de Ouro Preto, de conformidade com os dados técnicos constantes dos autos, ao cumprimento das seguintes obrigações: a) Vedação absoluta, com instalação de balizadores, no prazo de 60 dias, do tráfego de veículos pesados pelas Ruas Randolfo Bretas, do Pilar, das Mercês, Coronel Alves, Teixeira do Amaral, Alferes Periquito, Henrique Adeodato, Vereador José Leandro, Farmacêutico Antônio Vicente

de Brito, Paracatu, Joaquim Araújo (do Largo da Cruz das Almas até a Igreja São José), Camilo de Brito e dos Paulistas, salvo para prestação de serviços essenciais pelo Poder Público; b) Humanização da Praça Tiradentes, com a eliminação total de estacionamento de veículos na área compreendida entre a fachada do Museu da Inconfidência e a estátua de Tiradentes e a antiga Escola de Minas (Palácio dos Governadores), devendo ser efetuada a demarcação e delimitação dos mencionados espaços através da implantação dos meios-fios de pedra e a elevação do piso da praça até o final de 2008; c) Execução de projeto de sinalização do Centro Histórico de Ouro Preto, prevendo: racionalização da sinalização atual com a retirada de placas desnecessárias e/ou antigas/deterioradas e implantação de Sinalização de Regulamentação e Advertência, no prazo de 180 dias; d) Estabelecer, no prazo de 60 dias, dias (Segunda-feira a Quinta-feira), horário (de 06:00 às 09:00 e das 19:00 às 22:00 horas) e dias (Sextas-feiras e Sábados), horário (de 06:00 às 09:00) e locais fixos para a operação de carga/descarga no centro histórico de Ouro Preto, sendo vedadas tais operações na Praça Tiradentes e Rua São José. Em relação à Rua Conselheiro Quintiliano e Rua Maciel; Rua Padre Rolim da entrada da cidade até a rotatória da Rodoviária, trecho da Rua Pandiá Calógeras, Praça Prof. Amadeu Barbosa, Rua dos Inconfidentes até a Praça Cenário Alvim — Estação Ferroviária: ficará a cargo da Prefeitura definir os horários de forma eventualmente diversa da forma avençada; e) Realizar campanhas de esclarecimento junto aos comerciantes e empresários em geral, explicando as novas regras, com ênfase junto às empresas de transporte de mercadorias; f) Implantar, regulamentar e sinalizar, no prazo de 180 dias, o estacionamento da Praça Orlando Trópia; (MINAS GERAIS, 2008b).

Destaque-se que o Termo de Ajustamento de Conduta sob análise expressamente ressaltou na Cláusula 4.10 que as questões relativas ao tráfego de veículos utilizados para o transporte coletivo de passageiros não era objeto da avença.

Diante da ausência de acordo sobre o cumprimento da sentença coletiva no que tange aos veículos de transporte coletivo, o Ministério Público de Minas Gerais, novamente articulado entre a 4ª Promotoria de Justiça de Ouro Preto e a CPPC, ingressou com o cumprimento de obrigação de fazer (autos n.º 0461.08.052740-5), postulando:

1 A citação do Município de Ouro Preto para, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias somente permitir o tráfego, pelo Centro Histórico de Ouro Preto (entendido como o perímetro de tombamento da cidade definido pela Zona de Proteção Especial - ZPE), dos seguintes veícu-

los utilizados para o transporte coletivo de passageiros (assim definidos nos estudos técnicos constantes do Inquérito Civil nº 36/2008): a) micro-ônibus com capacidade máxima de 40 passageiros, peso bruto total de 8,0 toneladas, 8,26 metros de comprimento, 2,35 metros de largura e 2,85 metros de altura (conforme especificações dos veículos que atualmente circulam pelo perímetro da ZPE), ou vans com capacidade máxima de 16 passageiros, para linhas urbanas; b) micro-ônibus com capacidade máxima de 45 passageiros, peso bruto total de 8,0 toneladas, 8,5 metros de comprimento, 2,5 metros de largura e 3,0 metros de altura ou vans com capacidade máxima de 16 passageiros, para linhas distritais; c) micro-ônibus com capacidade máxima de 30 passageiros e adequação às dimensões máximas acima referidas para linhas turísticas.

2 A citação do Município de Ouro Preto para, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, somente permitir o tráfego de veículos utilizados para o transporte coletivo de passageiros que passam pelo Centro Histórico de Ouro Preto, de conformidade com as linhas, rotas, horários, itinerários e demais dados e constatações técnicas constantes do estudo elaborado pela TECBUS - Consultoria e Projetos Ltda., observados os limites previstos no pedido 3.1. (MINAS GERAIS, 2008b).

Tais pleitos foram integralmente deferidos pelo i. Juízo, consoante se destaca:

Considerando a matéria amplamente debatida na ação civil pública, os documentos acostados na inicial, bem como a celebração de TAC do Município-réu, com o autor, a fim suprir a inércia/omissão administrativa, que já dura mais de sete anos, determino a citação do executado, para no prazo de 60 (sessenta) dias, cumprir a obrigação de fazer, no sentido de permitir o tráfego de veículos, utilizados para transporte coletivo pelo Centro Histórico de Ouro Preto, seja feito apenas por veículos conforme especificados nos itens 3.1, 'a', 'b', e 'c', e de conformidade com as linhas, rotas, horários e itinerários e demais constatações, conforme descrito no item 3.2, com a edição de atos normativos ao cumprimento das medidas e obrigações acima referidas, sob pena de multa diária. (MINAS GERAIS, 2008b).

Referida decisão foi devidamente confirmada pelo eg. Tribunal de Justiça de Minas Gerais, conforme v. acórdão:

AGRAVO DE INSTRUMENTO - CUMPRIMENTO DE OBRIGACÃO DE FAZER - DECISÃO JUDICIAL TRANSITADA EM JULGADO - Irreparável a decisão agravada que apenas deu cum-

primento a obrigação de fazer fixada em decisão judicial que, inclusive, fixou o prazo hábil para o seu cumprimento. (MINAS GERAIS, 2008a).

Restando finalmente estabilizadas as obrigações do Município de Ouro Preto para a fluidez, preservação do patrimônio histórico, acessibilidade, segurança do trânsito de veículos de carga e de transporte coletivo no Centro Histórico de Ouro Preto, o Ministério Público, em todas as suas frentes de atuação, realizou e realiza diversas reuniões, visitas, inspeções, interlocuções para a efetiva implementação e consolidação de todas as obrigações fixadas em acordos e em sentença coletiva.

6. O Processo Estrutural como Instrumento de Efetivação da Política Pública de Proteção de bens Culturais em Risco

Nesse contexto, relevante destacar que a tutela jurisdicional do patrimônio cultural é espécie de tutela de interesses ou direitos difusos e poderá ser viabilizada tanto pela ação civil pública (art. 129, III, CR/88 e art. 1º, III, da LACP), quanto pela ação popular (art. 5º, LXXIII, da CR/88 e art. 1º da Lei n.º 4.717/65). Consoante lição de Gregório Assagra de Almeida e Ricardo Naves Silva Melo (2013):

Princípios como o da máxima amplitude da tutela jurisdicional coletiva, o da interpretação aberta, ampliativa e flexível da causa de pedir e do pedido, entre outros, que são específicos da tutela processual coletiva, constituem horizontes necessários para a devida tutela do patrimônio cultural como direito fundamental. (ALMEIDA; MELO, 2013, p. 321).

Sobre a decisão estrutural, bem a conceituam Fredie Didier Júnior, Hermes Zaneti Júnior e Rafael Alexandria de Oliveira (2017):

A decisão estrutural (structural injunction) é, pois, aquela que busca implantar uma reforma estrutural (structural reform) em um ente, organização ou instituição, com o objetivo de concretizar um direito fundamental, realizar uma determinada política pública ou resolver litígios complexos. Por isso, o processo em que ela se constrói é chamado de processo estrutural. (DIDIER JÚNIOR; ZANETI JÚNIOR; OLIVEIRA, 2017, p. 355).

A seu turno, Edilson Vitorelli (2017) assim define litígios estruturais:

[...] são aqueles que envolvem conflitos multipolares, de elevada complexidade, cujo objetivo é promover valores públicos pela via jurisdicional, mediante transformação de uma instituição pública ou privada. Há necessidade de reorganização de toda uma instituição, com a alteração de seus processos internos, de sua estrutura burocrática e da mentalidade de seus agentes, para que ela passe a cumprir a sua função de acordo com o valor afirmado pela decisão. (VITORELLI, 2017, p. 370).

Ressoa clarividente, no caso envolvendo o trânsito de veículos pesados no Centro Histórico de Ouro Preto, a multiplicidade de táticas de atuação do Ministério Público na consolidação dos direitos fundamentais em cotejo, destacando-se a inicial atuação demandista da instituição, com o ajuizamento de relevantíssima ação civil pública, tendo o *parquet*, na sequência, adotado como técnica principal da atuação finalística, a busca de consensos para a concretização de complexa sentença coletiva, materializando os comandos judiciais por segmentos (transporte de carga, transporte de passageiros, transporte turístico, regras de restrição/vedação de tráfego no centro histórico, implementação de órgão de trânsito local, humanização de espaços públicos), sendo o título judicial agente catalisador do desenvolvimento de uma nova política pública de mobilidade em Ouro Preto.

A demanda em cotejo revela um litígio estrutural, ante a necessidade de alterar e efetivar as políticas de mobilidade urbana e de proteção de bens tombados até então adotada pelo poder público (adequando-a aos parâmetros constitucionais e legais), sendo imperioso invocar o processo coletivo (estrutural) para a solução de tal conflito de interesse público, obrigando o ente público a criar novos órgãos e cargos públicos, editar diversos novos atos normativos de trânsito, vedar e restringir o trânsito de veículos pesados em vias de maior vulnerabilidade, reformar espaços públicos para a promoção da mobilidade não-motorizada, implementar ações concretas de fiscalização de trânsito, entre diversas outras iniciativas.

Nesse contexto, o processo estruturante enfatiza o vínculo entre direitos fundamentais e justiça constitucional, assegurando uma concordância prática entre as exigências do princípio democrático (nos matizes de acesso à justiça e devido processo legal) e a garantia e promoção dos direitos fundamentais sociais e ambientais. Permite, ainda, tomada a decisão estrutural, a incidência de medidas coercitivas, como o pagamento de multa, responsabilização por

crime de desobediência e improbidade administrativa, além de intervenção por descumprimento de ordem judicial (artigos 34, VI, e 35, IV, ambos da CR/88) (JOBIM, 2013, p. 203).

Portanto, para além da tutela do mínimo existencial, a proteção deficiente de direitos fundamentais e a necessidade de sua reversão com a adoção de medidas estruturantes é o ponto nevrálgico do processo estrutural.

7. Considerações Finais

Notadamente quando se está diante de litígios transindividuais de difusão irradiada³, tais quais aqueles envolvendo a tutela simbiótica do patrimônio cultural, natural e urbano em cidade histórica de múltiplas vocações turísticas, comerciais, industriais, culturais, naturais, educacionais, fazendo-se mister invocar a responsabilidade civil ambiental, de rigor a conciliação das técnicas processuais de tutela coletiva específica com a tutela estrutural, a fim de, para além da proteção de bem cultural determinado, diretamente alterar e efetivar a política pública de preservação de bens culturais em risco de todo um perímetro de tombamento, incrementando sensivelmente a efetividade da prestação jurisdicional coletiva, concretizando, em consequência, a dimensão ecológica da dignidade da pessoa humana.

Como visto, a partir da demanda coletiva, diversos avanços organizacionais e regulatórios, além de mudanças na mobilidade urbana no centro histórico de Ouro Preto foram implementados ao longo dos últimos anos, sendo, inclusive, concluído processo licitatório para a concessão lícita do transporte coletivo de passageiros na cidade, o qual tem por premissa a adequação aos limites territoriais e veiculares fixados em acordos e sentenças, contribuindo para a melhoria do serviço de transporte coletivo aos usuários, sem prejuízo da proteção do patrimônio cultural.

Há, todavia, muito ainda a ser feito.

³ Invoca-se aqui a tipologia dos litígios transindividuais desenvolvida por Edilson Vitorelli (2017, p. 49-107), em que constrói um novo conceito de direitos transindividuais, dividindo-os em três categorias: i) litígios transindividuais de difusão global; ii) litígios transindividuais de difusão local; e iii) litígios transindividuais de difusão irradiada. Para o autor, os litígios transindividuais de difusão irradiada ocorrem naquelas “situações em que o litígio decorrente da lesão afeta diretamente os interesses de diversas pessoas ou segmentos sociais, mas essas pessoas não compõem uma comunidade, não tem a mesma perspectiva social e não serão atingidas, na mesma medida, pelo resultado do litígio, o que faz com que suas visões acerca de seu resultado desejável sejam divergentes e, não raramente, antagônicas” (VITORELLI, 2017, p. 97).

A implantação efetiva de um novo plano de mobilidade urbana sustentável para Ouro Preto é fundamental. Novos modais de transporte, melhor integração dos bairros sediados nas partes altas e vulneráveis da cidade, regularização fundiária urbana de interesse social e reordenação da infraestrutura de transporte são iniciativas relevantes e urgentes a serem implementadas.

A Lei Complementar Municipal n.º 177/2018, que institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Ouro Preto, é um importante instrumento nessa direção (OURO PRETO (MG), 2018).

O Ministério Público segue atento e vigilante para que as novas políticas públicas a serem implementadas efetivamente atendam ao interesse público, à preservação do meio ambiente cultural, urbano, natural de Ouro Preto, a bem de que a sociedade seja bem atendida e tenha suas justas expectativas e direitos efetivamente assegurados.

Por fim, há que se rememorar, sempre, a advertência de Rui Barbosa: “Se Ouro Preto acabasse, essa vida que se lhe vai extinguindo por dentre as cinzas da lenda, não seria só de Minas o luto: o Brasil inteiro haveria de passar pela ânsia de uma dor e amargar a evidência de uma perda”.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Gregório Assagra; MELO, Ricardo Naves Silva. Direito processual coletivo como novo ramo do direito processual e a tutela adequada do patrimônio cultural. In: MIRANDA, Marcos Paulo de Souza (Org.). **Patrimônio Cultural**. Coleção Ministério Público e direitos fundamentais. Belo Horizonte: Del Rey, 2013.

BARRETO JÚNIOR, Luís Fernando Cabral. O Controle Judicial das Omissões do Poder Público no Dever de Proteção ao Patrimônio Cultural. **Revista Magister de Direito Ambiental e Urbanístico**, Belo Horizonte, n. 25, ago./set. 2009.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2023]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm. Acesso em: 10 dez. 2023.

BRASIL. **Decreto n.º 22.928, de 12 de julho de 1933**. Erige a cidade de Ouro Preto em monumento nacional. Brasília, DF: Presidência da República, [1993]. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-22928-12-julho-1933-558869-publicacaooriginal-80541-pe.html>. Acesso em: 07 jan. 2023.

DIDIER JÚNIOR, Fredie; ZANETI JÚNIOR, Hermes de; OLIVEIRA, Rafael Alexandria. Notas sobre decisões estruturantes. In: ARENHART, Sérgio; JOBIM, Marco (Orgs.). **Processos estruturais**. Salvador: Juspodivm, 2017.

JOBIM, Marco Félix. **Medidas estruturantes**. Da Suprema Corte Estadunidense ao Supremo Tribunal Federal. Porto Alegre: Livraria Editora do Advogado, 2013.

MINAS GERAIS. Tribunal de Justiça (2ª Câmara Cível). **Agravo de Instrumento n.º 1.0461.08.052740-5/001**. Relator: Des. Carreira Machado, 23 de setembro de 2008. Belo Horizonte, 22 out. 2008a. Disponível em: https://www4.tjmg.jus.br/juridico/sf/proc_movimentacoes2.jsp?listaProcessos=10461080527405001. Acesso em: 07 jan. 2024.

MINAS GERAIS. Tribunal de Justiça (2ª Vara Cível da Comarca de Ouro Preto). **Ação de Execução de Obrigação de Fazer n.º 0461.08.052740-5**. Decisão de Tutela de Urgência. Exequente: Ministério Público de Minas Gerais. Executado: Município de Ouro Preto. Relator: Juiz Marcos Antônio da Silva, 05 de junho de 2008. Ouro Preto, 05 jun. 2008b. p. 68-70.

MINAS GERAIS. Tribunal de Justiça (4ª Câmara Cível). **Apelação n.º 1.0000.00.229543-4/000**. Relator: Des. Hyarco Immesi, 02 de junho de 2002. Belo Horizonte, 6 ago. 2002a. Disponível em: <<https://www5.tjmg.jus.br/jurisprudencia/pesquisaNumeroCNJEspelhoAcordao.do?numeroRegistro=1&totalLinhas=1&linhasPorPagina=10&numeroUnico=1.0000.00.229543=4-2%00F&pesquisaNumeroCNJPesquisar>>. Acesso em: 07 jan. 2024.

MINAS GERAIS. Tribunal de Justiça (4ª Câmara Cível). **Embargos de Declaração n.º 1.0000.00.229543-4/000**. Relator: Des. Hyarco Immesi, 02 de junho de 2002. Belo Horizonte, 6 ago. 2002b. Disponível em: <<https://www5.tjmg.jus.br/jurisprudencia/pesquisaNumeroCNJEspelhoAcordao.do?numeroRegistro=1&totalLinhas=1&linhasPorPagina=10&numeroUnico=1.0000.00.229543=4-2%00F&pesquisaNumeroCNJPesquisar>>. Acesso em: 07 jan. 2024.

MIRANDA, Marcos Paulo de Souza. **Tutela do patrimônio cultural brasileiro**. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.

MOLINARO, Carlos Alberto; RAMME, Rogério. Os deveres de proteção do Estado em matéria ambiental e o controle judicial de proteção insuficiente. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, v. 78, ano 20, abr./jun. 2015.

OURO PRETO. **Lei complementar n. 177, de 22 de maio de 2018**. Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Ouro Preto e dá outras providências. Ouro Preto, 2018. Disponível em: https://sgm.ouropreto.mg.gov.br/arquivos/prestacao_contas/15fac66f6e10086e0da07e21d5bb53ec.pdf. Acesso em: 07 jan. 2023.

PINTO, Carlos Eduardo Ferreira.; LEMOS, Fabiana Mattoso. Patrimônio cultural e fato consumado. In: MIRANDA, Marcos Paulo de Souza (Org.). **Patrimônio Cultural**. Coleção Ministério Público e direitos fundamentais. Belo Horizonte: Del Rey, 2013.

RESENDE, Luiz Mauro de. **Análise de Risco de Danos por vibração mecânica nos monumentos setecentistas do Caminho Tronco de Ouro Preto**. 2011. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Materiais) – Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2011.

SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. **Direito constitucional ambiental**: constituição, direitos fundamentais e proteção do ambiente. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

SILVA, José Afonso da. **Direito ambiental constitucional**. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

VITORELLI, Edilson. Tipologia dos litígios transindividuais: um novo ponto de partida para a tutela coletiva. In: ZANETI, Hermes (Org.). **Processo Coletivo**. Salvador: Juspodivm, 2017.

VITORELLI, Edilson. Litígios estruturais: decisão e implementação de mudanças socialmente relevantes pela via processual. In: ARENHART, Sergio; JOBIM, Marco (Orgs.). **Processos estruturais**. Salvador: Juspodivm, 2017.

ZANDONADE, Adriana. **O tombamento à luz da Constituição Federal de 1988**. São Paulo: Malheiros, 2012.

ZANIRATO, Sílvia Helena. A mobilidade nas cidades históricas e a proteção do patrimônio cultural. **Revista Eletrônica de Turismo Cultural**, São Paulo, v. 2, n. 2, p. 1-18, 2008.