



COMARCA DE PELOTAS
4ª VARA CÍVEL ESPECIALIZADA EM FAZENDA PÚBLICA
Av. Ferreira Viana, 1134

Processo nº: 022/1.15.0008492-0 (CNJ:.0017215-39.2015.8.21.0022)
Natureza: Ordinária - Outros
Autor: Rita Pereira Leivas Leite
Fábio Pereira Leivas Leite
Réu: Município de Pelotas
Juiz Prolator: Juiz de Direito - Dr. Bento Fernandes de Barros Júnior
Data: 14/08/2019

Vistos etc.

Recebi em 04.04.19.

RITA PEREIRA LEIVAS LEITE e FÁBIO PEREIRA LEIVAS LEITE, qualificados à fl. 02, ajuizaram a presente em face de **MUNICÍPIO DE PELOTAS**, também ali qualificado, dizendo: são proprietários de imóvel sito nesta cidade, na Rua Marechal Deodoro, nº 815, Centro, inventariado como Patrimônio Cultural da Cidade; sua edificação data de 1876; a fachada compõe-se de diversos adornos: leões, estátuas, jarros e blocos; o réu instalou parada de ônibus em frente ao prédio, que, em face disso, vem sofrendo diversos danos e problemas estruturais, que trazem severo desgaste e prejuízos aos peticionários; a frenagem e o arranque de ônibus causam trepidação, com reflexos no imóvel; preocupam-se, em muito, com a integridade física de centenas de pessoas que transitam em frente ao bem, já que blocos componentes da fachada se deslocam e, várias vezes, já caíram na calçada; parte das peças da fachada é de grande peso; em 2013, requereram ao demandado a retirada ou realocação de dita parada de ônibus; o requerido indeferiu o pleito, embora admitisse ser parada de enorme movimento de usuários de ônibus; ante a trepidação o calçamento danificou-se, inclusive avançando sobre a via pública; também devido à trepidação, recentemente imóvel vizinho, sito naquela via esquina da Rua Voluntários da Pátria, foi interditado e lacrado pelos Bombeiros, em face do risco de desabamento; o conflito entre mobilidade urbana e proteção de patrimônio histórico e cultural está gerando conduta ilegal do réu, já que não consegue satisfazer qualquer dos interesses em jogo; transcreveram legislação e doutrina; havendo ilegalidade ou omissão, o Judiciário está legitimado a intervir e sanar a questão; discricionariedade pressupõe liberdade de ação à Administração dentro dos limites legais; padecem de ônus severo ao serem



obrigados a manter o prédio às suas expensas; não bastasse, o imóvel recebe pichações e tem vidros quebrados, constantemente; o inventariamento obsta qualquer alteração na fachada; imperiosa a antecipação de tutela. Pediram: liminar; procedência; participação do M.P.; sucumbência; e provas. Deram o valor de alçada. Juntaram procuração e documentação. Prepararam. Negou-se a antecipação de tutela. Os autores acostaram fotografias. Os demandantes opuseram embargos de declaração. Citou-se. Ordenou-se a redistribuição ao JEF. Manifestou-se o M.P.. Acatou-se o parecer e ordenou-se ao réu exame técnico no imóvel por experto de sua equipe. O demandado, intimado, informou inexistir profissional qualificado na Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito. O requerido contestou: incompetente absolutamente o JEF; cuida-se de questão de alta complexidade – procedimento com o fito de evitar alegados danos em bem inventariado como Patrimônio Cultural -; imperiosa a perícia judicial, com contraditório; transcreveu legislação e ementas; presente prescrição, trienal ou quinquenal, já que decorridos mais de cinco anos de publicação das leis que conferiram proteção ao prédio; no mérito, ausente prova técnica de que estariam ocorrendo os alegados danos ou riscos decorrentes, em sua maioria, de trepidação ante o tráfego intenso e da mencionada parada de ônibus; o laudo particular deixou de apresentar o registro dos valores máximos de vibrações na rua; existe a previsão de implantação de faixas exclusivas de ônibus nas duas laterais da via, com placas de concreto; interesse particular – realocação de parada – não se sobrepõe ao interesse público; o inventário não gera necessidade de a Administração destinar recursos públicos à proteção ou restauração de bens; o proprietário ou morador tem responsabilidade sobre eventuais danos que o imóvel possa trazer a terceiros. Pleiteou: improcedência; sucumbência; e provas. Trouxe procuração e documentos. Concedeu-se prazo ao requerido. Os requerentes replicaram: nítida a competência do JEF; o feito não envolve imóvel público; a Lei nº 12.153/09 prevê possibilidade de produção de prova técnica no art. 10º; não fizeram pedido ilíquido; a prescrição quinquenal há de atentar à data do ato ou fato do qual se originaram o direito e a ação; a causa de pedir atine aos danos infligidos ao bem; também incumbe constitucionalmente ao Poder Público o dever de conservação de imóvel inventariado; se impossível a realocação da parada, deve ser levantado o inventário; a manutenção de ambos prejudica terceiros e os petionários; perícia de servidor municipal será parcial; desejam nova apreciação da tutela antecipada e perícia judicial. O réu acedeu à perícia judicial. Opinou o M.P. pela competência do JEF e rejeição da prescrição, já que os fatos – causadores de supostos danos – se renovam a cada dia. Deferiu-se a prova técnica e nomeou-



se experta, que estipulou pretensão honorária. Os autores impugnaram a pretensão. O demandado interpôs embargos de declaração ante a determinação de perícia e impugnou a verba honorária buscada. Conheceu-se dos embargos de declaração, sendo rejeitados. A experta reduziu a pretensão. O requerido tornou a impugnar o valor. Os demandantes depositaram a primeira parcela, indicaram assistente técnico, e apresentaram quesitos. Declinou-se da competência a Juízo Fazendário Comum. Vieram os autos a esta Vara. Ratificaram-se os atos praticados. Os requerentes peticionaram: juntam fotografias e documentação; cumprindo dever de conservação, providenciaram a lavagem de forros de madeira, tabeira, roda forros, e portas, além de pintura e restauração de paredes e fachada, em setembro de 2016; passado pouco tempo, as marcas de deterioração ante a parada de ônibus tornaram a surgir; recentemente o réu colocou novo piso na via pública, em frente ao imóvel; pelo modo de colocação o piso obstruiu a saída de água do telhado e esta acumulou-se, causando infiltrações, mofo, apodrecimento e rachaduras; precisaram desconectar as tubulações dos rufos, de modo a permitir o escoamento de água; em vista disso a água passou a escorrer e acumular, danificando a fachada. Expediu-se alvará. Adveio laudo. O demandado aduziu: definições técnicas de trânsito e mobilidade são afetas a uma Secretaria própria; impugna o laudo quanto à questão de trânsito; a experta deverá manifestar-se acerca da implantação de faixas exclusivas de ônibus e da diminuição do impacto. Acostou peça. O requerido disse: traz parecer técnico de Engenheiro, onde concluído que o atual nível de vibração causado pelo tráfego dos ônibus não é capaz de impor ao prédio efeitos mecânicos suficientes para danificá-lo; o trabalho da perita não se constituiu em laudo e sim, em relatório de vistoria técnica, já que não contemplou levantamentos e testes. O réu enfatizou: junta informações da SMTT; solicitações administrativas a respeito restaram desacolhidas. Os autores elogiaram o trabalho técnico pericial e acostaram parecer de seu assistente técnico. Em face dos documentos trazidos pelo demandado os demandantes aduziram: favorável à pretensão a Secretaria Municipal de Cultura; para a perícia o requerido não indicou assistente técnico e nem formulou quesitos; o parecer juntado merece desconsideração; há contradições na peça; a Secult é o órgão público municipal com maior capacidade para atuação no caso; o CPC prevê que a perícia consistirá em exame, vistoria ou avaliação por profissional especializado, com resultado em laudo; este emanou de profissional especializado e com conhecimento técnico, não sendo a indicação impugnada pelo réu; as disposições da NBR nº 15.575/13 não se aplicam a obras já concluídas ou em andamento quando editada; a NBR nº 5.674/12 estabelece os requisitos de gestão do sistema



de manutenção de edificações, prevendo meios preservatórios das características originais e para evitar a perda de desempenho advinda de degradação; a experta constatou as vibrações; não se falou em desalinhamento de janelas; há relação sim entre o empolamento e a trepidação/alocação da parada de ônibus; a perita deixou de constatar oxidação galvânica em soldas e elementos; irreleva o tipo de telhas; as fissuras não evoluíram para trincas e rachaduras em face da constante manutenção emprestada pelos petionários. Acostaram documentação. Manifestou-se o M.P. O réu aduziu: vê pertinente a oitiva de seu engenheiro civil patologista. Em audiência ouviu-se a profissional que elaborou o laudo anexado á inaugural. Os requerentes trouxeram documentos. Com vista o demandado falou. Prosseguindo na audiência, ouviu-se Engenheiro do Município. O requerido e a testemunha juntaram peças. Manifestou-se o M.P. Os autores disseram: infundadas as informações do Engenheiro do Município; os danos e sua causa foram apurados pela perícia judicial, por seu assistente técnico, e pela Dra. Daniela; o engenheiro obrou com negligência e má-fé; na situação concreta há o agravante de arranques e frenagens de cinquenta linhas de ônibus lotados, com grande frequência; quanto ao corredor de ônibus o engenheiro admitiu que a placa não vai evitar a propagação da vibração, apenas a absorvendo e a transmitindo ao solo; o concreto, espécie de rocha, se não executado de modo apropriado, contribuirá à propagação da vibração; solução passaria por restrição mais efetiva ao trânsito de veículos, notadamente ônibus e caminhões; a alteração do local da parada em nada prejudicaria os usuários do transporte coletivo urbano. Instado, o Município pronunciou-se com documentação. Manifestou-se o M.P. Os demandantes aduziram: o corredor de ônibus anunciado trará benefício irrelevante quanto à trepidação causada por arranque e frenagem de ônibus frente ao prédio. Reiteraram a procedência. Declarou-se encerrada a instrução. Os requerentes depositaram o restante da honorária pericial. O Município acostou alegações finais escritas. Deu parecer o M.P. Liberou-se alvará à experta. É o relatório.

Matrícula imobiliária acha-se às fls. 16 e seguinte.

O bem consta em Inventário do Patrimônio Cultural de Pelotas, consoante peça de fl. 17.

Observa-se ali que, naquela artéria central, Rua Marechal Deodoro, há diversos prédios inventariados como do Patrimônio Cultural da cidade, muitos deles de numeração bem próxima à do bem dos autores.

O Município trouxe dissertação de Mestrado, intitulada "Análise do Risco de Danos por vibração mecânica nos monumentos setecentistas do Caminho Tronco de



Ouro Preto”, de junho de 2011, onde se lê (fls. 293/305, 318/464): “... além do caráter preventivo dos danos causados pelos terremotos e maremotos, outras atividades humanas carecem de informações quanto ao funcionamento dos sismos e ao efeito das vibrações incidentes nos solos, mesmo aquelas de pequena intensidade. A preservação do patrimônio cultural é uma destas atividades, já que as vibrações são transmitidas para as edificações, podendo causar vários tipos de danos ao acervo edificado ... Os danos com origem nas vibrações mecânicas ao patrimônio são mais intensos em cidades históricas devido às características das suas edificações e pelo tipo de pavimentação das suas vias ... Segundo VERDUSSEN (1978), as vibrações também afetam a estrutura de um prédio, com aparecimento de trincas e rachaduras ... A medição de vibrações é feita por instrumentos eletromagnéticos, eletromecânicos ... Nem todas as fissuras, trincas, ou rachaduras presentes no edifício têm origem nas vibrações mecânicas. Muitas delas são resultado da presença de outros agentes patológicos, como os recalques diferenciais, o adensamento do solo pela presença de umidade, transformação química dos materiais, a presença de umidade e determinados tipos de sais, os choques mecânicos diretos ou indiretos, a variação térmica, e ainda outros fatores a serem considerados dependendo cada caso (FOTOS 3 e 4). Então é preciso identificar todos os fatores patológicos presentes para, a partir daí, iniciar os estudos referentes aos níveis de vibração transmitidas até ele e avaliar a intensidade dos danos com esta origem ... INFLUÊNCIA DA VIBRAÇÃO NA DEGRADAÇÃO DOS MONUMENTOS O trânsito de veículos, assim como os sismos, provoca vibrações no terreno, colocando as construções em perigo, devido ao movimento induzido nas suas bases. Durante a vibração, a fundação do edifício fixa ao solo tende a seguir o movimento do terreno, mas devido a efeitos de inércia, a massa do edifício opõe-se a ser deslocada e a seguir o movimento da base. Geram-se sobre a estrutura forças de inércia que são proporcionais à massa do edifício e à aceleração do movimento, que põem em perigo a segurança da construção. A quantificação daquelas forças de inércia e da resposta da estrutura em face delas, é um problema complexo de dinâmica estrutural. O efeito das vibrações pode ser observado pela representação esquemática mostrada abaixo, favorecendo esforços de cisalhamento que tendem a romper as estruturas nos seus pontos de maior fragilidade ... Os movimentos do terreno, que dependem fortemente das condições locais de geologia, topografia e, sobretudo, do subsolo, amplificam-se de modo importante pela vibração da estrutura, pelo que as acelerações chegam a ser várias vezes superiores às do terreno. O grau de amplificação depende do amortecimento próprio do edifício e da relação entre o período fundamental da estrutura e do período do movimento do terreno;



quando as ondas sísmicas atravessam estratos de solo brandos para chegar à superfície, o movimento é mais lento (de menor frequência), mas de maior amplitude, pelo que são excitadas principalmente as estruturas altas e flexíveis; quando o movimento é muito rápido, ou seja, de alta frequência, os efeitos são mais desfavoráveis para os edifícios baixos e rígidos, como são a maioria dos edifícios históricos. O estudo do comportamento das ondas vibracionais incidindo sobre estruturas arquitetônicas tradicionais tem emprego recorrente nas medidas de prevenção e preservação do acervo edificado, seja de maior ou menor importância histórica ou artística. O certo é que as vibrações perturbam as estruturas, podendo interferir decisivamente no processo da sua degradação, dependendo apenas de algumas variáveis que vão determinar a intensidade das vibrações. Esta perturbação pode chegar a arruinar uma estrutura. O movimento do solo consta de vibrações horizontais e verticais, dentre outras. As primeiras são geralmente mais críticas e as que se consideram explicitamente nos cálculos estruturais. No entanto, nos edifícios históricos, pode chegar a ser significativo o efeito das acelerações verticais, porque estas, quando atuam para cima, reduzem o efeito das forças devidas ao peso da estrutura, que são normalmente favoráveis à resistência da estrutura em face de cargas horizontais. O comportamento das estruturas arquitetônicas no NH de Ouro Preto frente às vibrações causadas pelo tráfego de veículos pelas ruas é estudado através da comparação de dados recolhidos a partir da medida dos níveis das vibrações no solo e da análise das patologias apresentadas pelos monumentos localizados nos pontos onde foram tomadas as medidas de vibração. Mesmo os edifícios mais imponentes e com alto grau de sofisticação arquitetônica não ficam imunes aos danos causados pelas vibrações, como é o caso da Casa dos Contos, na Rua São José. Podemos observar que as lesões aparecem inicialmente nos pontos de maior fragilidade da estrutura, no caso, junto às esquadrias, onde as ligações dos grãos que constituem o material ficam mais reduzidas, perdendo assim resistência (FOTO 5). O efeito da concentração de tensões no setor é responsável pela ruptura da alvenaria ... As principais referências sobre o assunto buscaram correlacionar a intensidade das vibrações ao desconforto e danos ao patrimônio na cidade. Foram baseadas em pesquisas estatísticas do trânsito e em medições de ondas vibracionais sonoras e no solo, com origem no trânsito de veículos e na movimentação de pessoas em ocasiões festivas. Não foram encontradas referências de estudos destes aspectos em outros N(s)H(s) no território nacional ... Em 1983 a Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte - GEIPOT e a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos - EBTU, ambas do Ministério dos Transportes, publicou o Estudo de Transportes Urbanos de Ouro Preto, com recomendação para implantação imediata ... A



finalidade era de promover a ordenação da circulação de veículos no NH de Ouro Preto, visando à preservação do seu valioso patrimônio histórico-cultural. Nas conclusões as vibrações e as cargas decorrentes do tráfego pesado são apontadas como responsáveis pelas deformações acentuadas nos terrenos, rompimentos de galerias, e sobrecarga nos muros de arrimo. Além disto, concluiu-se que o tráfego de veículos pesados é incompatível com o sistema viário da cidade, que veículos pesados circulam pela área urbana sem necessidade, que o transporte coletivo é precário, que a Rodovia de Contorno apresenta estado de conservação ruim que é subutilizada. Neste estudo, além de dados estatísticos dos acidentes na área urbana ocorridos em 1980 e 1981, foram realizados testes visando avaliar e determinar a influência das vibrações no acervo edificado em 19 pontos de interesse especial. Os resultados dos testes indicaram que: o tráfego de caminhões e ônibus não provoca vibrações superiores às estabelecidas como limite de danos às edificações, em termos de percepção humana, as vibrações podem chegar aos níveis de incômodas e desagradáveis. o tráfego de ônibus provoca níveis de vibração bastante semelhantes, ou mesmo superiores, aos dos veículos de carga ... o tráfego de automóveis resultou sempre em níveis baixos de vibração. o tráfego pesado e suas vibrações resultam em deformações acentuadas no terreno, com riscos para as estruturas das galerias e dos arrimos ... Efeitos sobre as Edificações Os danos que podem ser causados pelas vibrações oriundas do tráfego podem afetar as edificações, tanto em seus elementos estruturais como em seus elementos estéticos. Os danos estruturais causados pelo tráfego em geral se dão sobre edificações antigas, alargando rachaduras, por exemplo. Os danos estéticos se dão com o rompimento de acabamentos a gesso, deslocamento das telhas, trincas em vidros, etc., que normalmente não afetam a segurança das edificações ... As vibrações geradas pelo tráfego são consideradas de grande importância apenas para os casos em que seus efeitos possam comprometer estruturas (casas, prédios, monumentos, etc) ou instalações que utilizam equipamentos de precisão (laboratórios, hospitais, etc). Conclui-se então a necessidade de que o que sociedade junto ao poder público faça um plano diretor de tráfego observando o bem estar da população e a preservação dos monumentos históricos ... O Manual Rodoviário de conservação, monitoramento e controles ambientais (2005) afirma que o deslocamento de um veículo ao longo de uma via gera vibrações, que são transmitidas ao ar e ao solo, as quais se propagam em todas as direções à semelhança das ondas sísmicas. Tais vibrações são causadas: a) Pelas irregularidades do pavimento, fazendo com que os veículos se desloquem em pequenos saltos que, embora amortecidos pelos sistemas de suspensão, causam impactos com o solo; b) Pelo funcionamento dos veículos, os quais possuem uma



vibração própria, causada pelo funcionamento do motor. Também estas vibrações são parcialmente absorvidas pelo sistema de suspensão e transmitidas ao solo; c) Pela movimentação normal do veículo e por movimentos bruscos, tal como o fechamento de portas, que geram ondas de pressão no ar, cujo deslocamento pode causar vibrações em portas, janelas, etc ... Entende-se por vulnerabilidade de uma edificação frente às vibrações como sendo a importância dos prejuízos esperados na ocorrência de vibrações de uma determinada intensidade. Em geral exprime-se em percentagem do custo da construção ou recuperação do imóvel ... Uma das principais causas de danos para as estruturas são as vibrações transmitidas às fundações dos prédios mediante propagação no maciço. As fontes mais notáveis de vibrações (excluídos os sismos) são o uso de explosivos nas escavações, equipamentos mecânicos pesados (como cravadores de estacas e perfuradoras) e os veículos do trânsito urbano cotidiano. Os fatores que afetam a intensidade das vibrações que são geradas pelo tráfego são: (a) o *peso* e a *velocidade* dos veículos, pois quanto maior o peso, maiores as amplitudes das vibrações transmitidas ao solo na passagem por irregularidades do pavimento. A velocidade contribui aumentando a altura de queda do veículo nas mesmas condições, transmitindo maior energia e aumentando, também, a amplitude das vibrações; (b) a *espessura* e as condições de conservação do pavimento, pois quanto maior a espessura maior a absorção dos movimentos ondulatórios; em contrapartida, quanto mais precário o estado do pavimento, mais numerosos são os geradores das vibrações. As pesquisas voltadas a este assunto constataram que as reduções das vibrações obtidas pelo aumento da espessura dos pavimentos são desproporcionais: para uma pequena redução nas vibrações exige-se um aumento exagerado na espessura, com reflexos consideráveis no custo de construção; (c) a *natureza do solo* e a *distância* que separa a origem da vibração do local onde elas são percebidas, pois estes são fatores que condicionam a transmissão da vibração (meios que no Brasil não existe normatização deste tipo de fenômeno ...". (sublinhou-se)

Fotografia da fachada, obtida através do "Google", de outubro de 2011, encontra-se à fl. 18, sendo realçados leões, estátuas e jarros.

A Norma Técnica ABNT NBR 5.674.2012, válida a partir de 25.08.12, estabelece: "... requisitos para a gestão dos sistema de manutenção de edificações. A gestão do sistema de manutenção inclui meios para: a) preservar as características originais da edificação; b) prevenir a perda de desempenho decorrente da degradação dos seus sistemas, elementos ou componentes; Edificações existentes antes da vigência deste Norma devem se adequar ou criar os seus programas de manutenção atendendo ao apresentado nesta Norma ..." (fl. 231).



Daniela Simões Lopes, Arquiteta e Urbanista, Especializada em Engenharia de Avaliações e Perícias, exarou laudo (fls. 19/31), de **17.05.13**, que instruiu a inicial: "... A inspeção predial é o 'check-up' da edificação, que tem como resultado o diagnóstico de anomalias construtivas, divergência de especificações e falhas de manutenção que interferem e prejudicam o estado de conservação do prédio e de suas instalações. Seu objetivo é a melhoria do desempenho geral da edificação, sua vida útil, utilização, segurança, etc ... Busca-se assim o atendimento às expectativas dos usuários e à qualidade na conservação e valorização do bem imóvel ... Esta inspeção seguirá as diretrizes da Norma NBR 5674/2012 ... Utiliza-se no presente trabalho o ferramental de avaliação da Engenharia Diagnóstica para a análise das manifestações das patologias construtivas verificadas na edificação ... temos em primeiro lugar a *Vistoria*, que consiste na constatação de um fato ou condição relativa a uma edificação e seus componentes, mediante verificação 'in loco' de fatos e da situação física existente ... temos a inspeção definida como a análise técnica de um fato, condição ou direito relativamente a uma edificação, visando a orientar a manutenção predial e a qualidade do bem ... no contexto da Inspeção Predial, *anomalia* representa a irregularidade relativa à construção do prédio e *falha* diz respeito à manutenção, operação e uso da edificação ... Este Laudo Técnico tem por objetivo descrever tecnicamente patologias/falhas existentes na cobertura, calhas, paredes, bem como infiltrações, com a finalidade de avaliar as condições atuais do imóvel ... *Imagem 1* – Empolamento da fachada e deterioração através da infiltração de umidade através do solo. Pode-se notar que o friso acaba por captar a água da chuva, também infiltrando e empolando as paredes internamente,. Causando apodrecimento tanto do marco da janela quanto de seu rodapé ... *Imagem 2* – Infiltração oriunda das reentrâncias dos ornatos acima da janela ... *Imagem 3* – Infiltrações oriundas de rebocos e reentrâncias sem devida impermeabilização. Apodrecimento de janelas e marcos ... *Imagem 4* – Fissura proveniente de trepidação(tráfego)/ falta de impermeabilização (infiltração) e sujidade/porosidade na platibanda ... *Imagem 5* – Empolamento proveniente de falta de impermeabilização e infiltração/ porosidade / sujidade no arco ... *Imagem 6* – Sujidade do arco com presença de vegetação e fungos – maior poder de absorção de umidade em suas reentrâncias / infiltrações das águas pluviais nas saliências ... *Imagem 7* -As telhas da cobertura acabam por deslizar e desalinhar devido a trepidação do tráfego intenso. Pode-se notar através de seu claro deslocamento. Isto acarreta em infiltrações constantes e manutenções constantes ... *Imagem 8* – Porosidade e sujidade nos elementos componentes da fachada, bem como presença de vegetação/fungos facilitando assim a infiltração de



águas pluviais ... Imagem 9 – Arco apresentando fissuras causadas pela infiltração das águas pluviais e trepidação devido ao intenso tráfego ... Imagem 10 – Apodrecimento/rachadura do teto em madeira advinda de goteiras/infiltrações do telhado ... Imagem 5.1 – Empolamento na parede oriundo das infiltrações do telhado e da respingadeira da janela ... Imagem 5.2 – Empolamento e fissuras oriundos da infiltração das águas pluviais e trepidação devido ao tráfego ... Imagem 5.3 – fissura oriunda da trepidação / movimentação devida ao tráfego ... Imagem 3.1 -Muro antigo com sinais de fissuras de retração de reboco ... Imagem 3.2 – Fissuras devido a movimentação do solo/trepidação ... Imagem 5 – Telhas em desalinho. Apodrecimento/rachadura do teto em madeira do banheiro advinda de goteiras/infiltrações do telhado ... Imagem 4 – Telhas em desalinho devido a trepidação. Falta de telhas. Presença de goteiras/infiltrações ... Imagem 3 – Telhas em desalinho devido a trepidação. Vedação inadequada ... Imagem 2 – Telhas em desalinho devido a trepidação, falta de telhas, vedação inadequada ... Imagem 1 – Telhas em desalinho, vedação inadequada ... Mesmo tendo sofrido constantes reformas o casarão histórico não foi descaracterizado em sua cobertura, suas telhas tendem a desalinhar (correr) pela ação da trepidação do intenso tráfego da Rua Mal. Deodoro e arredores. Não apenas as telhas sofrem a ação da trepidação do tráfego, mas a cobertura como um todo e o próprio sistema estrutural do imóvel. No momento em que as telhas ficam desalinhasadas, há em certos pontos críticos do telhado(vide imagens 4, 5 e 10) além da infiltração por águas pluviais, um apodrecimento do forro de madeira, sendo que os pontos mais críticos são o banheiro dos fundos (localizado abaixo do telhado(vide localização / imagem 5), o forro de madeira da sala frontal(vide localização / imagem 2) e o forro de madeira e piso de madeira da sala posterior (vide localização / imagem 4). Sendo assim, a infiltração dá-se basicamente através da má impermeabilização do telhado. As calhas possuem anomalias e falhas de fácil solução necessitando de limpeza periódica e manutenção, tendo em vista a proteção e a integridade do imóvel. Deve-se rever a estrutura de sustentação do telhado, pois tendo em vista os pontos críticos onde tanto o forro quanto o piso estão sofrendo com a ação das águas da chuva, é possível que se tenha que substituir caibros, terças e ripas, tendo em vista que estes elementos também podem estar sendo afetados(apodrecidos) pela ação da umidade ... Algumas paredes encontram-se com sujidades/sinais de empolamento devido à infiltração/umidade, observou-se que as próprias reentrâncias/saliências dos detalhes construtivos/ornatos acabam por represar a água da chuva, podendo-se impermeabilizar a platibanda e mureta, de maneira a minimizar as infiltrações. Outro problema é a má impermeabilização de respingadeiras das janelas, que acaba também captando a água



pluvial e assim infiltrando, apodrecendo marcos e caixilhos (vide imagem 2, 3 da fachada e imagem 5.2 da localização dos pontos críticos) As aberturas necessitam alguns reparos/manutenção tendo em vista o apodrecimento de alguns elementos da janela devido às infiltrações das águas pluviais. O muro e a estrutura como um todo encontram-se em bom estado de conservação, mas em alguns locais pode-se notar sinais da ação nocivos da trepidação do intenso trânsito local ... Recomenda-se urgência no que se refere à criação de barreiras/limitadores de velocidade/retirada da parada do ônibus em frente ao imóvel, tendo em vista que a trepidação proveniente do tráfego intenso foi verificada como o agente causador da maioria das patologias analisadas. Busca-se então excluir este dano externo que acaba influenciando tanto na trepidação da cobertura como na movimentação da estrutura, ambos extremamente nocivos ao imóvel histórico. Após sanado/minimizado o problema da trepidação, deve-se ter como prioridade a impermeabilização da cobertura, bem como os danos causados pelas infiltrações ocorridas apresentadas no laudo. Salienta-se que o imóvel possui manutenção constante e seu estado geral de conservação é bastante bom
(sublinhou-se)

Em 17.06.13 (fls. 32/37), os demandantes, por procurador, dirigiram-se à Secretaria Municipal de Urbanismo e requereram a retirada da parada de ônibus da frente do bem, ou, na impossibilidade, a assunção de responsabilidade pelo Município por qualquer evento danoso a transeuntes e danos no prédio.

Em diálogo (fl. 32, verso) entre a Secretária Municipal de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana e a Gerente de Mobilidade do órgão, aquela menciona importância de manifestação da Secretaria de Cultura e notícia de indicação de retirada dos ônibus intermunicipais da malha urbana.

A Norma Técnica ABNT NBR 15.575, com vigência a contar de 19.07.13, previu (fl. 234): "... parâmetros técnicos para vários requisitos importantes de uma edificação, como desempenho acústico, desempenho térmico, durabilidade, garantia e vida útil, e determina um nível mínimo obrigatório para cada um deles ... A norma NBR 15575 diz que níveis de segurança, conforto e resistência devem proporcionar cada um dos sistemas que compõem um imóvel: estrutura, pisos, vedações, coberturas e instalações ...".

Aludida Gerência exarou a manifestação de fl. 36, em 15.01.14, e ratificou-o: "... A parada localizada neste quarteirão é a mais movimentada para desembarque de todo o sistema de transporte coletivo urbano, já que quase todos os passageiros que se dirigem a área central utilizam esse ponto para desembarque ... Esse



quarteirão fica equidistante entre as paradas anterior e posterior, distribuindo os passageiros para desembarque de maneira mais satisfatória ... Esse quarteirão possui piso de blocos intertravados na parada, para melhor absorção dos impactos de frenagem e melhor condição de trafegabilidade ... O quarteirão anterior possui um número ainda bastante grande de prédios residenciais e fica mais distante do ponto de interesse de desembarque dos passageiros ... O quarteirão posterior se situa muito próximo da parada subsequente do transporte público municipal e ainda é o ponto de parada de ônibus intermunicipal (para o Capão do Leão) ... Os quarteirões anteriores e posteriores também possuem inúmeros prédios de interesse histórico, pois todos pertencem ao Centro Histórico da Cidade, com prédios tombados pelo patrimônio histórico ... somos contrários à realocação do ponto de parada conforme solicitado ...". (sublinhou-se)

Fotografias vieram às fls. 39/41, 45/50, 143/155, 203/206.

A fotografia de fl. 45, inferior, mostra vários ônibus parados junto ao bem.

Na foto inferior de fl. 46, inferior, notam-se pessoas à espera de ônibus, junto ao imóvel.

Na foto de fl. 50, superior, apareceriam danos causados por transeuntes.

Diretor de Transporte, da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito, reportou à PGM (fls. 77/78), em 22.09.15: "... A rua Mal Deodoro em conjunto com a rua Gen. Osório compõe o binário viário preferencial para o sistema de transporte coletivo urbano da cidade por tangenciar a área central da cidade, ainda o principal polo atrator de viagens, em função do seu uso predominantemente comercial e de serviços. Essa proximidade com o centro comercial e de serviços proporciona maior e melhor acessibilidade aos usuários de transporte coletivo em suas viagens diárias ou ocasionais, e esse binário concentra cerca de 80% das linhas de transporte coletivo da cidade ... As paradas de ônibus ao longo da rua Mal Deodoro, entre a Av. Bento Gonçalves e a rua D. Pedro II, se encontram distribuídas de forma equidistante, de forma a proporcionar menores distâncias de caminhada e melhor acessibilidade aos usuários de transporte coletivo ... O pavimento das paradas de ônibus foram reforçados e melhorados com a implementação de pavimento intertravado de concreto que propicia melhor absorção dos impactos de frenagem e aceleração ... Toda a área central da cidade possui exemplares de prédios inventariados no patrimônio histórico da cidade, pois essa área compõem os primeiro e segundo loteamentos da cidade. As ruas Gen. Osório e Mal Deodoro possuem inúmeros exemplares, e as quadras anterior e posterior à quadra em questão também



possuem imóveis inventariados, o que torna esse fator não determinante numa possível relocação ... As paradas ao longo da rua Mal Deodoro estão localizadas nos locais onde se encontram atualmente há várias décadas, e estabelecimentos comerciais se instalaram em suas proximidades, em função do movimento de pedestres originário destas mesmas paradas, notadamente o comércio instalado na rua Voluntários entre as ruas Mal Deodoro e Andrade Neves, e um deslocamento desta parada seria, também, contrário aos seus interesses ... Não existe nenhuma previsão e/ou projeção para o deslocamento das linhas existentes para outras vias do sistema viário. Existe, sim, já aprovado, com verba destinada e com previsão de entrar em execução, o projeto de implantação de faixas exclusivas para ônibus nas duas laterais das ruas Gen. Osório e Mal. Deodoro com pistas em concreto. Essa obra, além de proporcionar maior fluidez, segurança e conforto ao usuário de transporte coletivo, deverá minimizar ainda mais os impactos originados pela frenagem e aceleração dos ônibus em função do seu melhor capeamento sem depressões e/ou elevações e melhor base ...".

A Secretaria Municipal de Cultura ponderou à PGM (fls. 79/80), em **29.09.15**: "... O referido imóvel é de fato bem cadastrado no Inventário do Patrimônio Histórico e Cultural de Pelotas, realizado em parceria com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, 12ª Coordenadoria Regional, está protegido pela Lei Municipal 4568/00, e é bem integrante da Zona de Preservação Cultural de Pelotas – Sítio do I Loteamento, assim definido pela Lei Estadual nº 11499/00; Segundo a Lei Municipal 4568/00, em seu art. 3º, §1º, deverão ser preservadas as fachadas públicas e a volumetria dos bens constantes no Inventário do Patrimônio Histórico e Cultural de Pelotas ... A solicitação relativa a remoção da parada de ônibus não tramitou nesta Secretaria .. Sempre que possível, entendemos prudente e aconselhável a remoção de paradas de ônibus da calçada frontal de imóveis históricos, assim como o controle do trânsito intenso e pesado nestes locais ... Cabe a Secretaria de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana – SGCMO – as definições técnicas relativas ao trânsito e mobilidade, as quais devem considerar todos os aspectos urbanos e também os relativos a preservação do patrimônio histórico ... entendemos viável tal solicitação no que se refere as questões relativas ao Patrimônio Histórico e devendo neste caso haver uma manifestação da SGCMO, quanto a questão apresentada ...". (sublinhou-se)

O Ministério Público, na promoção de fl. 58, aduziu, em **11.11.15**: "... Desde já a Promotoria se manifesta pela nomeação de pessoa habilitada a realizar exame técnico no imóvel objeto da ação, a fim de verificar se o prédio e/ou seus adornos



representam risco à segurança dos ocupantes e dos transeuntes ... Sugere-se, também, como alternativa à nomeação de *expert*, que a Prefeitura seja intimada a fazê-lo através de seu corpo técnico da área de engenharia civil. Cabe aqui frisar que, muito embora o laudo acostado com a inicial aponte que o trânsito de ônibus cause prejuízo à edificação, pela trepidação da cobertura e movimentação da estrutura (fl. 30), não evidencia a existência de riscos concretos a terceiros. O laudo também indica a colocação de barreiras e a redução da velocidade dos veículos como medidas alternativas ao deslocamento da parada, até porque tal retirada, isoladamente, não faria cessar o trânsito de veículos pesados no local. É sabido que a mudança de uma parada de ônibus é uma providência complexa pelo ponto de vista da mobilidade urbana, e, no caso dos autos, corre-se o risco de apenas se transferir o problema para outro quarteirão – também composto por edificações de valor histórico (v. fl. 38) – sem que o problema que gerou a ação seja efetivamente resolvido. Por fim, deve-se ter em mente que a problemática foi detectada há mais de dois anos, parecendo não haver tanta urgência que justifique antecipar a tutela jurisdicional à própria angularização da relação processual. Em suma, a Promotoria se manifesta pela manutenção da decisão liminar e pela realização, com a brevidade possível, de exame técnico no imóvel objeto da causa ...". (sublinhou-se)

A Lei Municipal nº 4.568/2000, que "Declara área da cidade como zonas de preservação do Patrimônio Cultural de Pelotas – ZPPCs – lista seus bens integrantes e dá outras providências", estabeleceu (fls. 81/84): "... A preservação do patrimônio cultural de Pelotas é um direito inalienável do cidadão, sendo sua realização responsabilidade de todos, especialmente do Poder Público, das instituições, das pessoas jurídicas e das pessoas físicas que, de qualquer modo e a qualquer tempo, fruem ou acessam esse patrimônio ... Ficam especialmente considerados integrantes das ZPPCs e preservadas, as fachadas públicas e a volumetria dos bens constantes do Inventário do Patrimônio Histórico e Cultural de Pelotas ...".

Contrato de prestação de serviços por empreitada – lavagem geral de forros de madeira, tabeira, roda forros e portas; restauração e pintura de paredes -, de **12.09.16**, encontra-se às fls. 160/161.

Cupons fiscais e recibos estão às fls. 162/167.

Eminente experta judicial, Arquiteta, discorreu (fls. 179/191), em **14.07.17**: "... O imóvel foi vistoriado no dia 30 de maio de 2017, às 14:00hs. Participaram da perícia, o autor e seu assistente técnico ... objetivo determinar as condições físicas do imóvel, bem como dirimir dúvidas, suas atuais condições, respostas de quesitos, observando-se a vistoria



in loco ... Na perícia observou-se o imóvel, no qual há uma manutenção constante, as patologias apresentadas e verificou-se os efeitos da trepidação relativa as frenagens, tanto no telhado quanto na fachada ... o imóvel possui certas patologias, as quais descreveremos pontualmente a seguir ... F1 – Fissuras na fachada ... F2 – Consequentes danos provenientes de utilização/transito de pessoas ... F3 – Infiltrações ... F4 – Danos em ornamentos/risco de queda ... F5 – Fissuras na fachada ... F6 – Danos nas aberturas, fissuras e empolamento ... F7 – Dano: empolamento da pintura ... F8 – Danos nas aberturas: apodrecimento ... F9 – Dano: desalinhamento do telhado (interno) ... F10 – desalinhamento do telhado (externo) ... F11 – Dano: umidade em paredes ... F12 – Dano: desalinhamento de canos por trepidação ... F13 – Madeiramento em ótimas condições ... F14 – Avarias na alvenaria por infiltração e/ou trepidação ... Esta inspeção seguirá as diretrizes da Norma NBR 5674/2012 ... *A trepidação resultantes das frenagens e arranques de ônibus em frente ao imóvel situado na Rua Marechal Deodoro, 815, pode causar danos ao mesmo? ... Quais são esses danos?* *Resposta:* Sim, conforme foi verificado em vistoria, **há fissuras por trepidação de elementos na fachada(ornamentos), bem como deslocamento de telhas favorecendo infiltrações, com pequenas fissuras na parte superior do imóvel** ... Danos físicos ... Fissuras ... Infiltrações ... Fissuras nos ornamentos ... *Quais os danos causados ao imóvel pela trepidação resultante da frenagem e arranque dos ônibus em frente ao mesmo? (Favor listar de forma específica todos os danos)* *Resposta:* Conforme laudo: - **Deslocamento por trepidação de elementos na fachada(ornamentos)¹ – Fissuras e consequente afrouxamento dos ornamentos da fachada(leões) – deslocamento de telhas - pequenas fissuras na parte superior do imóvel. - respingos de águas pluviais na fachada** - danos relativo ao trânsito de pessoas (vandalismo, etc...) ... - **danos relativos a trepidação dada através das frenagens dos ônibus(deslocamento de telhas, micro-fissuras e fissuras na fachada principal)** – Escoamento deficitário das águas pluviais da calçada ... Apodrecimento de marcas ... Vandalismo ... Respingos de águas pluviais da calçada ... Desgaste do imóvel por má utilização ... *Há fissuras na fachada do imóvel, proveniente da intensa trepidação, tal como constou nas imagens 4 e 9, item 'a') Análise da fachada: patologias e suas paredes internas' e imagens 5.2, 5.3, 3.2, item 'b) Análise da cobertura: localização dos pontos críticos/calhas', do Laudo de fls. 19/30 constante nos autos? (Favor apontar de forma especificada todas as fissuras provenientes da trepidação.)* *Resposta:* Sim, **foi verificado no local que existem fissuras na fachada provenientes da trepidação.** Deve-se notar que as fissuras apresentadas no laudo apresentado pelo autor (fls. 19/30) são compatíveis as mesmas fissuras que verificamos *in loco* na data da perícia ... *Há, no caso concreto, deslocamento/deslizamento das telhas do imóvel em razão da trepidação anteriormente mencionada, tal como apontado, por exemplo, nas imagens*



7.3.2 e 1do Laudo acima mencionado, constantes às fls. 24, 26 e 27 dos autos? Resposta: - **Sim**, vide laudo- imagens F9 e F10 ... *Qual a medida indicada para impedir o deslocamento das telhas e qual o valor estimado para sua execução?* Resposta: Deve-se antes de mais nada salientar que a telha francesa é uma telha complexa, quando nos referimos à vedação da mesma. Mas **é possível tomar algumas medidas que impeçam a trepidação do telhado e a consequente movimentação das telhas, tais como a minimização da trepidação do local. Esta medida é uma medida de custo zero ao poder público, pois o fato de retirar a parada de ônibus do local, e assim, minimizaria os danos ao patrimônio cultural público, vem não apenas a contribuir para a conservação do patrimônio histórico e cultural, mas uma maneira de não onerar mais o proprietário do imóvel histórico, pois as infiltrações de telhado são extremamente danosas ao bem**, e fora a degradação natural do imóvel o proprietário ainda acaba arcando com mais um ônus de uma manutenção, a qual pode ser minimizada, pois no caso de um imóvel histórico, para mantê-lo a manutenção é constante ... *Há danos reflexos causados pelo deslocamento das telhas conforme constou nas imagens 10, 5.1, 5 (fls. 24, 25,26) do Laudo acima mencionado? Exemplo: infiltrações, apodrecimento e rachadura do teto e empolamento da parede.* Resposta: **Sim**, vide laudo ... *Há outras situações em que os danos primários causados pela trepidação, causaram danos secundários/reflexos ao imóvel?* Resposta: **Sim os deslocamentos de telhas traduzem-se nas infiltrações, bem como as trepidações traduzem-se nas fissuras** ... *A trepidação impede que o imóvel permaneça com as janelas que integram a fachada do bem abertas, causando o seu fechamento/batida/danos?* Resposta: Não apenas a trepidação, mas o excesso de pessoas transitando no local ... *A impossibilidade de permanecer com as janelas abertas contribui para o aparecimento de mofo, contribuindo, portanto, para a deterioração do imóvel?* Resposta: Sim, mas o fato de não abrir as janelas se relaciona ao fato da falta de segurança, pois as mesmas não possuem grades, e mesmo que fosse em uma rua pouco movimentada, as mesmas não seriam abertas, haja vista que não possuem grades ... *A intensa trepidação coloca ou pode colocar em risco a estrutura do imóvel?* Resposta: Sim ... *A trepidação pode causar a queda/desprendimento de pedaços da fachada (blocos de concreto) ou dos adornos que localizados na parte superior do imóvel (jarros, leões, estátuas, etc.), oferecendo risco aos pedestres que ali transitam e aos passageiros que aguardam o embarque na parada de ônibus em frente ao bem?* Resposta: **Sim**, vide laudo/conclusão ... *Qual o valor estimado para recuperação dos danos já causados pela trepidação (danos primários e danos reflexos) e posterior manutenção do imóvel com relação aos danos futuros que poderão ser causados pela mesma?* Resposta: Pode-se fazer uma estimativa de R\$ 8.000,00(oito mil reais) para o reparo dos danos atuais, mas deve-se sanar o



agente causador do fato em si ... *Há piso de blocos intertravados em frente ao imóvel?* Resposta: Sim, vide laudo/fotos ... *O piso acima mencionado está cumprindo a função de diminuir de forma efetiva a trepidação decorrente da frenagem e arranque em frente ao imóvel?* Resposta: A pergunta foge ao objeto da perícia. O mencionado piso é um tipo de piso que alia resistência e flexibilidade, muito utilizado na pavimentação de ruas, haja vista sua alta resistência mecânica, à abrasão e a ataques de agentes agressivos ... *Qual a condição do asfalto na frente do imóvel? Há avanço e desprendimento de pedaços?* Resposta: A pergunta foge um tanto ao objeto da perícia. O mencionado piso não possui a resistência dos blocos intertravados, e como encontra-se lideiro ao mesmo, deforma-se e se desprende, conforme foto a seguir ... *Estando dentro do imóvel, é possível sentir a trepidação e ruídos decorrentes do arranque/frenagem dos coletivos? E em frente ao imóvel, qual a vibração/ruído/trepidação constatada? A vibração está de acordo com a norma técnica? Em se tratando de imóvel antigo/inventariado pela Prefeitura, a vibração constatada é prejudicial ao mesmo, estrutura/conservação?* Resposta: **Sim.** Não foi medido a vibração e ruído, mas já houve acompanhamentos de trabalhos que o ruído superava os 110Db, **pode-se afirmar a presença da vibração observada na vistoria in loco.** Conforme já aludido, não foi feita medição de vibração, necessitando aparelhagem específica e exames técnicos para comprovação da mesma, haja vista a constatação da vibração *in loco*. **Em se tratando de imóvel antigo/inventariado a vibração constatada certamente é prejudicial a estrutura/conservação do imóvel,** observa-se então estudos na cidade de Jaguarão/RS em relação ao carnaval de rua, quanto ao grande número de pessoas, a trepidação causada pelo evento e os danos ao patrimônio arquitetônico ... A casa possui manutenção constante, não apresentando sinais de apodrecimento de caibros e cupins no telhado. O imóvel praticamente não possui trincas e rachaduras, pode-se notar algumas trincas acima no telhado e ornamentos, **pode-se notar alguns vãos no telhamento devido ao deslocamento das mesmas.** Deve-se salientar que a telha francesa sempre é considerada uma telha de difícil vedação, pois em muitos casos não há um encaixe perfeito. Pode-se verificar em perícia a integridade do telhado como todo, mas **não se pode desprezar os deslocamentos das telhas causados pela constante trepidação a qual o telhado sofre constantemente** ... Pode-se notar na vistoria a manutenção do telhado, bem como **os deslocamentos das telhas devido a trepidação.** Existe empoçamento de água na frente do imóvel, água a qual acaba sendo jogada na fachada pela ação dos ônibus, respingando constantemente o imóvel em dias de chuva, deve-se salientar que quando houve as obras de asfaltamento, foi fechada a saída do pluvial, causando mais caos ao local e contribuindo para o empoçamento desta água ... **Para que se possa preservar o patrimônio histórico, deve-se adotar algumas medidas mitigadoras, bem como alguns incentivos ... o grande movimento**



de pessoas e carros vem a prejudicar o imóvel histórico, pois o fato da grande quantidade de pessoas na parada de ônibus, vem gerar danos a fachada(as pessoas apoiam-se nas paredes, colocam os pés nas mesmas(apoiando-se na parede da fachada, etc...), as frenagens dos ônibus que por lá transitam também contribuem a trepidação constante incidente no imóvel e conseqüente deslocamento de elementos da fachada, deslocamento de telhas, ornamentos e infiltrações (negritou-se sublinhadamente)

A Secretaria Municipal de Cultura, em nova manifestação externou (fls. 194/195) em **07.08.17**: “... A solicitação de retirada da parada de ônibus da frente do imóvel, embasada pelo Laudo Técnico da Arquiteta Elisabeth Lambrecht, registrada no CAU sob nº A28130-1, evidencia os problemas causados ao bem inventariado tanto na /questão estrutural devido às vibrações derivadas do movimento e frenagem dos veículos de transporte coletivo, como os danos à conservação de sua fachada e passeio público, provocados pelos passageiros que utilizam este espaço. Considerando a técnica construtiva destes prédios incompatível com o sistema de trânsito dos dias atuais entendemos que é prudente e aconselhável a remoção de paradas de ônibus das calçadas frontais de imóveis históricos, assim como o controle de tráfego intenso e de cargas pesadas nestes locais, no entanto, as definições técnicas relativas ao trânsito e mobilidade são de competência da Secretaria de Transportes e Trânsito (STT), que deve considerar todos os aspectos urbanos incluindo-se a preservação do patrimônio histórico ... entendemos viável tal solicitação no que se refere às questões do patrimônio histórico devendo encaminhar para consulta à STT quanto à questão apresentada ...”. (sublinhou-se)

Parecer Técnico de Engenheiro Civil Patologista, da Secretaria Municipal de Obras e Pavimentação, de **21.08.17**, assentou (fls. 197/206): “... Em atendimento ao solicitado no MEM nº 018638/2017-PGM realizamos a ANALISE DO LAUDO PERICIAL requerida no presente processo ... em respeito à técnica aplicável, não se trata de um Laudo de Perícia. Trata-se de um Relatório de Vistoria técnica ... uma Perícia exige um nível de levantamento e testes de mensuração que comprove, à luz das normas técnicas, os níveis e parâmetros apurados em sede de ensaios e testes tecnológicos ... Mais adiante se tem firmado como diretriz da VISTORIA a norma da ABNT – NBR 5674/2012. Ora, esta norma, como já confessa o próprio relatório, tem como objetivo estabelecer critérios normativos para a GESTÃO DE MANUTENÇÃO DE EDIFICAÇÕES. A norma que disciplina a matéria de INSPEÇÃO PREDIAL é a NBR 15.575 ... os preceitos normativos adotados não se coadunam com a vistoria em apreço. Não é preciso muita destreza técnica para se concluir que um prédio com as características



como as do objeto da vistoria é mais suscetível às vibrações do meio. Uma estrutura em aço ou concreto armado tende a receber melhor os efeitos da vibração (DIN 4150-3, 1999). Em contrapartida, as construções antigas e patrimônios históricos, edificados com materiais menos resistentes, como a alvenaria de tijolos de barro, queimados em forno ou não, taipa ou madeira, podem sofrer desde trincas estéticas até danos estruturais irreversíveis quando expostos a elevados níveis de vibração. O nível de vibração aceitável só é possível de ser aferido através da medição da Velocidade de Partículas através de parâmetro energético (nível aceitável abaixo de 2mm/s – PPV) ... sem o teste, é impossível mensurar a severidade das vibrações ... toda e qualquer conclusão a que se chegue, com relação ao nível de vibração provocado pelo trânsito no local, é fruto de pura opinião. Não se pode atribuir tecnicidade às conclusões sem a régua normativa em relação à matéria ... o trabalho tenta descrever 'manifestações patológicas' e não 'patologias' uma vez que a última é o estudo desses fenômenos. Nos registros fotográficos juntados ao relatório é possível constatar várias manifestações patológicas cuja origem não pode ser atribuída ao trânsito ou não se relacionam ao imóvel propriamente dito ... Uma janela só pode ter o seu desalinho configurado a ponto de interferir no seu funcionamento se a estrutura do sistema construtivo tiver trincas e rachaduras consideráveis. O próprio relatório revela que só existem 'FISSURAS'. Como é de domínio técnico uma fissura não se estende às estruturas. Elas não são passantes. São superficiais ... O registro F2 afirma: 'Consequentes danos provenientes de utilização/transito de pessoas'. Sendo o objeto da foto uma calçada é possível concluir que o aspecto levantado em nada se relaciona com o trânsito e nem mesmo com o imóvel objeto da vistoria ... As infiltrações apontadas no registro F3 também não se relacionam com as trepidações. Como já destacado pelo próprio relatório foram apontadas fissuras e não rachaduras no prédio ... essas manifestações patológicas tem definições distintas na norma da ABNT (NBR 9575 e NBR 15575). Registros de aspectos com a descrição de 'empolamento'. Qual a norma ou qualquer outra fonte técnica que atribui como causa de aparecimento de empolamento por ocorrência de excesso de trepidação? Não há fundamentação técnica que sustente essa afirmação. Portanto, sem nexo de causalidade com o trânsito do local ... A foto F12 afirma que existe o desalinho dos canos por trepidação. Mais uma vez não foi apontado o parâmetro técnico que dá sustentação a afirmação. Um exame pericial poderia, por exemplo, apontar o fenômeno de oxidação galvânica nas soldas e/ou fixação daqueles elementos. Caso isso fosse constatado mais uma vez poderia se afirmar que as inconsistências não tiveram origem no excesso de trepidação. Observação baseada em opinião do vistoriador ... Umidade em parede. De que



forma as vibrações podem impor 'umidade' nas paredes? Sem fundamento técnico. O relatório reiteradamente refere-se a 'telhas francesas'. Não encontramos esses elementos na cobertura do imóvel em questão. Encontramos telhas cerâmicas do tipo colonial ou goiva ... Na foto F14 o único aspecto que pode ser atribuído a ocorrência de vibrações é uma fissura paralela ao paramento da alvenaria. As outras avarias são nitidamente provocadas por ação mecânica direta. O que se difere de propagação de ondas vibratórias de trepidações ... Não se pode atribuir a origem de 'fissuras' em excesso de trepidação. Com o tempo que já existe a configuração atual (parada de ônibus), fossem as trepidações a origem, as fissuras já teriam evoluído para trincas e rachaduras. O que não ocorreu ... 'Fissuras': Qual o exame técnico a que foi submetido o contexto para afirmar o grau de severidade das trepidações? Sismógrafo? Decibelímetros? Quais os resultados? Que normas esses resultados extrapolaram? Sem isso estaremos diante de opinião pessoal do técnico observador. 'Respingos de água': Onde está a sua relação com as trepidações? ... 'trepidação através das frenagens dos ônibus': Como uma frenagem pode determinar o aparecimento de micro-fissuras? A extrapolação dos níveis de vibração do trânsito pesado não deveria provocar 'rachaduras' e 'trincas'? Onde elas estão?-'escoamento das águas pluviais da calçada': No que isso se configura numa agressão direta ao imóvel? ... Como foi feita a medição para comprovar a severidade das vibrações? É só opinião? ... é impossível que uma janelas seja desalinhada no sistema (parede, revestimento, janela) em que se encontra sem que outro elemento desse sistema tenha também sido afetado. Como observado anteriormente o prédio teria que apresentar desalinhamento múltiplo nos elementos desse sistema. Pintura, parede, reboco, fundações, etc ... É óbvio que o acúmulo de pessoas por si só já pode representar um mecanismo de degradação. O simples fato das pessoas colocarem os pés nas paredes já representa uma agressão ao prédio. Fato esse que ocorre em todas as paradas de ônibus da cidade ... Onde consta a planilha dos custos estimativos feitos pelo vistoriador? Qual a sua origem? ... Qual a norma que atribui a medição de 110Db no decibelímetro como fator de extrapolação de vibração? Onde a quantidade de 'ruído' (medição efetuada) se relaciona com a trepidação no levantamento realizado? ... Ela afirma que o imóvel, *ipsis literis*, praticamente *não possui trincas e rachaduras* ... No intuito de ajudar na elucidação das alegações do demandante realizamos uma vistoria com a execução de alguns exames de aferição. Num exame de 'Transbordamento' foi possível verificar a total insignificância das vibrações causadas pelos ônibus que ali fazem a sua parada ... Mesmo com uma intensa operação de parada e arrancada dos ônibus não ocorreu o transbordamento do copo ... Esse fato é importante considerando que o copo



estava no nível mais suscetível aos efeitos das ondas de trepidação ... é possível afirmar que as vibrações que ali ocorrem não seriam capazes de provocar a movimentação de telhas ... É uma hipótese totalmente desarrazoada a de que as vibrações venham a provocar rachaduras e trincas na estrutura do prédio ... Como complemento de verificação foi realizada uma vistoria com o suporte de um Drone que realizou diversos registros fotográficos aéreos. Como pode ser comprovado a fachada do prédio (Foto RF03) encontra-se intacta e diferente do que afirma o 'Laudo Pericial' não apresenta sequer as fissuras apontadas pelo mesmo ... No mesmo registro fotográfico é possível constatar que a cobertura está em bom estado de conservação em que pese a idade do imóvel. No RT 05 temos o detalhe do telhado que revela a quebra de telhas que certamente contribuem para o aparecimento de goteiras no interior do imóvel. No RT 06 constata-se a falta de limpeza nas calhas com o aparecimento de vegetação dentro da seção de escoamento da calha. O detalhe mostrado no RT 07 constata que os ornatos arquitetônicos de fachada encontram-se preservados e sem sinais de deterioração por ações mecânicas externas ... Pelos exames e levantamentos realizados é possível afirmar que o atual nível de vibração provocado pelo tráfego dos ônibus não é capaz de impor ao prédio efeitos mecânicos suficientes para danificá-lo. Em que pese o eventual desconforto aos usuários do imóvel a sua estrutura não está ameaçada pela ação do trânsito no local ... o ideal seria não haver uma parada de ônibus na frente de uma imóvel tão antigo e frágil frente às solicitações eventualmente impostas por um pesado trânsito ou acúmulo de pessoas ... (sublinhou-se)

O Secretário Municipal de Transportes e Trânsito posicionou-se (fls. 211/121), em 13.09.17: "... A solicitação de retirada ou deslocamento da parada de ônibus em tela já foi motivo de demandas diretas dos proprietários desta casa à Administração Pública Municipal em outras oportunidades. Em todas as vezes a Prefeitura, por intermédio de suas secretarias envolvidas no tema, negaram o pedido ... O Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Pelotas opera basicamente com linhas radiais centro – bairro, transportando milhares de passageiros diariamente no seu trajeto casa- trabalho (estudo)- casa com mais de dois milhões de viagens/mês. A rua Mal Deodoro em conjunto com a rua Gen Osório formam o binário fundamental de acesso e de saída do centro da cidade em direção aos bairros e vice-versa. Obras de melhoria estão sendo finalizadas na rua Gen Osório com o objetivo de proporcionar maior segurança e fluidez aos usuários do transporte coletivo, e, a rua Mal Deodoro já possui projeto aprovado com recursos direcionados do governo federal e deve entrar em obras, ainda esse ano, com esse mesmo objetivo. Pavimentação em concreto na faixa exclusiva foi executada na rua Gen Osório e



está prevista também para a rua Mal. Deodoro. Conclúe-se do exposto acima que a rua Mal Deodoro permanecerá sendo um importante eixo de transporte coletivo de acesso à área central ... As paradas de ônibus são localizadas no sistema viário obedecendo critérios de diatância entre elas e considerando o uso das edificações em frente a elas. Procura-se, também, na medida do possível não realizar alterações, mantendo, se possível, o existente e consagrado pelo uso. As paradas na área central são bastante antigas e muito poucas sofreram alterações nos últimos anos. A parada da rua Mal Deodoro 815, na verdade, ocupa não só a porção em frente a esta casa, mas todo o quarteirão entre as ruas Cassiano do Nascimento e Voluntários da Pátria. Essa parada está equidistante das paradas anterior (próximo a rua Senador Mendonça) e posterior (entre as ruas Mal Floriano e Lobo da Costa), e é o principal ponto de desembarque dos usuários que se dirigem à área de comércio central. Essa parada é basicamente de desembarque, pois a grande maioria das linhas estão em final de percurso. Cabe ressaltar a existência de estabelecimentos comerciais de pequeno porte que se instalaram nas proximidades dessa parada (Rua Voluntários da Pátria, principalmente), na busca de clientes usuários de transporte coletivo ... A preservação do patrimônio histórico da cidade é preocupação de todos, principalmente do setor público. Nesse contexto a Secretaria de Transportes e Trânsito procura evitar a localização de paradas em frente a prédios de interesse histórico e cultural, no entanto na área central da cidade é praticamente impossível essa prática em função do grande número de edificações inventariadas pela Secretaria de Cultura. No caso em tela, os quarteirões anterior e posterior ao atualmente utilizado para parada de ônibus, possuem exemplares igualmente inventariados. A Prefeitura há alguns anos atrás substituiu o pavimento em asfalto, nesse quarteirão, para blocos intertravados de concreto com vistas a diminuir possíveis impactos da frenagem dos veículos de transporte coletivo. Os quarteirões adjacentes não possuem essa pavimentação e as obras futuras de qualificação prevêem pavimentação em concreto ... A casa 815 teve uso residencial até seu fechamento há cerca de dez anos atrás. A não utilização da residência acaba por comprometer a sua construção por maior e mais permanente que seja a sua manutenção. A rua Mal Deodoro, e a casa 815 seguirá possivelmente sofrendo a ação de vandalismo, com ou sem parada na sua frente, face ao grande número de pedestres que circulam por essa zona ... Acredita-se, ainda, que em futuro próximo com as obras de qualificação da rua Mal Deodoro projetadas, grande parte do transtorno, que possa estar ocorrendo seja amplamente minimizado ...".

Assistente técnico dos demandantes manifestou-se (fls. 217/218) em 26.10.17: "... resta-nos salientar os seguintes pontos abordados pelo perito: - Resta claro que



o imóvel vem sofrendo por longo período a influência danosa da parada de ônibus existente, conforme evidenciado nas respostas aos quesitos apresentados. - Cabe-me unicamente salientar que, na resposta ao quesito nº 10, o valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais) informado pela Perita, é o valor estimado para a reparação tão somente dos danos atuais, já existentes. Contudo, não cessando a trepidação existente no local, os danos continuarão ocorrendo, sendo o proprietário obrigado a arcar com constante manutenção e os mesmos problemas apresentados e/ou agravados, o que irá influenciar em um gasto constante com o imóvel

Manual do Usuário de Imóveis inventariados, do Patrimônio Cultural de Pelotas, recomenda (fls. 226/230): "... Em Pelotas o órgão responsável pelo acervo arquitetônico histórico e cultural é a Secretaria Municipal de Cultura que trata da documentação, conservação e proteção destes bens, buscando a sua valorização e revitalização, resgatando a identidade e a memória pelotense. As ações de inventário e preservação também são de responsabilidade desta secretaria, que orienta proprietários e responsáveis técnicos em projetos e intervenções em prédios históricos (inventariados ou tombados) e em seu entorno, analisando as suas condições, indicando diretrizes e autorizando incentivos fiscais, como a isenção de IPTU ... Lei Municipal nº. 2708/82 Cria o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Cultural (COMPHC) especificando sua composição e instituindo o processo de tombamento em nível municipal. Essa lei que teve por base o Decreto Federal nº. 25/37 disciplina o processo de preservação da memória histórica, cultural e arquitetônica da cidade de Pelotas tendo sido modelo para outras cidades brasileiras. Cabe destacar que, durante o período de atuação do COMPHC, 10.000 prédios foram analisados, 1189 cadastrados no inventário e 236 tombados provisoriamente em 1987. Com a aprovação da lei 3128/88, somente 16 prédios tiveram o tombamento definitivo ... A criação da Secretaria Municipal de Cultura em 2001, atual órgão responsável pelas políticas de preservação no município e a ampliação do quadro técnico profissional do departamento de preservação constituíram ações fundamentais para a efetivação do processo de resgate do patrimônio histórico da cidade. Atualmente as ações de preservação do patrimônio histórico cultural buscam prioritariamente: * Garantir a permanência dos exemplares remanescentes, tombados e inventariados, como testemunhos de um período, registros da memória e da história da cidade; * Qualificar o entorno dos bens inventariados através de ações que valorizem os exemplares arquitetônicos e o contexto em que estão inseridos, na tentativa de manter a integridade da paisagem urbana; * Orientar proprietários e responsáveis técnicos e estabelecer diretrizes para projetos arquitetônicos de intervenção em prédios inventariados e seus confrontantes laterais; *



Divulgar e promover o Patrimônio Histórico e Cultural do município, principalmente através da educação patrimonial ...". (sublinhou-se)

Documento sem data externou (fls. 261/262): "... 'As vibrações colocam as construções em perigo devido ao movimento induzido nas suas bases', conclui o estudo 'Análise do risco de danos por vibração mecânica nos monumentos setecentistas do 'Caminho Tronco' de Ouro Preto', de Luiz Mauro de Resende (Engenheiro Civil/IPHAN/REDEMAT) e dos professores Flávio Sandro Lays Cassino e Adilson Rodrigues da Costa (UFOP/REDEMAT). Este é um problema que não está limitado apenas a Ouro Preto, mas também pode se estender a outras cidades históricas com características similares, como São João del-Rei e Tiradentes. Basta fazer uma rápida viagem de ônibus urbano pela ruas de calçamento rustico em Tiradentes - ou mesmo por rua de paralelepípedo ou poliédrico irregular em São João del-Rei - para sentir os efeitos das trepidações. O artigo faz referência ao 'Manual Rodoviário de Conservação, Monitoramento e Controles Ambientais' para mostrar que o 'deslocamento de um veículo gera vibrações, que são transmitidas ao ar e ao solo, as quais se propagam em todas as direções à semelhança das ondas sísmicas'. Estas vibrações são causadas pelas irregularidades do pavimento (provocando pequenos saltos); pelo funcionamento dos veículos (os quais possuem uma vibração própria); movimental normal do veículo e movimentos bruscos. 'Em outras palavras, são pequenos tremores de terra (terremotos) - isto pode parecer exagerado - que nós comumente chamamos de 'trepidações', observa o professor Marco Túlio Raposo, aposentado do Departamento de Ciências Naturais da UFSJ. A amplitude dessas trepidações depende das características do solo, do seu revestimento e também da velocidade e do peso dos veículos, explica o professor Marco Túlio. 'Em linhas gerais, pode-se afirmar que veículos pesados, em velocidade elevada, trafegando em solos mais duros e irregulares, provocam vibrações de maior amplitude e com mais energia associada, sendo, portanto, agentes susceptíveis de causar dano a edificações e monumentos próximos da origem das trepidações' ... Mas de que danos estamos falando? O professor Marco Túlio responde: 'Os danos podem ser estruturais: rachaduras, afundamento, por exemplo. Podem ser estéticos: trincas, escorregamento de telhas etc. Entretanto, esses efeitos são cumulativos, se agravam com o passar do tempo pois as vibrações podem movimentar as bases de uma edificação que, embora tendam a acompanhar o movimento do terreno, opõem resistência a esse movimento, gerando forças de intensidade significativa que atuam nas fundações. Portanto, casario mais antigo, construído com materiais e técnicas artesanais, fica mais sujeito a danos do que imóveis



mais novos.' ...'. (sublinhou-se)

A profissional, que elaborou o trabalho juntado à preambular, manifestou-se (fls. 266/272), em **13.03.18**: "... Resta tanto no laudo do perito do juízo, quanto nas fotografias acostadas e vistoria *in loco* do imóvel, bem como no fato do mesmo necessitar de manutenção constante tanto na alvenaria quanto na cobertura, haja vista as telhas além de amarradas, deslizarem e desalinharem. - É notório que estas SOFREM EFEITO DE TREPIDAÇÃO/VIBRAÇÃO SIM, E ISTO É UMA EVIDENCIA FÍSICA, DAS CONSEQUÊNCIAS DA TREPIDAÇÃO. - Tanto a trepidação É CAPAZ DE IMPOR AO PRÉDIO EFEITOS MECÂNICOS SUFICIENTES PARA DANIFICÁ-LO, que estes danos físicos restam muito bem explicitados e citados na vistoria do perito do juízo ... O Documento apresentado em juízo trata-se sim de Laudo Pericial, este baseado em vistoria técnica com relatório ... Primeiro: o nobre colega foge o objeto de perícia, no momento que discorre sobre testes de mensuração. Segundo: na própria vistoria técnica, pode-se auferir os danos físicos, evidentes no imóvel, o que comprova a vibração. Terceiro: mesmo o nobre colega não tendo feito nenhum destes testes citados por ele mencionado para dar seu parecer técnico, o mesmo inclusive ignora os danos físicos existentes e evidentes no imóvel. Desprezando algumas leis fundamentais da física à análise do feito, o qual esta profissional discorre posteriormente ... Nota-se também o completo desconhecimento a fundo das normas técnicas quanto a citação e aplicação correta das mesmas, pois o nobre colega cita a NBR-15.575², esta datada de 2013 e conhecida como Norma de desempenho. Observa-se assim, que não há parametrização a prédios históricos, até porque a mesma versa sobre desempenho de edificação novas, sendo assim, a alegação do NOBRE COLEGA é TÉCNICAMENTE INFUNDADA, DEVENDO SER UTILIZADA A ABNT - NBR 5674/2012, conforme a expert utilizou³ ... Nota-se que o nobre colega afirma: 'Não é preciso muita destreza técnica pra se concluir que um prédio, com as características como as do objeto de vistoria é mais suscetível às vibrações do meio', sendo assim, o colega afirma que o mesmo, sofre danos pelo meio o qual está inserido, caracterizando assim o NEXO CAUSAL das evidências encontradas em perícia ... Observa-se que as manifestações patológicas da edificação, são exatamente devido às patologias as quais a mesma possui (nexo causal) ... quanto a janela: as fissuras podem aumentar e estenderem-se a estrutura. No caso, haja visto diversas evidencias contundentes levantadas em perícia. NEXO CAUSAL ... Como as telhas 'escorregam' com a trepidação, observa-se que as infiltrações provém SIM da trepidação. NEXO CAUSAL ... o empolamento vem da infiltração/patologias de alvenaria. NEXO CAUSAL ... observando a constante manutenção



a qual o imóvel é submetido, bem como a trepidação que o mesmo sofre, é possível através de vestígios observar o desalinho das telhas e igual rompimento da solda do cano do pluvial via trepidação, observando conceitos básicos da física(propagação de ondas mecânicas em materiais sólidos), falta de ancoragem do mesmo(esteste resta solto) e a fragilidade do ponto de solda/galvanização do mesmo. NEXO CAUSAL ... Equivoca-se o nobre colega quando afirma que uma 'fissura não se estende às estruturas', haja visto que a fissura, pode aumentar para uma trinca e posteriormente para uma rachadura, conforme bibliografias consultadas. Portanto as fissuras são o primeiro estágio de manifestação das patologias elencadas. NEXO CAUSAL ... Quanto o tipo de telha, é claro o equívoco do perito do juízo na nomenclatura da telha, o que de maneira nenhuma deve-se desprezar o trabalho realizado em detrimento à especificação do tipo de telha. Observa-se que o tipo de telha vistoriada(cerâmica colonial - tipo capa e canal), pela sua configuração e desenho, bem como a experiência profissional demonstram que é muito mais difícil haver desalinho no telhado quando o mesmo é composto de telha tipo capa/canal, ao contrário da forma da telha francesa, a qual é mais plana e muito mais suscetível ao desalinhos. ... Observa-se que o nobre colega RECONHECE a patologia da foto nº 14 como efeito da vibração, observando-se que toda edificação trabalha de maneira diferente e como um todo. Sendo assim, deve-se observar que a transmissão estrutural das vibrações tem por base a caracterização das funções transferência de aceleração de um ponto, o qual irá se transmitir a onda mecânica de maneira diferente a cada local do prédio, haja visto o tipo de rigidez estrutural do imóvel, bem como a especificidade de cada material componente do mesmo e sua interação com a onda vibratória (frequência de excitação das partículas) ... a vibração afeta sim o imóvel como um todo, haja visto vistoria in loco e todas as patologias/manifestações patológicas já exaustivamente mencionadas ... As fissuras as quais apresentam-se no imóvel, no caso, em sua maioria estruturais, se manifestam como recalque de solo, observa-se que com a vibração, o solo se movimenta juntamente com a edificação, havendo assim, aos poucos continuamente o solapamento do solo causando danos na edificação, e mais grave ainda é a continuidade diária destes efeitos mecânicos sobre o imóvel em tela ... Observando as patologias e estudos no local, experiência profissional, não se faz necessário tanto preciosismo, pois existem estudo de danos por vibração em prédios históricos já fundamentados, portanto a necessidade de aferição destes danos, observando as evidências apresentadas e estudos, torna-se IRRELEVANTE. Observando que a agressão a integridade do imóvel é constante e diária pela vibração, haja vista a necessidade de manutenção constante ... A medição de ruído se relacionou quanto a



movimentação da rua e excesso de movimento/pessoas, o que evidencia o trânsito no local e movimentação de pessoas, fatos geradores de movimentação/trepidação - NEXO CAUSAL ... Como bem sabe o colega, e aplicando as leis da física e estudos das estruturas, para um determinado ângulo, a deformação será maior quanto maior foi a distância deste ângulo, ou seja, o 'exame de transbordamento' deveria ter sido feito na platibanda do imóvel, e não junto ao solo (efeito zero), sendo assim, e respeitando as leis da física, **TECNICAMENTE NÃO ACOLHEMOS COMO VÁLIDA ESTE EXAME E ARGUMENTAÇÃO, HAJA VISTO QUE AMBOS SE BASEIAM EM PRECEITOS EQUIVOCADOS** ... Observando o tamanho do imóvel em tela, as partes da cobertura podem possuir patologias diferentes e/ou setorizadas, conforme abordado no Laudo/vistoria do perito ... a manutenção é constante no imóvel periciado, portanto este, na data a qual o colega foi no imóvel, é passível de ter passado por algum tipo de manutenção ... O fato de afirmar que 'a sua estrutura não está ameaçada pela ação do trânsito no local', é um posicionamento equivocado, pois existem evidências as quais foram abordadas no laudo pericial, as quais demonstram o contrário: o imóvel apresenta fissuras de recalque de solo, observa-se igualmente uma vibração constante e diária, o trânsito constante de pessoas e estas em frete ao imóvel, acabam causando danos ao imóvel, bem como a própria pavimentação da via e o empoçamento de água, gradativamente vem a agredir a integridade da fachada histórica (vide fotos do laudo pericial), causando danos/patologias na alvenaria ...".

Em audiência (fl. 289) surgiu a ideia de o Município antecipar a colocação de placa de concreto no pavimento do leito da rua, na quadra onde situado o bem.

Em resposta (fls. 465/470) o Município externou, em **26.04.18**: "... Tendo em vista que a obra deve seguir o cronograma previsto em contrato e aprovado junto ao órgão financiador, a Caixa Econômica Federal, e também obedecer o andamento conforme os trechos previstos em projeto, que são eles: ... Não é possível iniciar os serviços solicitados entre as Ruas Cassiano e Vol. da Pátria. Contudo, este trecho está /previsto seu início dentro de um prazo de 120 dias ...".

Em audiência prestaram depoimento a profissional que elaborou laudo integrante da preambular e o assistente técnico do Município.

Daniela Simões Lopes, Arquiteta com Pós-Graduação que dá título de Engenheiro, discorreu sob compromisso: "Sou perita há 14 anos. Possuo nove pós-graduações. Fui contratada pela família. Não tenho contato com eles após o trabalho. A Norma de 2012, nº 5674, é voltada a patologias e a de 2013, é de desempenho, de imóveis novos. Esta trabalha mais com a questão de edifícios. A perita utilizou a norma correta.



Faço parte da Diretoria do IBAPE do Rio Grande do Sul. O prédio histórico pode ter todo tipo de material, tendo um diferente sistema construtivo em relação aos modernos. Nestes se usam concreto, pilares. Existem muitos estudos sobre trepidação. Esta transmite-se para a estrutura do prédio e aí podem surgir trincas, rachaduras. No local a intensa trepidação pode trazer danos à estrutura do imóvel. A gente trabalha com vestígios. Há trepidação constante e as telhas vão escorregando. No caso tem frenagem, já que parada de ônibus. Nos adornos há uma foto na perícia onde existe um buraco num encaixe. Percebi fissuras e pequenos deslocamentos. Na fl. 182, foto 14, aparece um pedaço deslocando. A trepidação é pequena mas constante. Na fl. 184 nota-se problema estrutural. A fissura vai até 0,5 mm, a trinca de 0,5 mm a 1,0 mm, e a rachadura, acima de 1,0 mm. Parece óbvio que o corrimento de telhas tem por causa trepidações. Não voltei ao prédio, seu interior, após 2013. Há uns dias passei pela frente e notei empoçamento de água. A telha é colonial, tipo capa e canal, com menos tendência a mexer-se. Na época eu subi por fora. Havia a reclamação deles de que as telhas começavam a correr, mais as da frente do prédio. Não fiz sondagem de solo por ali. O deslocamento de telhas causou infiltração e umidade. Empolamento vem de infiltração, umidade. Tive acesso ao laudo do Engenheiro da Prefeitura e pontuei cada local. O método do exame de transbordamento não foi correto. O ideal seria na platibanda, mais em cima e esbelta. Eles têm um grande cuidado, manutenção constante. Incontestes o deslizamento de telhas e o solapamento do solo. O ideal seria diminuir o trânsito na via. A parada é um agravante. Na frente a água empoça e a água é constantemente jogada na fachada”.

Luís Fernando Galvão, Especialista em Engenharia Diagnóstica, servidor municipal, declarou sob compromisso: “O trabalho feito foi de vistoria, na engenharia diagnóstica. A perícia exige exames comprobatórios. A norma 15575 também se aplica a prédios históricos. Quem mediu a vibração? Nenhum aparelho foi usado. Vários motivos podem dar causa a danos em prédio. Decibelímetro mede barulho. A vibração começa e é mais forte em baixo. Eu não vi desalinhamento ou deslizamento de telha. Vi sim telha quebrada no meio. Usei um drone. Não tive acesso ao prédio. Trincas e rachaduras exigem ação mecânica efetiva. Não vi recalque do solo. Recalque é quando o solo cede. Toda construção recalca. O problema é quando existe um recalque diferencial. Impossível não haver vibração com o trânsito ali, mas é ínfima. A placa de concreto da nova reforma vai absorver eventual vibração, talvez até eliminando problemas. Começo por perguntar quais danos? Na fl. 143 vejo microfissuras. A rachadura de fl. 145, superior, não se deve à trepidação, se esta ultrapassar os limites. O portão em arco foi feito independentemente da



casa. Na foto F10 da perícia não se vê telha arrastada”.

Nobre Dra. Promotora de Justiça, em parecer final, exarou (fls. 487/498):

“... a divergência envolve embate entre o interesse particular de proprietários de imóvel inventariado de vê-lo livre do fator de degradação supostamente causado pelos inconvenientes da instalação de uma parada de ônibus em frente ao prédio em questão e o interesse público de manter a situação questionada em razão de necessidade logística do sistema de transporte público e mobilidade urbana. Existem pretensões subsidiárias (a) de isenção de eventuais responsabilizações por danos que o imóvel possa causar em decorrência do fator de degradação em debate e (b) de retirada da restrição imposta pelo inventário do bem, de forma a possibilitar livre intervenção para a adoção de medidas para a eliminação dos fatores de risco. Em relação à tutela dos bens de valor arquitetônico, histórico, artístico e cultural, e respectivo dever do zelo por tanto, dispõe a Constituição Federal: ... Na legislação ordinária federal, repetem-se cânones protetivos de mesma natureza, sendo exemplo disposição contida na Lei nº 10.257/2001 (Estatuto das Cidades): ... A Constituição Estadual do Rio Grande do Sul, por sua vez, determina: ... E a Lei Estadual n.º 10.116/1994 (Lei do Desenvolvimento Urbano): ... A proteção dos bens de valor arquitetônico, histórico, artístico e cultural insere-se na noção de proteção do próprio meio ambiente, equiparando aquela subespécie ao geral dos bens de tal natureza, inclusive em termos de indisponibilidade dos interesses que os gravitam. Isso porque, hodiernamente, o conceito de meio ambiente compreende, de um ponto de vista humanista, a natureza e as modificações nela introduzidas pelo ser humano. Os elementos advindos da intervenção humana integram o meio ambiente cultural, o qual se contrapõe ao meio ambiente natural, formado pelos elementos que existem independentemente da ação humana ... Destarte, inquestionável a indisponibilidade dos interesses relativos aos bens de valor arquitetônico, histórico, artístico e cultural, enquanto componentes do meio ambiente cultural. O ordenamento jurídico pátrio instituiu vários instrumentos de proteção de tais bens de natureza indisponível, dentre os quais o tombamento e o inventário cogitados no art. 216, § 1º, da CF/88 e no art. 40, § 1º, da Lei Estadual n.º 10.116/1994. A regulamentação geral do tombamento encontra-se no Decreto-lei n.º 25/1935, aonde delineados os efeitos e o regramento de tal instituto. Inexiste, contudo, regulamentação legal geral do instituto do inventário, que fica por conta de leis estaduais e locais de cada ente federado. No Município de Pelotas, o regramento do inventário (instituto debatido na lide) vem regrado na Lei Municipal n.º 4.568/2000, a qual, em seu art. 2º, instituiu as Zonas de Preservação do Patrimônio Cultural (ZPPCs). A instituição das ZPPCs acarretou, na prática, restrições às



intervenções tanto nos imóveis inventariados, quanto nos seus confrontantes, para preservação da volumetria e da tipologia daqueles, conforme disposições constantes dos art. 3º a 5º da Lei Municipais n.º 4.568/2000. A Lei, em seus arts. 6º a 9º, instituiu sanções e instrumentos de polícia administrativa para caso de intervenções desconforme com as restrições protetivas impostas aos imóveis inventariados no Patrimônio Histórico e Cultural de Pelotas ... Assim, resta claro que o patrimônio cultural pode ser protegido de diversas formas. E que o tombamento é, sem dúvida, a forma clássica de preservação. Entretanto, também o inventário, por previsão constitucional e legal, constitui-se em forma alternativa de reconhecimento da importância sociocultural de um bem, tendo o MUNICÍPIO DE PELOTAS encampado no sistema legislativo local tal instrumento de proteção e restrição a intervenções nos imóveis que, por sua relevância, restarem inventariados. Porém, tal encargo/dever de proteção/preservação do patrimônio cultural, histórico, artístico e arquitetônico incumbe não apenas ao Poder Público, mas à sociedade como um todo e em particular ao proprietário do bem relevante. O art. 5º, inc. XXII, da CF/88 assegura o direito à propriedade privada, mas o inc. XXIII do mesmo dispositivo subordina o exercício do referido direito ao desempenho de uma função social: ... Isso se aplica, logicamente, aos bens de valor cultural, histórico, artístico e arquitetônico. Se por um lado permitida a fruição e a disposição sobre bem de valor histórico-cultural, por outro imputado ao proprietário o dever de mantê-lo, a bem da satisfação do anseio social de preservação da memória cultural ... evidente, até por uma questão de bom-senso, que compete ao proprietário promover a manutenção preventiva da edificação e seus equipamentos, com vistas a atender aos padrões urbanísticos da Cidade. Por outro lado, transporte coletivo e políticas de mobilidade urbana encontram-se igualmente consagrados como direitos sociais, metaindividuais, em âmbito constitucional e legal, dos quais não podem os entes federados descuidar, especialmente os Municípios, detentores da competência para a organização e prestação de serviços públicos de interesse local ... A Lei n.º 10.257/2001 (Estatuto das Cidades) estabeleceu diretrizes gerais da política urbana, incluindo questões relativas a transporte público e mobilidade urbana entre os paradigmas a serem inarredavelmente considerados nas ações locais de organização das cidades: ... Portanto, a proteção/preservação do patrimônio cultural, histórico, artístico e arquitetônico e o direito ao transporte coletivo e a políticas de mobilidade urbana eficiente constituem-se em direitos indisponíveis de mesma grandeza, que não podem se excluir, mas coexistir. Nesse sentido são as disposições contidas no Plano Diretor Municipal, instituído pela Lei Municipal n.º 5.502/2008: ... Os autores são proprietários do imóvel situado na Rua Marechal Deodoro,



n.º 815, conforme matrícula ... Referido imóvel encontra-se inserido na ZPPC-1, conforme art. 2º da Lei Municipal n.º 4.568/2000, e inventariado no Patrimônio Cultural de Pelotas (fl. 17). A informação contida no documento da fl. 79 corrobora tal condição: ... Sua inclusão no inventário do Patrimônio Cultural de Pelotas lhe assegura, portanto, especial proteção/preservação de sua fachada pública e de sua volumetria, consoante ressaltado na informação supra transcrita. A necessidade de preservação das características originais do telhado, do forro, da pintura interna e etc, sustentada pelos autores, ultrapassa o pálio protetivo do inventário. Parece haver certa confusão entre a proteção/preservação assegurada/imposta pelo instituto do inventário e a do tombamento. Demais interesses/ônus de conservação de aspectos do imóvel diversos de fachada e volumetria inserem-se no normal da propriedade imobiliária, incumbindo ao proprietário a escolha do que melhor lhe convenha em termos econômicos, afetivos etc para a conservação/restauro/alteração significativa do imóvel. Assim, pelo viés da proteção/conservação do patrimônio arquitetônico, histórico, artístico e cultural, descabe cogitar de qualquer responsabilidade do demandado para com a preservação de itens do prédio diversos de fachada e volumetria. Por outro lado, consabido que a responsabilidade civil dos entes públicos se dá na modalidade objetiva, nos termos do art. 37, § 6º, da CF/88, exigindo, para o reconhecimento de obrigações reparatórias (ou de mera cassação da conduta alegadamente danosa, como verificado na presente demanda), a prova da conduta, do dano e do nexo causal. A conduta do MUNICÍPIO (instalação da parada ônibus em frente ao imóvel) é inconteste. Os documentos acostados aos evidenciam alguma degradação do imóvel. O Laudo de Vistoria das fls. 19/29, instruído com o RRT (Registro de Responsabilidade Técnica) da fl. 31, elaborado por Arquiteta contratada pelos autores, diagnostica patologia nos seguintes termos: ... As conclusões do Laudo Técnico das fls. 180/191, elaborado pela perita nomeada pelo Juízo, corroboram a prova de alguns danos no imóvel. Vejamos: ... A prova dos autos, entretanto, não evidencia extreme de dúvidas a relação de causalidade entre a localização da parada do ônibus em frente ao prédio (conduta imputada ao MUNICÍPIO) e a degradação do seu telhado, forro, pintura etc – itens não resguardados pelo inventário (dano alegado). As avaliações técnicas acima transcritas não permitem concluir que a causa das patologias do imóvel se deva exclusivamente à localização da parada de ônibus em frente ao seu endereço, nem que a remoção dela daquele local extinga fatores de depreciação do prédio. Nos trabalhos técnicos das fls. 19/29 e 180/191 indicados os problemas encontrados e como causas a trepidação e o excesso de pessoas transitando no local, dentre outros. No entanto, informado que não foi medida a vibração e o ruído (fl.



189), de modo que falho o laudo no ponto. Em contraponto, o Parecer Técnico das fls. 197/206 rechaça enfaticamente a relação de causalidade entre a localização da parada de ônibus e as patologias constatadas no prédio, nos seguintes termos: ... É bem verdade que o contraponto acima transcrito é feito por um técnico integrante do quadros do demandado, o que poderia inspirar suspeita de parcialidade da avaliação. Todavia, a especialização da formação do parecerista firmatário das fls. 197/206, a riqueza técnica de seus fundamentos, a forma mais detalhada das abordagens e sua condição de servidor público, dotado de presunção de legitimidade de seus atos, avalizam valorização de suas conclusões, inclusive em detrimento dos esclarecimentos técnicos trazidos pela parte contrária e pela própria perita judicial, na esteira do que permite, ademais, o art. 479 do CPC. Por certo que a via de trânsito em que se localiza a parada de ônibus em questão tem fluxo intenso de veículos, em especial ônibus, e de pessoas. E que tal parada de ônibus tem intenso movimento de pessoas, conforme documentos dos autos, do que se deduz a existência de algum tipo de prejuízo ao prédio dos autores. No entanto ausente prova cabal do nexo de causalidade entre o funcionamento da parada de ônibus e as patologias constatadas no imóvel. A referida ausência de nexo de causalidade verifica-se em relação tanto às patologias não protegidas (telhado, forro, paredes internas, piso, pintura etc), quanto protegidas (fechada e volumetria) pelo inventário, consoante expressamente exposto no Parecer Técnico das fls. 197/206. Tal parecer refere, enfática e fundamentadamente, que inexistem patologias na fachada que comprometam a sua integridade e que a trepidação causada pelo trânsito dos ônibus em frente ao prédio não é causa das patologias – não comprometedoras da integridade da fachada – verificadas no local. A argumentação da inicial, centrando a causa da deterioração do prédio exclusivamente na circunstância da localização da parada de ônibus, olvida óbvios fatores de depreciação, de conhecimento vulgar, tais como a antiguidade da edificação, o desgaste natural pela ação do tempo, a defesagem de técnicas construtivas ultrapassadas e a natureza de prédio urbano. Impossível desprezar a inserção do imóvel em ambiente urbano e as consequências que tal contexto urbano acarretam, algumas danosas. Também não é razoável/proporcional a imposição de limitações excessivas ao funcionamento urbano em face da facilitação da conservação de prédios históricos. A pretensão de retirada da parada de ônibus do local atual seria relevante para melhor preservação do prédio, porém não se pode desconsiderar o prejuízo ao sistema de mobilidade urbana e transporte público que o deferimento de tal pleito acarretaria. As informações da fl. 36, prestadas por arquitetos da Secretaria Municipal de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana, dão uma exata noção do quanto restaria prejudicado o



serviço de transporte coletivo pelo provimento do pedido de retirada da parada de ônibus de seu local atual: ... Nesse sentido os esclarecimentos das fls. 71/72, prestados pelo Diretor de Transportes da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito: ... Portanto, o deferimento do pleito de retirada da parada de ônibus implica em sério prejuízo ao direito coletivo ao transporte público e a políticas de mobilidade urbana. É de se ponderar que a retirada da parada de ônibus do local atual não impedirá os prejuízos decorrentes da interação do prédio com a via pública e com os inconvenientes causados por transeuntes menos educados, uma vez que situado o imóvel em zona central da cidade, com forte vocação comercial. Não se desconsidera que todo esse contexto torna mais onerosa a responsabilidade dos proprietários para com a conservação dos imóveis antigos inventariados. Todavia, a propriedade imobiliária em tais condições não gera apenas ônus aos proprietários, uma vez que a legislação garante benefícios, em compensação aos maiores encargos e dificuldades de manutenção, como por exemplo, a isenção de pagamento do IPTU, assegurada pelo art. 28, inc. III, da Lei Municipal n.º 6.178/2014: ... Assim, cabível ao Poder Público e ao proprietário o ônus de preservação de imóvel inventariado, sendo que, com a isenção tributária acima referida, contribui o MUNICÍPIO com sua parte em tal tarefa. Necessário também destacar que a referida rua, conforme debatido em audiência, receberá, a semelhança do que ocorreu em outra via, em Pelotas, cobertura asfáltica para a implantação de corredor de ônibus, que se destina a suportar o peso e os prejuízos decorrentes do intenso tráfego de coletivos. Destarte, a pretensão de retirada da parada e ônibus de frente do imóvel não deve ser acolhida. Descabido o deferimento do pleito alternativo de autorização de retirada dos adornos da fachada do imóvel. Tais itens encontram-se sob a proteção indisponível do inventário (porquanto integrantes da fachada do prédio). Não comprovados danos ou riscos potenciais decorrentes de tais itens, conforme Parecer Técnico das fls. 197/206, acima transcrito, embora, plenamente possível a ocorrência de danos, inclusive a terceiros, diante da idade do prédio, de seus adornos, de forças da natureza etc. A manutenção de tais adornos, no entanto, consiste em ônus dos proprietários (compensação pela municipalidade por meio da isenção de IPTU), em relação ao qual não comprovada (ou alegada) impossibilidade ou excessiva onerosidade no cumprimento da obrigação de conservação, bem como impossibilidade de utilização de técnicas apropriadas que minimizem os riscos existentes. Descabido o pleito de exclusão do imóvel do rol de bens inventariados, seja pela indisponibilidade dos direitos envolvidos, seja porque não evidenciado oneração excessiva ou inexecutável em decorrência de tal situação jurídica. Por fim, impertinente o pleito de responsabilização prévia do MUNICÍPIO por



eventuais danos que venham ser causados a terceiros por desabamentos ou deslocamentos de blocos da fachada do prédio, pois isso implicaria em responsabilização mais do que objetiva do ente público, sem a perquirição específica e pontual dos elementos próprios da responsabilização estatal (conduta, dano e nexos de causalidade) ... opina pela improcedência ...".

Não há falar em prescrição.

A narrativa aponta situação que se perpetua no tempo, com danos permanentemente advindos dos fatos.

A discussão não se centra em erro ou acerto no inventariamento do prédio.

Os requerentes adquiriram o lindo prédio por herança.

Desde **junho de 2013**, primeiro na via administrativa e após pelo presente processo, buscam eles solução ao impasse gerado.

Caso inexistissem os problemas suscitados, os autores teriam buscado arquiteta, via administrativa, advogados, com toda sorte de despesas e incômodos pertinentes?

No requerimento administrativo postularam a retirada da parada de ônibus da frente do bem, ou, na impossibilidade, a assunção de responsabilidade pelo Município por qualquer evento danoso a transeuntes e danos no prédio.

A Secretaria Municipal responsável por gestão da cidade, manifestou, lá em **janeiro de 2014**, que: a parada localizada neste quarteirão é a mais movimentada para desembarque de todo o sistema de transporte coletivo urbano, já que quase todos os passageiros que se dirigem a área central utilizam esse ponto para desembarque; esse quarteirão fica equidistante entre as paradas anterior e posterior, distribuindo os passageiros para desembarque de maneira mais satisfatória; o quarteirão possui piso de blocos intertravados na parada, para melhor absorção dos impactos de frenagem e melhor condição de trafegabilidade; o quarteirão anterior possui um número ainda bastante grande de prédios residenciais e fica mais distante do ponto de interesse de desembarque dos passageiros e o posterior situa-se muito próximo da parada subsequente do transporte público municipal e ainda é o ponto de parada de ônibus intermunicipal (para o Capão do Leão); os quarteirões anteriores e posteriores também possuem inúmeros prédios de interesse histórico, pois todos pertencem ao Centro Histórico da Cidade, com prédios tombados pelo patrimônio histórico; somos contrários à realocação do ponto de parada conforme solicitado.



Outra Secretaria Municipal, de Transportes e Trânsito, reportou em **setembro de 2015**: a Rua Mal. Deodoro em conjunto com a rua Gen. Osório compõe o binário viário preferencial para o sistema de transporte coletivo urbano da cidade por tangenciar a área central da cidade, sendo o principal polo atrator de viagens, em função do seu uso predominantemente comercial e de serviços; essa proximidade com o centro comercial e de serviços proporciona maior e melhor acessibilidade aos usuários de transporte coletivo em suas viagens diárias ou ocasionais, e esse binário concentra cerca de 80% das linhas de transporte coletivo da cidade; as paradas de ônibus ao longo da rua Mal Deodoro, entre a Av. Bento Gonçalves e a rua D. Pedro II, encontram-se distribuídas de forma equidistante, de modo a proporcionar menores distâncias de caminhada e melhor acessibilidade aos usuários de transporte coletivo; o pavimento das paradas de ônibus foi reforçado e melhorado com a implementação de pavimento intertravado de concreto, que propicia melhor absorção dos impactos de frenagem e aceleração; toda a área central da cidade possui exemplares de prédios inventariados no patrimônio histórico, pois essa área compõem os primeiro e segundo loteamentos; as Ruas Gen. Osório e Mal. Deodoro possuem inúmeros exemplares; as quadras anterior e posterior ao quarteirão em questão também possuem imóveis inventariados, o que torna esse fator não determinante numa possível relocação; as paradas ao longo da rua Mal. Deodoro estão localizadas nos locais onde se encontram atualmente há várias décadas; estabelecimentos comerciais instalaram-se em suas proximidades, em função do movimento de pedestres originário destas mesmas paradas, notadamente o comércio instalado na rua Voluntários da Pátria, entre as ruas Mal. Deodoro e Andrade Neves; um deslocamento desta parada seria, também, contrário aos seus interesses; não existe nenhuma previsão e/ou projeção para o deslocamento das linhas existentes para outras vias do sistema viário há, já aprovado, com verba destinada e previsão de entrar em execução, o projeto de implantação de faixas exclusivas para ônibus nas duas laterais das ruas Gen. Osório e Mal. Deodoro com pistas em concreto; essa obra, além de proporcionar maior fluidez, segurança e conforto ao usuário de transporte coletivo, deverá minimizar ainda mais os impactos originados pela frenagem e aceleração dos ônibus em função do seu melhor capeamento sem depressões e/ou elevações e melhor base.

A seu turno, a Secretaria Municipal de Cultura posicionou-se em **setembro de 2015**: o referido imóvel é de fato bem cadastrado no Inventário do Patrimônio Histórico e Cultural de Pelotas, está protegido pela Lei Municipal 4568/00, e é bem integrante da Zona de Preservação Cultural de Pelotas – Sítio do I Loteamento; deverá ter



preservadas as fachadas públicas e a volumetria; sempre que possível, prudente e aconselhável a remoção de paradas de ônibus da calçada frontal de imóveis históricos, assim como o controle do trânsito intenso e pesado nestes locais; incumbe à Secretaria Municipal de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana – SGCMO – as definições técnicas relativas ao trânsito e mobilidade, que devem considerar todos os aspectos urbanos e também os relativos a preservação do patrimônio histórico.

Bem posta, assim, a controvérsia.

Trata-se de bem inventariado, cabendo aos proprietários a preservação da fachada e da volumetria.

Na Rua Marechal Deodoro, como acima assentado, existem vários prédios inventariados, alguns inclusive de numeração bem próxima à do em discussão.

Trata-se aquela via do principal acesso de transporte coletivo urbano ao centro comercial e administrativo da cidade.

Tal tudo indica perpetuar-se-á ainda por largo lapso de tempo, já que em andamento obras de vulto na Rua, com corredor (es) de ônibus.

Qual a garantia aos postulantes de que com a obra cessarão as vibrações e trepidações aludidas?

Infelizmente, a Administração Pública Municipal, na esteira do entendimento da Secretaria Municipal de Cultura, deixou de obter outro plano viário de forma a retirar daquela rua e da Rua General Osório, com apreciável número de imóveis inventariados, a condição de vias preferenciais de transporte coletivo.

Na ótica administrativa municipal devem os donos dos prédios inventariados da Rua Marechal Deodoro aceitar a realidade, mantendo, como fazem os demandantes, às suas expensas as fachadas e a volumetria de seus imóveis.

De outra parte o Município indemonstrou nos autos que estimula tal conduta dos proprietários, isentando-os, no todo ou em parte apreciável, de pagamento de IPTU, de valor certamente vultoso considerando as dimensões e a localização do bem em tela.

Não se fez no processo uma perícia com aparelhos apuradores de trepidações ou vibrações, sendo citados a respeito sismógrafo e acelerômetro de partículas.

Três profissionais, duas arquitetas e um engenheiro civil, amparam a tese de danos ao imóvel, em face da existência da parada de ônibus à frente com arrancadas e frenagens de coletivos.



Dos três dois poderiam ser referidos como de interesse maior na procedência: Daniela Simões Lopes, contratada para o trabalho que amparou a inaugural e que prestou depoimento, e Joaquim Martins Muller, assistente técnico.

O mesmo não pode ser dito da experta, nomeada pelo Juízo e, até prova em contrário, sem qualquer vinculação com os litigantes.

Sinale-se que, para a perícia, o Município deixou de indicar assistente técnico e formular quesitos.

Pelo requerido manifestou-se, e de modo enfático, profissional engenheiro, com especialização em diagnóstico de prédios, e integrante do quadro de servidores municipais.

O Dr. Luís Fernando Galvão, que igualmente prestou depoimento, assentou que as conclusões da perícia e da Dra. Daniela constituíam teses.

O fato de a vistoria externa feita pelo Dr. Luís, com uso de "drone", deixar de verificar danos em adornos da fachada e deslizamento de telhas tem importância relativa, pois a prova mostra que, elogiavelmente, os autores dedicam tempo e dinheiro para constantes conservações.

O que fazer-se?

O Município manterá o transporte coletivo naquela artéria central e inclusive, repise-se, está a investir na requalificação viária da Rua Marechal Deodoro.

Inaceita o Município, por suas razões, alterar a posição de dita parada de ônibus.

Imagina-se que determinar a mudança da parada para local diverso, no quarteirão anterior ou posterior e readequação do local de outras, resolveria o problema dos autores, mas apenas empurraria o ônus a outros proprietários de imóveis inventariados naquela rua.

Transferir a responsabilidade por danos a pedestres em face de quedas de adornos ao Município seria de difícil amparo, já que a manutenção da fachada como um todo seguiria ao encargo de particulares, no caso os demandantes.

A solução menos ruim a todos – Coletividade e os requerentes – vem a ser a determinação de que o prédio deixe o rol de inventariados.

Com isso os requerentes poderão, como prevenção, retirar os adornos potencialmente perigosos e alterar o material da fachada que se desprende e, for o caso, promovendo alguma mudança na volumetria.



A improcedência, acatando-se a posição da Administração, soa inaceitável.

Ficariam, na hipótese, os autores reféns da situação gerada, com gastos constantes e sem contrapartida efetiva de parte da Administração.

Lamenta-se tal desfecho, já que o prédio, além de belo, data de **1876**.

Felizmente trata-se de um entre 1.189 imóveis inventariados.

Isto posto, **JULGO PROCEDENTE** a ação, **ACOLHO** o pedido "b.2" de fl. 11, e **DETERMINO** que o bem seja retirado da lista de imóveis inventariados da cidade. *Suportará* o réu custas processuais, despesas processuais (nelas incluída a verba honorária pericial), emolumentos, e honorários advocatícios que estipulo, na forma do art. 85, do NCPC, atento ao trabalho desenvolvido, à natureza do processo, e ao valor da ação, em R\$ 7.000,00.

Com atraso em face de acúmulo de ações para exame e férias nos lapsos de 03 a 09.06. e 22.07. a 05.08.19.

Bento Fernandes de Barros Júnior,
Juiz de Direito