

Ata da 128^a Reunião do CEPHIA,
realizada em 16/10/2007.

Nos dezesseis dias do mês de outubro de dois mil e sete, às 16:00 horas, reuniu-se o Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico, em sua centésima vigésima octava reunião, na sala de reuniões da SEE/C, situada à Rua Ébano Pereira, 240.

Presentes à reunião a Secretaria de Estado da Cultura e Presidente deste Conselho, Ira. Vera Haj Mussi Augusto, e os seguintes conselheiros: José La Pastina Filho, Carlos Frederico Marés de Souza Filho, Sérgio Luiz Lordoni, Roseli Terezinha Boschilia, Eduardo Salamuni, Luiz Alberto Kleina, Rogério Tonetti, Paulo Sidnei Ferraz, João Casilo, João Batista Lampert e Heverson Rangel Aranda. Justificaram a ausência os conselheiros: Maria Tarcisa Bega, Tereza Urban, Oldemar Blasi, Sérgio Leoni, Rodrigo Santos Rocha Loures, João José Bigarella, Ana Cláudia Graf, Ana Lúiza F. Salles e Alceu Maron. Presentes ainda a Ira. arquiteta Rosina Lali Alice Parchen, Coordenadora do Patrimônio Cultural e Secretária Executiva deste Conselho. A Ira. Presidente abriu a reunião com a leitura e aprovação da ata da última reunião, com, digo, que foi aprovada por todos. Como primeiro assunto a ser discutido, a proposta apresentada pelo IPPUC para a implantação de um terminal de integrações - ampliação das estações tubo na Praça Eusébio Lorréa, estiveram presentes o advogado Mauro Rocha, o arquiteto Edmar Meissner, supervisor de implantações e o assessor da presidência o engenheiro Euclides Kovari, do IPPUC. Fazendo uso da palavra, os representantes do IPPUC informaram aos conselheiros sobre os financiamentos para a cidade de Curitiba e, entre eles o empréstimo do governo francês que vem para atender três grupos de necessidades, um deles para a regularização fundiária, outro para a recuperação ambiental e o terceiro para a ampliação da capacidade de

transporte urbano de Curitiba. Relataram que o eixo mais crítico, a linha Norte/Sul que atende 21 mil passageiros por hora em cada sentido, mais as linhas Boqueirão e linha Verde, todas estão cruzando na Praça Eutrásio Corrêa por isso, a necessidade do terminal ser ampliado. Após a explanação feita, os senhores conselheiros fizeram questionamentos sobre os impactos desta implantação na paisagem tombada, no sistema de circulação de veículos e de pedestres naquela área, sobre os estudos de freqüência e sobre a real eficácia deste empreendimento no tempo. Após este discussão, os convidados retiraram-se e a Dra. Secretaria da Cultura solicitou ao Conselheiro La Pastina, que fizesse a leitura de seu parecer sobre o assunto, cujo projeto lhe foi encaminhado com antecedência. O Conselheiro deu início à sua fala ressaltando a importância da Praça Eutrásio Corrêa, dos tombamentos, dos esforços que vêm sendo realizados para a recuperação dos imóveis da área pelo Ministério Público do Paraná em conjunto com a SEEC e dos investimentos das muitas pessoas que estão restaurando os edifícios da Rua Barão do Rio Branco de frente à Praça. «INTRODUÇÃO». Através do Of. nº 013/2007-CEPHA de 09/10/07 foi-me encaminhado o "projeto do IPPUC para a implantação de estações tubo na Praça Eutrásio Corrêa" composto por: I) Ofício nº P/322/07 de 28/09/07 do Dr. Augusto dos Lants Neto, presidente do IPPUC, dirigido à Profª Vera Maria Haj Mussi Augusto, Secretária de Estado da Cultura e Presidente do CEPHA, acompanhamento, digo, acompanhando a proposta de "ampliações e desalinhamentos das estações-tubo situadas naquele logradouro? II) Folders no formato A3 com 9 pranchas da proposta: 1- Mapa de Curitiba, sem escala, com os eixos de transporte. 2- Planta de situações da atual Estação-tubo da Praça Eutrásio Corrêa, sem escala. 3- Planta de situações da proposta, sem escala. 4- Mapa de linhas com as

existentes e as novas, sem escala. 5- Plantas dos níveis do piso da estação e do subsolo, sem escala. 6- Cortes longitudinais (esquemáticos e detalhe) e transversais, sem escala. 7 - Perspectiva vista da Praça para a Estação. 8- Perspectiva vista Avenida 7 de Setembro. 9- Perspectiva aérea . III) Justificativa para "ampliações da Estações de Integração da Praça Eusébio Correia". Considerações sobre a proposta e sua justificativa. 1. Sobre o ofício de apresentação: Informa o Sr. Presidente do IPPUC que o "sistema de Transporte coletivo de Curitiba, implantado no começo dos anos setenta, vem sendo aperfeiçoado constantemente" buscando uma maior eficiência. Com a criação de novas linhas bem como a implantação da Linha Verde, na antiga BR 116, que "têm como passagem obrigatória a Estação da Praça Eusébio Correia, onde será criada a integração físico-tarifária" entre elas e as linhas leste-oeste, que "beneficiarão, diretamente, mais de 50.000 usuários". 2. Sobre a justificativa: 1. Contextualizações: "Com a consolidação dos eixos estruturais e a integração com a região metropolitana" novas alternativas de transporte coletivo são necessárias, considerando-se que "é cada vez mais intenso o tráfego da cidade, com quase um milhão de veículos em circulação" número que aumenta a uma taxa de cerca de 6% ao ano, fato que interfere na eficiência do sistema, com a gradativa redução na velocidade operacional que no início era de 30 Km/h e hoje está em 17,5 Km/h, especialmente as linhas do Eixo Norte-Sul, que transportam, nos horários de pico, cerca de 21.000 passageiros / hora / sentidos. Constata-se uma migração do Transporte coletivo para o individual, por questões ligadas à "rapidez, qualidade e conforto". 2. Proposta: A URBS "adota o conceito do corredor rápido do transporte coletivo, que vem sendo aperfeiçoado ao longo dos anos e no momento atual... uma atualização permitirá um novo salto na qualidade..." Esta

nova configuração terá os seguintes princípios: - parte da frota de bi-articulados será convertida em linhas diretas, só parando nos Terminais de Integração. - criação de higieiros, linha direta que beneficiará cerca de 50% dos usuários. - atuais linhas metropolitanas (hoje com ponto final no Terminal do Guadalupe, antiga Rodoviária de Curitiba) serão reestruturadas como alimentadores dos higieiros metropolitanos. Para o atendimento destes princípios, "será necessário fazer intervenções físicas nas canaletas exclusivas" (desalinhamento de estações-tubo) para permitir a ultra-passagem dos higieiros. O sistema de sinalizações semafórica dará prioridade para os ônibus das linhas diretas, fato que aumentará a velocidade operacional e, com ampliações de Terminais e estações intermediárias, espera-se a "ampliação da capacidade, no eixo-norte-sul de 22 para 30 mil passageiros/hora/sentido, fato que possibilitará ganhos operacionais que irão reduzir tempo e custos, aliviando pressões sobre a Tarifa".

3. A situação da Estação Eutrásio Correia: - Esta situação "em ponto estratégico do sistema de transporte, onde circulam linhas do eixo leste-oeste, norte-sul" aos quais poderão ser "agregados itinerários vindos da linha verde e da linha boqueiros-centro cívico". - A escolha da Praça Eutrásio Correia para a implantação do Terminal de Integração obedeceu os critérios de menor custo de instalações e redução de quilometragem e tempo e seu projeto "prevê o desencontro das estações-tubo que hoje se encontram frente a frente, o aumento da capacidade das estações-tubo e a integração entre os diversos eixos através de galerias subterrâneas. Os estudos de intervenções buscaram minimizar de todas as formas o impacto das obras sobre o sítio histórico ali existente." 4. Benefícios com a ampliação da Estação Eutrásio Correia: - Segurança dos usuários,

integrações por galerias subterrâneas. - atendimentos ao afluxo de 28.000 passageiros/dia útil quanto à integração dos cinco eixos de transporte (Norte/Sul, leste, Oeste e Boqueirão)

- economia: "... o total de passageiros/dia útil que demandarão a estação economizarão pelo menos uma passagem de R\$ 1,90 por dia útil. Isto equivale a uma economia diária de aproximadamente 53 mil reais e uma economia anual de aproximadamente 16,6 mil horas de reais." Considerações Finais. Não há dúvida de que a situação do sistema de transporte coletivo de Curitiba e Região Metropolitana necessita de constantes aperfeiçoamentos e aporte de recursos para melhorar sua eficiência sem aumentos das tarifas. Dúvida não há, também, de que a Praça Eutrópico Correia encontra-se em local estratégico do ponto de vista do transporte coletivo, e nem poderia ser diferente, pois suas origens remetem ao final do século XIX com a chegada do Transporte ferroviário. O que precisa ser discutido aqui é se o destino das praças públicas deve ser, necessariamente, o de simples Terminais de ônibus urbanos ou metropolitano, como o caso dramático das Praças Rui Barbosa e Tiradentes. As novas gerações, acaso têm notícia da existência do "Teatro de Bolso", num dos cantos da antiga Praça Rui Barbosa? Será que este descaso com os espaços públicos, antes locais de encontro e da socialização é a única alternativa para equacionar apenas um dos aspectos da vida urbana, a função "circular"? A mais bela e ainda íntegra praça de Curitiba deve necessariamente ser sacrificada, ao ser cortada sua relação com o edifício que a originou? O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, bem como este CEPHA, quando da implantação desse empreendimento comercial, não quiseram fazer uso de suas prerrogativas legais para a revitalização da Praça Eutrópico, ao aceitar passivamente a tese de que nenhuma porta deveria ser

aberta para a praça, exceto a entrada principal. Participei na época de um fórum de debates sobre esta questão e, por mais que afirmasse a necessidade dessa "concessão" dos empreendedores para o bem da praça não obtive sucesso. Tenho acompanhado a luta da Coordenadoria do Patrimônio Cultural desta SEEC e do Ministério Público Estadual para a revitalização da praça e a restauração dos casarios que a emoldura. Um já encontra-se restaurado (o nº 763 da Rua Barão do Rio Branco) e um outro, o nº 805, encontra-se em fase final de recomposição de sua volumetria externa. Por estas razões, este mesmo Conselho, em oportunidade anterior, assim manifestou-se com relação à instalação de um terminal de transportes na praça: "Após a apresentação do projeto para o Terminal de Transporte Urbano - Estação Central - Praça Eutrásio Corrêa, feita pelos arquitetos do IPPUC ao CEPHA e após as considerações dos Senhores Conselheiros, chegou-se à conclusão que é inviável o tráfego intenso de ônibus na Rua Barão do Rio Branco, no trecho tombado da Praça Eutrásio Corrêa. Esta conclusão se dá em decorrência das ações que vêm sendo estabelecidas por esta Secretaria de Estado da Cultura em consonância com o Ministério Público do Estado do Paraná e com o próprio IPPUC para a recuperação os casarios e daquela área considerada Patrimônio Histórico do Paraná, como um todo. A incompatibilidade do uso decorrente da implantação do Terminal com a proposta de revitalização em desenvolvimento, levou o CEPHA a entender anão possibilidade de utilização deste trecho da Rua Barão do Rio Branco, entre a Av. 7 de Setembro e a Av. Visconde de Guarapuava, dado o impacto que o tráfego intenso de ônibus causará sobre os casarões antigos. Desta forma, não havendo a aprovação pelo CEPHA, sugerimos

um reestudo do Terminal de forma a não impactar a área da Praça Eusébio Lorréa.⁷⁷ Relembre, aqui o texto da lei estadual nº 1211/53 que em seu artigo 15 reza: "Sem prévia autorização da Divisão do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Paraná, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncio ou cartazes sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso, multa de cinquenta por cento (50%) do valor do mesmo objeto."⁷⁷ Conclitos, critérios de intervenções e recomendações de cartas internacionais bem como convenções das quais o Brasil é signatário enfatizam a necessária convivência harmônica entre os bens tombados e eventuais inserções sejam elas contíguas ou não. Esta harmonização diz respeito às relações entre os volumes (escala), entre estes e o terreno (implantações), ritmo (relações cheios e vazios), materiais, cores e texturas. A pretendida implantação do Terminal de Integrações comprometerá a harmonia do conjunto de bens tombados (a Praça Eusébio, os quatro casarões, a Estação Ferroviária, o Antigo Palácio do Congresso, hoje Câmara dos Vereadores de Curitiba e a Casa Emílio Romani) interferindo de forma negativa na ambientação desses bens ao alterar a relação entre eles e impedir e reduzir a visibilidade do conjunto e entre seus elementos.

PARÉCER E VOTO. Em vista das observações anteriores e em função de várias visitas ao local, sou de parecer que a pretendida instalação do Terminal de Integrações altera as relações volumétricas hoje existentes, contribui para a descaracterização dos bens tombados assim como de seu entorno ou vizinhança colidindo, pois, com os preceitos legais, em especial o Art. 15 da lei 1211/53 acima citada, devendo pôr ser negada a autorização para a construção do terminal no local pretendido pelo IPPUC. Este é o meu parecer e voto. Curitiba, 16 de outubro de 2007. José La Pastina

Filho. Conselheiro Relator. → Após a leitura o parecer ficou em suspenso, porque o Conselheiro Carlos Frederico Mari de Souza Filho pediu vistas ao processo. Passou-se ao segundo assunto, tombamento do Depósito de Locomotivas, em Curitiba. O Dr. Paulo Sidney fez a leitura de seu parecer, aqui transrito na íntegra: RELATO DE PROCESSO PÉ TOMBAMENTO. AUTOS 02/2003 - Protocolo 5698733-9 - 21/07/2003. OBJETO: Antigo Depósito de Locomotivas de Curitiba (atual Depósito de Automóveis ou de Histórias). SOLICITANTE: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF/PR. PROPRIETÁRIO DO BEM: RFFSA e seus sucessores. ENDERECO DA EDIFICAÇÃO: Esq. Viaduto do Colorado com Avenida Silva Jardim ao lado da Rodoviária de Curitiba. HISTÓRICO: O patrimônio da ferrovia com suas edificações, peças, equipamentos, ferramentas, registros fotográficos, obras de arte, documentos e biblioteca contam a história, não só desse importante meio de transporte, mas também do desenvolvimento das cidades, dos estados e do nosso país. Dessa forma a preservação desses bens é imprescindível para que se mantenha o registro vivo da engenharia da época, das atividades desenvolvidas pela ferrovia, e das características históricas como do bairro Rebouças que por sinal recebeu esse nome em homenagem aos competentes Engenheiros responsáveis por obras de grande avanço na infra-estrutura do país nos seguimentos ferroviário, rodoviário, portuário, de saneamento, abastecimento d'água, etc. Nos idos de 1940 a Rede Viação Paraná Santa Catarina iniciou um processo de substituição de suas instalações edificadas em madeira, construídas no século passado, por várias estruturas em alvenaria e concreto. Na região dos antigos campos do Schmidting, em terrenos da ferrovia, numa área de 90.863 metros quadrados, foi projetada uma nova oficina de locomotivas para transferência dessas

instalações, destinadas a manutenção das máquinas, do pátio da Rua João Negrão cujo local passou a acomodar, no prédio sede, a Diretoria da RVPSC saída do Edifício Garcez no centro da cidade. A edificação do grande galpão, com extensões de 60m e frente de 45m dividida em 3 arcos de 15 metros, foi erguida no início da década de 40 quando a administração da RVPSC estava sob o comando do Cel. Duíval de Britto e Silva que assim se expressou em 12 de janeiro de 1946: "dadas as deficiências e precariedades dos edifícios para estações, armazéns, depósitos, escolas, pernites, escritórios e casas residenciais, construíram-se de 1940 a 1945, 239 edificações de alvenaria e 516 de madeira com áreas cobertas de 31.187 e 218.853 metros quadrados, respectivamente. Em construção encontram-se 84 edifícios de alvenaria, tendo 12.883 metros quadrados de área coberta. Todas essas construções somam despesas aproximadas de 30 milhões de cruzeiros". Era um período de crescimento da ferrovia no Paraná e no Brasil após a estabilização das administrações das empresas de transportes sobre trilhos. Com a nova transferência da manutenção de máquinas para o Complexo da Vila Oficinas a edificação passou a servir de estacionamento e manutenção de automotrezes, carros passageiros, autos de linha e outros veículos ferroviários de serviço da R.F.F. S.A. Atualmente o espaço é dividido entre as oficinas de manutenção e reformas de carros passageiros/automotrezes da Serra Verde, concessãoária do transporte turístico para Paranaíba e de restauração/reforma/restauro de veículos históricos da ABPF/PR - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária do Paraná.

JUSTIFICATIVA. 1) Essa construção ferroviária é um marco do desenvolvimento e um referencial para a cidade, assim como a Ponte Preta; 2) A construção esteve a cargo da empresa curitibana Irmãos Thá, como sua primeira obra de edifícios públicos, cujo projeto em estrutura de concreto

armado e fundações em estacas pré-moldadas, desenvolvidas em 3 vãos de 15 metros cada, contemplou tecnologia anti-sísmica; 3) Junto com as empresas Metalés, Fiat Lusac, Cervejaria Brahma e os Moinhos de Trigo, o Depósito de Locomotivas faz parte de um conjunto que preserva a característica de atividade industrial do bairro Rebouças; 4) A edificação está inserida no Projeto de Revitalização do Bairro Rebouças desenvolvido pelo IPPUC; 5) Essa instalação é imprescindível para o retorno do Bonde ligando o centro da cidade ao Teatro Paiol, um dos projetos que a ABPF vem lutando fazer mais de 10 anos; 6) Nesse local existe também o projeto da ABPF de implantar um Museu Vivo da Ferrovia onde as atividades de manutenção/reformas da empresa Serra Verde exploradora do Trem de Curitiba a Paranaguá e de restauração de antigos veículos ferroviários pela ABPF poderiam ser conhecidos pelo público em visitas acompanhadas por guias; 7) O Projeto intitulado PIR - Projeto Irmãos Rebouças transformaria o local num centro de cultura e memória da ferrovia em nossa cidade e nosso Estado homenageando também aqueles Engenheiros Antônio, André e seu irmão mais novo José David, que escreveram muitas páginas de nossa história; 8) O destino do imóvel é incerto, pois encontra-se penhorado sujeito a leilão judicial que colocaria em risco a integridade do mesmo.

PARECER. Diante das considerações apresentadas acima, que ratificaram a relevância na Preservação do bem imóvel da ferrovia, recomendo aos membros desse Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná:

- 1) Voto pelo Tombamento do Depósito de Locomotivas (atual Depósito de Automotrices) de Curitiba com sua edificação e área de pátio;
- 2) Por encomendar solicitações ao IPHAN no sentido de que esse imóvel da RFFSA seja requisitado pelo Instituto como

bem de interesse de Preservação do Estado do Paraná, com indicação também para abertura do processo de tombamento a nível federal; 3) Que além do autor do pedido ABPF/PR seja comunicado as IPPUC, ao SPV e a Inventariância da RFFSA o ato desse tombamento. Curitiba, 10 de setembro de 2007, Engenheiro Paulo Sidnei Carreiro Ferraz. Membros da CEPHA⁷. O arquiteto La Pastina sugeriu que a área onde está o edifício seja delimitada com base em levantamento topográfico. O parecer do conselheiro foi aprovado por todos os presentes. Quanto ao terceiro assento sobre o processo de tombamento do edifício da Escola Bel. José Durski, em Prudentópolis, a conselheira Tereza Urban, não compareceu justificando sua ausência e enviou o parecer que foi lido pela arquiteta Rosina Parchen. Na sequência a conselheira Roseli Boschilia pediu vistas ao processo. Passou-se ao quarto assento da pauta - o parecer revisto da conselheira Roseli Boschilia sobre o tombamento da Farmácia Internacional de Antonina, aqui transscrito na íntegra.⁸

PARECER SOBRE A SOLICITAÇÃO DE TOMBAMENTO DA FARMÁCIA INTERNACIONAL. Sobre o pedido de Tombamento da Farmácia Internacional, situada à Rua XV de Novembro, número 202, na cidade de Antonina, temos a dizer o seguinte: A abertura do processo de tombamento n. 01/2006, ora em tela, foi motivada pela solicitação encaminhada pela Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, a pedido do Deputado Rafael Greca de Macedo, atendendo aos desejos dos proprietários da Farmácia Internacional, André Luiz Picano Carraro e Elizabeth Fátima Carraro, de proteger e preservar o conjunto patrimonial, constituído pela edificações e o mobiliário daquele bem cultural. Cabe ressaltar que, essa iniciativa, além de contribuir para a defesa do patrimônio material, cumpre importante papel na salvaguarda de uma memória coletiva, na medida que a preservação dos vestígios de um "saber fazer", ligado à

prática farmacêutica, traz no seu bojo todo um conjunto de costumes, experiências e redes de sociabilidade, estreitamente vinculadas ao cotidiano da comunidade de Antonina. As farmácias ou boticas¹ (nome de origem grega aportes, a botica era a caixa de madeira ou de folha de flandres de tamanso variado, em que se guardavam as drogas e medicamentos mais necessários e urgentes, podendo ser transportada facilmente, digo, facilmente de um local para outro), como eram conhecidas no tempo do império, são parte integrante dos núcleos urbanos brasileiros, desde o período colonial, sendo autorizadas como comércio em 1640. A partir destes anos as boticas se multiplicaram, de norte a sul, dirigidas por boticários aprovados em Coimbra pelo fisco-mor, ou por seu delegado comissário na capital do Brasil, Salvador. Data de 1744, o primeiro Regimento, prevendo que as casas comerciais onde o público se abastecia de drogas e medicamentos deveriam contar com a existência de balanços, pesos e medidas, medicamentos galenicos, produtos químicos, vasilhames e livros elementares, além da presença de um profissional responsável. O Regimento da Junta de Higiene Pública, aprovado por Decreto Imperial em 1851, ao fazer menções ao técnico responsável pela preparação dos medicamentos, referia-se à figura do Boticário. Na província do Paraná, a primeira botica que setem notícia foi aberta no início da década de 1850. O boticário, Augusto Stelfld, formado na Alemanha, chegou em Curitiba em 1857, após ter passado por Joinville e Paranaguá. Única na cidade por um bom período, a Botica Alemã - como era conhecida - só passou a ter concorrentes, na década de 1870, quando foi aberta a Farmácia Requião. Sabe-se que, nesse ano, durante uma epidemia de febre

amarela, o boticário Francisco Requião fora contratado pela Província para prestar auxílio aos domes da cidade de Antonina² (Boletim informativo da Casa Romário Martins v. 25, n. 123, jul. 1999, p. 37). Assim, é bastante provável que aquele núcleo urbano não contasse, até aquela data, com os serviços de um boticário permanente. Somente a partir de 1881, quando o Almanaque do Paraná anuncia a presença da botica de Lustódio José Alves de Sá, aparecem os primeiros registros sobre a oferta de serviços farmacêuticos naquela cidade. Vale lembrar, contudo, que nessa época, devido ao movimento pouco expressivo dos, digo, de clientes a permanência nas cidades litorâneas não consistia num negócio lucrativo para os boticários. Essa ideia é corroborada pela informação de que, na década de 1880, o Tenente Joaquim Antônio Pereira Alves, que anteriormente era farmacêutico em Piquá, transferiu sua pharmaia para a capital da província. Desse modo, a Farmácia Internacional, objeto desse processo, pode ser referida como uma das primeiras pharmacias de Antonina. A despeito de não ter sido encontrado, até o presente momento, nenhum documento referente a sua fundação, sabe-se, através de anúncios de propaganda, que o estabelecimento já estava em funcionamento em 1911. O levantamento histórico, realizado pela historiadora Cristina Carla Klüppel, mostra que antes de ser transferida para a sede atual, localizada à Rua XV de Novembro, a Farmácia passou por outros dois endereços. O primeiro deles, sem indicação precisa, tem seus vestígios na tradição oral. O segundo, situado nas proximidades do prédio atual, pode ser identificado através das marcas deixadas no calçamento com a gravacão "Pharmacia International". Assim, cabe sublinhar que somente a partir de 1930, a história dessa farmácia passou a ser associada à edificação que a abriga atualmente. Nesse sentido, apesar dos estreitos vínculos estabelecidos

entre ambas é preciso tratá-las como bens patrimoniais distintos, na medida que possuem trajetórias históricas diferenciadas. A edificação contendo dois pavimentos foi construída, o que tudo indica, durante o século XIX. De acordo com as informações concedidas pelo atual proprietário, passou por duas grandes reformas: a primeira, no final da década de 1930, e a segunda, em meados dos anos setenta, aparentemente mais comprometedora, quando a família Larraro passou a utilizar o andar superior do imóvel, como moradia. Antes disso, esse espaço era utilizado apenas como depósito da farmácia. Durante essa última intervenção promoveu-se a substituição do assalho, do forro e do telhado. As antigas telhas portuguesas deram lugar a uma cobertura de eternit e o espaço recebeu novas divisórias internas, em madeira. Assim, da construção original restaram apenas as paredes externas, em pedra, as aberturas da fachada e as sacadas, localizadas no pavimento superior. Desocupada parcialmente desde 2003 - quando a família Larraro deixou de utilizar o pavimento superior como residência -, o precário estado de conservação da edificação denuncia os problemas causados pela ação do tempo, que, somados às duas intervenções, contribuiram para a perda das suas características originais. O andar térreo, onde está localizada a farmácia, embora aparentemente não tenha sofrido nenhuma intervenção após a década de 1930, também apresenta problemas decorrentes de infiltração, devido, em grande parte, à situação comprometedora das tubulações de água e do forro. Todavia, no que diz respeito ao acervo da farmácia, propriamente dito, composto pelos mobiliários, utensílios e demais objetos ligados ao comércio e à prática farmacêutica, a situação é diversa, apresentando boas condições de conservação. O mobiliário, constituído por

balcões, armários com portas de vidro, cadeiras de espera e guarda-corpos, foi confeccionado, em madeira de lei, a pedido do então proprietário Cláudio da Costa Mortagua Walflor, para abrigar a Pharmacia International a partir de 1930, quando o comércio foi transferido para o local atual. Do mesmo modo, foi preservado o espaço onde eram manipulados os medicamentos. Ao redor da mesa de manipulações, com Tampa em mármore de Carrara, encontram-se as estantes de madeira com os equipamentos de época como balança de precisão, encapsulador, pistilos, sacador, cadinho, almofariz, mós de almofariz e outros utensílios farmacêuticos. Embora apresente sinais de deterioração, decorrentes da exposição ao uso, ao longo de quase sessenta anos, o estado do acervo é bom, necessitando apenas de medidas de conservação preventiva. Vale salientar que, durante esse período de quase oito décadas, a farmácia teve vários proprietários. Em 1949, o antigo proprietário, Cláudio da Costa Mortagua Walflor vendeu a farmácia, juntamente com o imóvel, para Vítor Larraro e outros dois sócios, Djanir Ribeiro de Campos e José Nestor de Campos. Em 1956, com a saída dos sócios, Larraro associou-se a Odilon Tetu, que permaneceu no estabelecimento até 1974. Depois disso Vítor Larraro continuou à frente do empreendimento, contando com o apoio dos filhos. Atuou neste comércio até seu falecimento, em 1992. A partir dessa data, seu filho, o farmacêutico André Luiz Picango Larraro, assumiu a direção do estabelecimento. O que se nota, no entanto, é que, apesar das diversas administrações, o espaço da farmácia mantém atualmente as mesmas características desde 1930, constituindo-se desse modo, em um espaço singular, onde o comércio de medicamentos modernos não impediu a preservação do seu mobiliário e dos demais objetos que compõem o seu patrimônio.

móvel. São aproximadamente duas mil peças, que estão sendo catalogadas por técnicos do IPHAN e cujo inventário deve estar concluído no início do próximo ano. Por essas razões, posicione-me favoravelmente à aprovação do tombamento do acervo da Farmácia Internacional. No entanto, sugiro que se aguarde a conclusão do inventário que está sendo realizado pelo IPHAN para que se possa dar prosseguimento aos atos do tombamento. É o meu parecer e voto. Curitiba, 14 de outubro de 2007. Roseli Boschilia, conselheira/Relatora.⁷¹ A conselheira comunicou que foi a cidade de Antonina acompanhada pela historiadora Cristina Klippel da Coordenação do Patrimônio Cultural, que conversaram com os proprietários, que visitaram o imóvel onde se encontra em mau estado de conservação e que, com base em todas estas observações, a conselheira recomenda o tombamento somente do mobiliário e do acervo da Farmácia Internacional recomendando que para a inscrição no Livro do Tombo, a Secretaria de Estado da Cultura deverá aguardar a conclusão do inventário que o IPHAN está realizando. O tombamento foi aprovado por unanimidade. A Dra. Vera Mussi, presidente do conselho, devido ao adiantado da hora, passou a palavra ao conselheiro Sérgio Luiz Lardon que leu o seu parecer sobre o projeto da Prefeitura Municipal de Matinhos para a construção de seis quiosques ao longo da Orla Marítima, tombada pelo Estado. O Parecer vai aqui transcrito na íntegra:⁷²

ASSUNTO: construção de quiosques na orla marítima de Matinhos /PR. Protocolo nº 9.547.513-2-Secretaria de Estado da Cultura. através do ofício sob nº 0301-2007 o Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Paraná encaminhou a esta Promotoria de Justiça de Proteção ao Meio Ambiente o processo relativo à construção de quiosques na orla marítima de

Matinhos / PR, área tombada pelo Estado do Paraná, para apreciações. É o breve relato. Passo à manifestações. DA ANÁLISE.

A paisagem da orla marítima do Município de Matinhos/PR foi objeto de tombamento no ano de 1970, com inscrição no Livro de Tombos sob nº 23/70 e, na obra Espíritos do Tempo: bens tombados do Paraná, publicada pela Secretaria de Estado da Cultura, encontramos a seguinte declaração: "Matinhos. Paisagem da Orla Marítima. Entre as duas baías que delimitam o litoral paranaense - ao Norte, a de Paranaguá, e, ao Sul, a de Guaratuba - estende-se por 40km, praia de mar aberto, em que a linearidade dos contornos e a horizontalidade do perfil somente são rompidos em sua extremidade meridional. No pequeno trecho de 2 Km entre a sede do município e a ponta de Caioá, o contorno e a topografia da praia alteram-se com a enseada de Matinhos, tendo como pano de fundo os contrafortes da Serra do Mar - nessa região denominada Serra de Prata -, que justamente nesse trecho, faz seu encontro com o oceano. É o contraste entre a extensa planície e a ondulação dos morros da enseada que conferem à paisagem importância como bem natural, embora, em alguns trechos tenha sido prejudicada por um processo desordenado de uso do solo. (...) O tombamento teve como objetivo, sobretudo, a preservação, do revestimento florístico da região litorânea, caracterizada por associações regionais típicas - formações psamófitas, halófitas e xerófitas - que cobrem a superfície arenosa da planície ao longo da orla marítima paranaense, cuja extensão é de apenas 107 quilômetros, entre a foz do rio Ararapira e a do São Luiz.⁷ Como é sabido o tombamento é a forma de proteção do patrimônio cultural brasileiro ou bens de natureza material e imaterial, dentre eles, o de reconhecido valor paisagístico, como bem assevera a nossa Carta Magna:

⁷ Art. 216 - Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens

de natureza material e imaterial tomados individualmente ou em conjuntos, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira nos quais se incluem: V - Os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, arqueológico, paleontológico, paleontológico, ecológico e científico.

§ 1º. O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meios de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acatelamento e preservação.⁷⁷ Em nossa Constituição Estadual encontramos: "Art. 191 - Os bens materiais e imateriais referentes às características da cultura, no Paraná, constituem patrimônio comum que deverá ser preservado através do Estado com a cooperação da comunidade."⁷⁸

"Art. 207 - Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se aos Estados, aos Municípios e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as gerações presentes e futuras, garantindo-se a proteção dos ecossistemas e o uso racional dos recursos ambientais. § 1º - cabe ao Poder Público, na forma da lei, para assegurar a efetividade deste direito: XV - Proteger o patrimônio de reconhecido valor cultural, artístico, histórico, estético, faunístico, paisagístico, arqueológico, turístico, paleontológico, ecológico, espeleológico e científico paranaense prevendo sua utilização em condições que assegurem a sua conservação".

A lei nº 1211, de 16 de setembro de 1953, a qual dispõe sobre o Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Estado do Paraná, destaca: "Artigo 1º - Constitui o Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Estado do Paraná o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no Estado e cuja conservação seja de interesse público,

que por sua vinculação e fatos memoráveis da história do Paraná, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico, assim como os monumentos naturais, os sítios e paisagens que importa conservar e proteger pela feição notável que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana". O pedido de autorizações ora em estudo, qual seja a implantação de quiosques na orla marítima de Matinhos / PR, encontra vedação legal na lei Estadual 7.389, de 12 de novembro de 1980, a qual em seu artigo 1º define o local como área de especial interesse turístico, vejamos: "Art. 1º - Consideram-se Áreas Especiais de Interesse Turístico e Locais de Interesse Turístico, para fins do disposto na lei Federal nº 6513, de 20 de dezembro de 1977, as seguintes áreas e localidades situadas nos Municípios de Antonina, Guarapuava, Matinhos, Morretes e Paranaguá: (...) d) As áreas linderas à orla marítima que compreendem a faixa de terra que se estende até 2.000 m (dois mil metros) medidos horizontalmente, bem como a faixa que se estende até 400 m (quatrocentos metros) em torno das baías, estuários de rios e canais do litoral do Estado; que serão estabelecidas a partir da linha do preamar-médio de 1831"; Por sua vez, o artigo 2º da lei acima mencionada estabeleceu princípios norteadores a serem observados pelo Poder Executivo quando da sua regulamentação, que se deu através do Decreto nº 2722/1984. Comenta o Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento (des) Fernando A. Gomes Carneiro sobre citado artigo: "Aliás, percebe-se na leitura do referido Art. 2º, uma forte preocupação dos que elaboraram a lei, com a proteção, evitando edificações permanentes, dos pontos notáveis da paisagem litorânea, pois passaram a ser protegidos por esse diploma, não apenas a orla, a faixa de praia

que se estende a partir da preamar, mas as pontas e os pontões, a topografia local, as lagoonas e as restengas, as encostas de declividade superior a 20% para mencionar alguns exemplos. Este princípio geral reflete a intenção do legislador e, supõe-se, tem validade independentemente do decreto regulamentador, nº 2722 de 1984, que, por sinal, também veda edificações no local.⁷. Transcrevemos os artigos para melhor compreensão: «TÍTULO I. DA PROTEÇÃO AO PATRIMÔNIO PESQUEIRO E CULTURAL. CAPÍTULO I. DAS ÁREAS E LOCAIS DE PROTEÇÃO. Art. 1º - São áreas e locais de interesse especial para fins de proteção e, como tais reservados, os abaixo especificados: I - A faixa de terreno lideira à orla marítima que se estende até 2.000 (dois mil) metros, medidos horizontalmente em sentido contrário ao mar, a partir da linha da preamar média do ano de 1831; Art. 2º - Nas áreas estabelecidas no art. 1º constituem-se áreas e locais de maior restrição: I - A faixa de terreno lideira à orla marítima que se estende até 80 (oitenta metros), medidos horizontalmente em sentido contrário ao mar, a partir da linha da preamar média do ano de 1831; DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NAS ÁREAS DE PROTEÇÃO: Art. 4º - As áreas de maior restrição somente podem ser utilizadas para: I - Serviços, obras e edificações destinadas à proteção do patrimônio paisagístico, históricos, arqueológico, pré-histórico, arquitetônico, artístico e etnológico; a) Não seja prejudicado o seu caráter prioritário, que é de proteção ao patrimônio paisagístico, histórico, arqueológico, pré-histórico, arquitetônico, artístico e etnológico;

b) Não importem em instalações e serviços de caráter permanente, ou em quaisquer edificações⁷. Ainda na visão do Engenheiro Civil Ilse Fernando A. Gomes Carneiro, não há possibilidade de construções

de quiosques na orla de Matinhos, pois: "Sendo tombada a orla, a faixa do litoral que se estende à beira mar, no dizer de Houaiss, está evidentemente tombada, pelo menos, toda a faixa de praia. Pois esta é a parcela do litoral mais próxima do mar e que sofre sua influência direta, sendo um ambiente de deposição e erosão, cuja dinâmica, em toda a sua extensão, é diretamente determinada pelos movimentos das águas. Compondo, de fato, o que comumente se designa orla - a borda; a margem, aquilo que delimita - no caso um ambiente móvel constituído em decorrência da mobilidade dos objetos delimitados. Assim não é ambiente próprio às edificações de qualquer natureza, pois que estas sempre estarão submetidas aos caprichos desta dinâmica a qual por vezes se revela implacável, como no caso da avenida construída em recontro à linha original da praia que sofre ciclicamente processos erosivos (...).

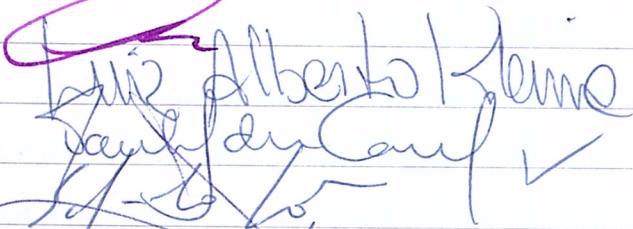
Vra, em se tratando de um tombamento paisagístico, como se depreende do livre no qual se encontra inscrito, não se deve realizar neste espaço intervenções que venham a alterar a paisagem, descaracterizando-a, pois esta é o motivo de tombamento, a característica que deve ser protegida". No caso em tela o bem protegido pelo instituto de tombamento foi a paisagem da orla marítima de Matinhos / PR, como se extrai do ofício do Departamento de Cultura nº 17/70 encaminhado ao Prefeito Municipal de Matinhos à época do tombamento.

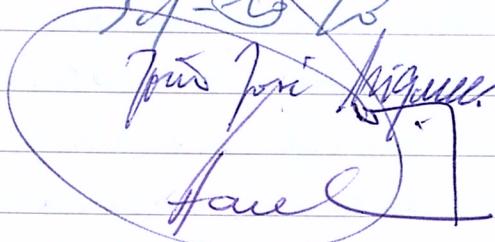
Vejamos: "Vimos, pelo presente, com muita honra, comunicar a Vossa Senhoria que demos início ao processo de tombamento da paisagem da orla marítima do Município de Matinhos. Referido processo de tombamento (nº 23/70) é realizado de acordo com a Lei nº 1211, de 16 de setembro de 1953, instrumento legal que permite a preservação do patrimônio histórico, artístico e paisagístico em território

paranaense. Igualmente, com o intuito de prestar a Vossa Senhoria toda a nossa colaboração, colocamos ao seu inteiro dispor a nossa assessoria técnica, que irá opinar sobre as construções que desta data em diante, venham a interferir com as características da paisagem. Sem mais, os agradecemos à atenção dispensada, na oportunidade apresentarmos-lhe os nossos protestos de considerações e respeito.⁷ Observando o projeto apresentando, digo, apresentado de implantação de quiosques, numa primeira etapa a construção de 6(seis) unidades com banheiros, totalizando o projeto a construções de 15 (quinze) quiosques na Avenida Atlântica, podemos constatar que haverá interferência significativa na paisagem da orla marítima, o que é vedado pela disposição do artigo 15, da lei 1211/53. "Sem prévia autorizações da Divisão do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Paraná, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construções que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso multa de cinqüenta por cento do valor do mesmo objeto." Desse forma manifesto-me pela não autorização do projeto de implantação dos quiosques na orla de Matinhos/PR, pois haverá alterações nas características da paisagem, área tombada pelo Estado do Paraná, vedada pelos dispositivos legais acima mencionados.

É o Parecer. Curitiba, 16 de outubro de 2007. SÉRGIO LUIZ CORSONI Promotor de Justiça⁷. Ao final da leitura, o parecer submetido à aprovação, foi unânime no Conselho e houve a recomendação de que a comunicação sobre a decisão seja encaminhada ao Prefeito Municipal de Matinhos, ao COLIT / SEMA, ao Ministério

Público Estadual e Ministério Públiso Federal. A Dra. Secretaria da Cultura Vera Mussi Augusto, relatou aos senhores conselheiros, a proposição, do Sr. Governador Roberto Requião de Mello e Silva de devolver ao governo do Rio Grande do Sul, as duas peças denominadas Adornos de Frontispício das Missões que compõem atualmente o acervo do Museu Paranaense, após a compra efetivada pelo governo do Estado e sua incorporação do acervo do Museu David Ferreira, ao qual pertenciam. O arquiteto conselheiro Joséha Pastina Filho, superintendente da 10^a SR IPHAN-PR, informou aos conselheiros que o IPHAN é favorável à devolução, pois é o Estado do Paraná que compreende mais uma vez o seu papel em benefício dos bens culturais, fazendo parte de uma nova visão de preservação que contempla o repatriamento de bens culturais ao seu local de origem, que terá mais função lá, em seu local de origem. A consulta está sendo feita ao Conselho para sempre o que especifica o tombamento estadual do acervo. Houve a concordância de todos os conselheiros. Como a pauta não se esgotou, foi marcada uma reunião extraordinária para o dia 30 de outubro. Nada mais havendo a tratar, deu-se por encerrada a reunião e eu, Rosina Leili Alice Parchen, Secretária Executiva do CEPHA, lavei a presente ata que vai assinada por mim e pelos membros deste Conselho.


Alberto Klein
Dcynthia Canf ✓


José Augusto
Fael

Vera Mussi Augusto