

Ata da 160ª Reunião do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná - CEPHA, realizada em 09/12/2015.

Aos nove dias do mês de dezembro do ano de dois mil e quinze, a partir das quatorze horas e trinta minutos, deu-se início à 160ª Reunião do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná - CEPHA, na sala de reuniões da Casa Gomm, da Secretaria de Estado da Cultura-SEEC, situada na Bruno Filgueira, 850, em Curitiba - Paraná. Estiveram presentes a essa reunião o Secretário de Estado da Cultura, João Luiz Fiani e os Conselheiros Titulares Carlos Hugo Rocha, Celso Fernando de Azambuja Gomes Carneiro, José Antonio Peres Gediel, José La Pastina Filho, Key Imaguire Junior, Robertson Fonseca de Azevedo, e os Conselheiros Consultores Ana Marcia Gonzáles, Antonio Liccardo, Dailey Fisher, Helenton Fanchin Taques da Fonseca, Eduardo Harder, Henrique Paulo Schmidlin, Emerson Antonio de Oliveira, Luiz Marcelo Bertoli de Matos e Pedro Luis Fuentes Dias. Justificaram a ausência os conselheiros, Laércio Brochier, Guilherme de Camargo Vasconcellos, Roberto Benghi Del Claro e Roseli Boschilia. Presentes também a essa reunião a Coordenadora do Patrimônio Cultural, Rosina Coeli Alice Parchen, Secretária Executiva deste Conselho, os arquitetos Milton de Chueri Karam, Rachel Khul Tessari e Carlos Garmatter Netto, o geógrafo Almir Pontes Filho, o historiador e Aimoré Arantes, os estagiários, de arquitetura Mariana Antunes Sampaio e de história Vicenzo A. M. Sens, todos integrantes da equipe técnica da Coordenação do Patrimônio Cultural-CPC/SEEC. Presentes, como convidados: Mauricio Caetano de Mello, Emanuel Costa, Marco Aurélio Hasselmann, Silvia Mari Azuma e Renata T. Ramalho Bonikowski, todos da RUMO-ALL e Janine Fernanda Vrubel, André Serio e Glauco Tavares Luiz Lobo, todos do DER-PR e Alexandre M. Sanches, da CIA AMBIENTAL. O Secretário de Estado da Cultura abriu a reunião cumprimentando os conselheiros e os convidados presentes à reunião. Seguiu-se a pauta da reunião com o **Primeiro Item – leitura e aprovação da ata da 159ª Reunião do CEPHA**, extraordinária, realizada no dia 21 de outubro de 2015. A mesma havia sido encaminhada com antecedência a todos os conselheiros e, após as considerações, foi aprovada pelos mesmos. Seguiu-se com o **Segundo Item – Apresentação do projeto de retificação da curva que antecede a Ponte São João, na Serra do Mar, pela empresa RUMO-ALL**. O engenheiro da empresa, Marco Aurélio, gerente executivo da área de engenharia, iniciou a apresentação com um breve histórico da empresa desde a concessão em 1997. Enfatizou que o objetivo da RUMO-ALL é o desenvolvimento da malha ferroviária no Brasil e a melhoria com maior segurança do trecho Paranaguá-Curitiba. Que atualmente há dificuldade na operação ferroviária porque os raios dos trilhos são apertados tornando-se, hoje, num fator limitador ao transporte, neste corredor de exportação e que para as mudanças e modernização são necessárias adequações à malha ferroviária. Que processo que está em trâmite na CPC diz respeito à adequação do raio da curva do km 62, mais 500. Que por ser um traçado antigo os raios são pequenos oferecendo um elevado risco de descarrilhamento. Para assegurar a segurança e a eficiência operacional se faz necessária a modernização, que resultará em melhor desempenho, mais economia de combustível e menor índice de poluição. Que para o projeto da curva da Ponte São João, serão seguidas as etapas do projeto que prevê um cronograma de execução de cinco meses, da contratação até a fase final. O controle ambiental terá o acompanhamento de profissionais de meio ambiente, haverá o gerenciamento de resíduos sólidos e líquidos; será feita a supressão da vegetação com salvamento e afugentamento de fauna e resgate de flora e o plantio compensatório de 470,00 m² dentro do limite do Parque Estadual de Pico Marumbi. Após a explanação o Secretário Fiani abriu a palavra aos conselheiros para fazerem perguntas aos técnicos da empresa. O conselheiro Helenton Taques da Fonseca usou da palavra para lembrar que os ingleses e os alemães se recusaram a executar esta estrada no século XIX e que foram os irmãos Rebouças que assumiram o feito. Perguntou, em seguida, se há um projeto para a construção de uma nova estrada de ferro. Frisou que cada intervenção é uma intervenção e que não retrocede. Entende que a solicitação é para melhorar a operação do transporte, mas que haverá a alteração ao Patrimônio Natural e pergunta se haverá uma compensação pelo dano causado. O engenheiro Marco Aurélio esclareceu que receberam a concessão para usar e crescer, o que não significa que se vá destruir a área. Que são realizadas apenas as obras necessárias, tais como reforços de pontes e de encostas, por exemplo. Disse existir um novo traçado, da época da RFFSA, que se inicia próximo ao aeroporto de São José dos Pinhais/Curitiba e que também já foram realizadas algumas obras de infra-estrutura. Que no Paraná se utiliza a bitola média e que a concessão da ferrovia, prevista em contrato, é até 2027. Que, constantemente a empresa realiza obras de manutenção; que hoje a linha é soldada porque dá mais segurança e que se pretende alterar os trilhos menores e realizar uma revisão geral em todas as pontes, também para aumentar a segurança. O conselheiro Robertson Azevedo lembrou da Ação Civil Pública ajuizada pelo Estado do Paraná relativa à destruição de parte da Ponte São João há alguns anos, e que desconhece o resultado. Enfatizou que antes de se intervir numa estrutura é preciso conhecer o todo. É preciso conhecer quais são os projetos de melhorias. Seria pertinente, a este conselho, ter uma avaliação sobre a demanda total da Empresa. O conselheiro Hugo Rocha perguntou como a empresa calculou e como fará a compensação. Como

chegaram ao cálculo de 470,00 m²? O conselheiro Pedro Dias manifestou-se dizendo que a manutenção da ferrovia é realizada não como patrimônio cultural e unidade de conservação. Que o afastamento da fauna deverá ser autorizado pelo IAP, tendo em vista que a área é Unidade de Conservação. O conselheiro Luiz Marcelo de Mattos pediu esclarecimentos quanto ao tipo de corte que será feito na rocha? A empresa manifestou-se novamente dizendo ser sua obrigação, como concessionária, investir em segurança e que é isto que a RUMO-ALL está fazendo. Que está trocando as locomotivas por mais modernas e mais seguras e concluiu afirmando que cada composição retira 450 caminhões das estradas. Foi perguntado ainda se o trem de passageiros também corre risco nesta curva e ponte. O secretário da Cultura passou a palavra ao arquiteto Milton Karam que fez a leitura do relatório elaborado por ele e Almir Pontes Filho, após a visita ao local produziram a INFORMAÇÃO. **“INFORMAÇÃO Nº 203/15-CPC ASSUNTO: Solicitação de anuência prévia – Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba LOCALIZAÇÃO: Serra do Mar MUNICÍPIOS: Morretes – Paraná INTERESSADO: Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico Ref.: Solicitação de anuência prévia de empreendimento para adequar a Geometria da Ferrovia – Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, ampliando o raio da curva na saída da Ponte São João, por ALL-América Logística Malha Sul S.A. 1. Introdução A presente informação refere-se ao Protocolo nº 13.791.403-4/SEEC, de 01 de outubro de 2015, cujo interessado é ALL-América Logística Malha Sul S.A., onde anexa o ofício da RUMO/ALL, Carta nº 310/LIC/15, de 29 de setembro de 2015. O objeto do protocolo é a solicitação de anuência prévia da Coordenação do Patrimônio Cultural para empreendimento que visa adequar a Geometria da Ferrovia – Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, ampliando o raio da curva na saída da Ponte São João, município de Morretes, Serra do Mar. 2. Localização Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, curva da saída da ponte sobre o rio São João, entre os quilômetros 62 + 500 a 62 + 600, totalizando aproximadamente 110 metros de extensão e cujas coordenadas UTM são: extremidade sul – 707527.14 m E / 7184508.41 m S e extremidade norte – 707571.92 m E / 7184607.16 m S (Google Earth – 8/10/2014). 3. Solicitação de Anuência Para adequação de Geometria na Ferrovia Paranaguá-Curitiba, referente à ampliação do raio da curva na saída da Ponte São João (km's 62 + 500 a 62 + 600), localizada dentro dos limites do Tombamento da Serra do Mar, dentro dos limites do Parque Estadual do Pico do Marumbi, em Área de Preservação Permanente, em Área de Especial Interesse Turístico do Marumbi, no Município de Morretes – Paraná. 4. Solicitante A RUMO ALL – América Latina Logística Malha Sul S.A., por meio da Carta nº 310/LIC/15, de 29/09/2015, encaminhada a esta Coordenação do Patrimônio Cultural da SEEC, protocolada no Sistema Integrado de Documentos-SID sob nº 13.791.403-4, de 01/10/2015. Assinada por Renata Twardowsky Ramalho Bonikowski – Gerente de Licenciamento Ambiental da ALL – América Latina Logística S.A. e Samuel Rudek – Gerente de Regulatório. Rua Emílio Bortolini nº 100 – Vilas Oficinas, Curitiba - Paraná. Telefone (41) 3097-2026. 5. Histórico e Cronologia 12/08/2015 – A RUMO ALL, por meio da Carta nº 254/LIC/2015 contendo duas imagens aéreas, encaminhada à Prefeitura Municipal de Morretes, solicita declaração de conformidade do município em relação às normas de uso e ocupação do solo; 13/08/2015 – A Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN no Paraná, por meio do Ofício nº 757/2015, informa a RUMO ALL, com cópia para a DLE/IAP que, conforme “recebimento e leitura da Ficha de Caracterização de Atividades, e com base na Instrução Normativa nº 1 de 25/03/2015, o empreendimento foi classificado como Nível I – De baixa interferência sobre as condições vigentes do solo localizadas em áreas alteradas, não coincidentes com sítios arqueológicos cadastrados”, devendo a mesma “encaminhar ao IPHAN o Termo de Compromisso do Empreendedor – TCE”, (...) “responsabilizando-se pela ocorrência de achados arqueológicos que porventura poderão ser encontrados na área de implantação do empreendimento”. Salienta ainda que “a linha férrea Curitiba – Paranaguá está atualmente em processo de tombamento pela Secretaria de Estado da Cultura, e que tal fato, exige que alterações de traçado sejam devidamente comunicados à Secretaria Estadual da Cultura”. 17/08/2015 – O Prefeito de Morretes, por meio de despacho à Secretaria Municipal de Infraestrutura, dá ciência do fato e solicita maiores informações; 18/08/2015 – A Diretoria de Arquitetura e Urbanismo da Secretaria Municipal de Infraestrutura de Morretes, por meio de despacho ao Gabinete do Prefeito, informa que “trata-se de Carta de Anuência e por estar na área rural dentro de APA a anuência é de atributo da Secretaria Municipal de Meio Ambiente”. Alerta ainda que “a Ponte é tombada sendo assim é prudente caracterizar a necessidade de anuência da Coordenação do Patrimônio Cultural do Estado”. 20/08/2015 – O Prefeito de Morretes, por meio do Ofício nº 205/2015-GAB, encaminha cópia da Carta nº 254/LIC/2015 de 12/08/2015 da RUMO ALL a esta Coordenação do Patrimônio Cultural para emitir parecer a respeito do assunto. 09/09/2015 – A RUMO ALL, por meio da Carta nº 279/LIC/2015, encaminha o Termo de Compromisso do Empreendedor à Superintendência do IPHAN no Paraná, responsabilizando-se pela ocorrência de achados arqueológicos que porventura poderão ser encontrados na área de implantação do empreendimento. 29/09/2015 - A RUMO ALL, por meio da Carta nº 310/LIC/15 encaminhada a esta Coordenação do Patrimônio Cultural da SEEC, protocolada no Sistema Integrado de Documentos-SID**

sob nº 13.791.403-4, de 01/10/2015, informa que para o empreendimento em questão solicitou certidão de uso e ocupação do solo para o Município de Morretes, documento este necessário para o processo de licenciamento ambiental em andamento junto à Coordenação de Transportes – COTRA do IBAMA-Brasília. Informa ainda que em resposta, o Município de Morretes encaminhou à RUMO ALL o Parecer nº 003/2015 DAU-SMI, indicando para tal empreendimento a anuência prévia desta Coordenação do Patrimônio Cultural. Para tanto, encaminhou em anexo o estudo desenvolvido para o processo de licenciamento ambiental, no qual constam os projetos, os métodos construtivos e as ações de mitigação e compensação de impactos que serão desenvolvidos no local. **6. Informações Complementares** Há um Processo de Licenciamento Ambiental deste empreendimento em andamento junto à Coordenação de Transportes – COTRA, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente – IBAMA em Brasília-DF. (Licença de Instalação nº 02001.006378/2011-01). Foi feito contato telefônico no dia 19/10/2015 com Larissa Carolina Amorim dos Santos da Coordenação de Transportes (telefone (61) 3316-1071, 3316-1348 e Larissa.santos@ibama.gov.br), a qual informou que o empreendimento está em processo de licenciamento (Licença de Instalação) e de Autorização de Supressão Vegetal – ASV, necessitando de cópia do Parecer do CEPHA ou CPC para a conclusão da análise do IBAMA. O documento com os estudos para a adequação do raio da curva na saída da ponte São João foi elaborado pela empresa CIA Ambiental, contendo informações detalhadas do empreendimento, cópias de documentos, o Projeto de Adequação da Curva e Estabilização de Talude elaborado pela empresa Estabiliza – Projetos Geotécnicos S/C Ltda., além de mapas e imagens aéreas. **7. Justificativas apresentadas e Finalidade do Empreendimento** “Esta adequação permitirá a circulação de novas locomotivas com maior capacidade de carga e possibilitará maior segurança na operação da ferrovia” (Carta 254/LIC/2015 de 12/08/2015 da ALL à Prefeitura Municipal de Morretes); “Este projeto se justifica devido à necessidade de crescimento no transporte de cargas entre o trecho entre Curitiba a Paranaguá, e principalmente pela elevação da segurança na operação da ferrovia” (Documento elaborado pela CIA Ambiental, no campo Introdução); “O raio da curva na saída da ponte São João apresenta-se hoje muito reduzido (68 metros), sendo o menor raio de curva encontrado no trecho ferroviário entre Curitiba e Paranaguá, apresentando maior risco para descarrilamento e dificultando a circulação de locomotivas de grande porte e composições maiores, e reduzindo assim a eficiência deste trecho” (Documento elaborado pela CIA Ambiental, no campo Introdução); “Além disso, a ampliação do raio da curva permitirá a substituição das locomotivas antigas por novos veículos modelo Evolution ES43BBI, da marca GE, que apresenta performance, com motor mais potente e de maior eficiência energética, menor custo de manutenção, redução de 80% na geração de poluentes atmosféricos, redução do consumo de combustível e elevação na capacidade de transporte de carga” (Documento elaborado pela CIA Ambiental, no campo Introdução); “Contribuirá para significativas melhorias no desempenho ambiental do modal ferroviário, através da renovação da frota de locomotivas, que trará vantagens no âmbito ambiental, especialmente na redução de poluentes atmosféricos e ruídos” (Documento elaborado pela CIA Ambiental, no campo Introdução). **8. Descrição da Intervenção, supressões de rocha e de vegetação** Conforme descrito no documento elaborado pela CIA Ambiental – “ADEQUAÇÃO DA GEOMETRIA DA FERROVIA: AMPLIAÇÃO DO RAIOS DA CURVA NA SAÍDA DA PONTE SÃO JOÃO”, a pretendida intervenção prevista na saída da ponte São João, entre os km’s 62+500 a 62+600, totaliza 100m de extensão, ampliando o raio da curva dos atuais 68m para 100m. Prevê a relocação da linha principal, a fim de possibilitar melhor estabilidade no talude, permitindo a circulação de locomotivas de grande porte e maior segurança na circulação das composições. Segundo o projeto básico as jazidas a serem utilizadas na adequação do raio da curva serão comerciais (pedra britada para lastro), localizadas em Curitiba e Morretes. Para esta ampliação será necessário o desmonte de rocha do talude rochoso em uma largura de 7m, totalizando a supressão de 8.400m³ mais 300m³ de solo proveniente de terraplenagem. O desmonte se dará por meio de perfuratriz manual e argamassa expansiva. Prevê-se a construção de um desvio ferroviário provisório ao lado da linha principal para o estacionamento de vagões que receberão o material escavado. A cada dois dias este material rochoso será enviado para a unidade operacional de Morretes, a 20km da intervenção, com o objetivo de ser empregado na manutenção da própria ferrovia ou doação à Prefeitura Municipal. Em relação à vegetação no local da intervenção prevista, classificada como Floresta Ombrófila Densa Submontana, em estágio de regeneração secundária, prevê-se um total de 6,8m³ de material vegetal a ser suprimido. A média do diâmetro das espécies no local é de 13cm (o critério de inclusão foi de 5cm a 30cm). O número total de árvores alvo de corte no fragmento florestal é de 103. Haverá ainda a ampliação de um bueiro de pedra para a passagem do pequeno corpo hídrico que já cruza a ferrovia. A maior parte da área a ser afetada pelas obras está inserida em cerca de 470m² de Área de Preservação Permanente-APP, o que demanda a execução de medidas compensatórias conforme Resolução CONAMA nº 369/2006. Os estudos sugerem que o plantio para esta recomposição, estimado em 78 mudas de espécies nativas, seja contemplado pelo Programa de Revegetação de Matas Ciliares, já existente como condicionante da Licença de Operação nº 559/06 concedida à ALL para os

estados do Paraná e Santa Catarina. Os estudos relatam que não será necessária a instalação de estruturas caracterizadas como canteiro de obras nem alojamentos. Haverá uma área de vivência com estrutura temporária e um banheiro químico. O deslocamento de funcionários se dará diariamente através de auto de linha. **9. Informações do Setor do Patrimônio Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico – CPC/SEEC** Inicialmente ressalta-se que a porção de encosta que será atingida pelo empreendimento ora em questão, faz parte de uma paisagem consolidada há 130 anos, quando da construção da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba, e atualmente integra a área de Tombamento da Serra do Mar. No dia 29 de outubro de 2015, a equipe do Setor do Patrimônio Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico da CPC/SEEC realizou visita técnica no local do preterido empreendimento. O acesso foi realizado por auto de linha da ALL e foi acompanhado pelo Engenheiro Ferroviário da RUMO/ALL, Sr. Marco Aurélio Asinelli Hasselmann e por um integrante do setor de Meio Ambiente / Licenciamento Ambiental da RUMO/ALL, Sr. Mauricio Caetano de Mello. Outros integrantes da empresa também estiveram presentes como o próprio condutor do auto de linha, responsáveis pela operacionalização da ferrovia e um integrante da segurança do trabalho. Nesta visita técnica pode-se observar a extensão da intervenção que se pretende realizar. Trata-se de uma encosta abrupta, com aproximadamente 80° de inclinação na sua base, sendo que no leito da via férrea apresenta uma altitude de 565 metros s.n.m. e na porção mais alta do relevo local atinge altitudes acima dos 850 metros. A encosta é toda coberta pela Floresta Pluvial Tropical ou Floresta Ombrófila Densa, sendo que dentro desta Região Fitoecológica, e de acordo com a altitude do empreendimento, pode apresentar-se em uma transição da Floresta Ombrófila Densa Submontana e da Montana. O local do empreendimento é cortado por um pequeno vale, cujo “córrego” forma um afluente da margem esquerda do rio São João, conformando assim uma área inserida dentro de uma Área de Preservação Permanente, ou seja, 30 metros em ambas as margens. Observou-se que os equipamentos vinculados à antiga Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba as quais poderão ser atingidos pelo empreendimento, são: os 100 metros do traçado original da via férrea; ponte sobre o “córrego” que possui acabamentos em cantaria em ambas as extremidades e a paisagem local caracterizada pela passagem da via férrea em formato de “U” aberta na rocha quando da construção da estrada de ferro no final do século XIX. Salienta-se que, conforme o projeto proposto, a paisagem composta pela passagem da via férrea será descaracterizada, pois a lateral esquerda, sentido Paranaguá-Curitiba, terá um afastamento de sete metros na rocha; a ponte sofrerá uma ampliação; e a porção da estrada de ferro original será retirada na sua totalidade. A Serra do Mar teve sua inscrição no Livro do Tombo I - Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, de número 17 – processo 001/86, em 13 de agosto de 1986, com a natureza de Paisagem Natural Notável. Na descrição de suas características, a inscrição vem contemplar seu valor ecológico e paisagístico, associando-os aos aspectos sociológicos e antropológicos, conforme fragmento do texto original: “Por estas razões e outras como a existência dos caminhos antigos, de sítios arqueológicos, artísticos, obras de engenharia humana (ferrovia, estrada da Graciosa) é que se coloca a necessidade da preservação deste que é um dos mais significativos monumentos paisagísticos do Estado do Paraná”.¹ A inclusão da ferrovia no contexto paisagístico, entre outros fatores histórico-culturais, significa alinhar aos componentes naturais e ecológicos, aos aspectos humanos, “ou fruto do agenciamento humano”, isto é “os caminhos históricos, os sítios arqueológicos e as obras de engenharia”. Desta forma, a Serra do Mar, como patrimônio cultural sob a proteção da Lei Estadual 1.211/53, deve ser vista sob todos os aspectos que envolvem a sua paisagem, como expressão da identidade cultural paranaense. No edital da decisão do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico sobre o “Tombamento da Serra do Mar”, em decisão na Reunião Extraordinária de 25 de julho de 1986, publicaram-se, além da descritiva da área tombada, as “Normas Gerais”. Estas impõe que: “A instalação, ampliação, reforma ou recuperação de obras ou atividades existentes na área compreendida pelo Tombamento da Serra do Mar, dependerá de anuência prévia (caso a caso), da Curadoria do Patrimônio Histórico e Artístico após análise dos planos e/ou projetos e, no que couber, do relatório de impacto ambiental, observadas as normas adiante especificadas”.² Entre as normas inclui-se o item “E”, denominada “INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA”, cujo detalhamento está assim expresso: 1. A execução de quaisquer infra-estruturas viárias (rodovias federais, estaduais, municipais e vicinais, bem como ferrovias), deverá se dar mediante observância dos seguintes princípios gerais: a) Os cortes e aterros deverão ser executados levando em conta critérios e estruturas que garantam sua estabilidade, bem como de forma a não comprometer a estabilidade dos maciços adjacentes, considerando também os seus sistemas de drenagem. b) Os sistemas de drenagem deverão

¹ Coordenação do Patrimônio Cultural. SEEC. Livro do Tombo: Inscrição Serra do Mar. Disponível em: <<http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/arquivos/File/tombados/SRR1-017.jpg>>. Acesso em: 08/Dez/2015.

² Secretaria de Estado da Cultura do Paraná - Coordenadoria do Patrimônio Cultural. Tombamento da Serra do Mar. Cadernos do Patrimônio: Série Estudos 3. Curitiba: SEEC/CPC, 1987.

ser dimensionados mediante adoção de critérios hidrológicos compatíveis com as condições pluviométricas locais, prevendo as estruturas hidráulicas necessárias (canais interceptores, de plataforma, de pé de talude, dissipadores de energia, etc.) de forma a garantir a estabilidade à erosão hídrica quer do leito estradal, quer dos pontos de lançamento e/ou dos corpos receptores. c) Será exigida a recomposição da vegetação com espécimens nativos adequados, nos caminhos de serviço, nas jazidas, nas áreas de bota-fora e nas praças de pedra. d) Será exigida a recomposição da vegetação com espécimens adequados nos taludes de corte e aterros. e) As obras de arte (correntes ou especiais) deverão ser executadas de forma a garantir as condições de escoamento e de estabilidade dos cursos d'água transpostos. f) Os bota-foras de quaisquer natureza deverão ser feitos de forma a não obstruir os sistemas de drenagem natural dos terrenos. g) Os trabalhos de construção deverão ser efetuados de forma a obter a máxima preservação da vegetação autóctone ocorrente na faixa de domínio. h) A execução das vias deverá ser precedida do conveniente resgate dos espécimens vegetais relevantes ocorrentes na área a ser desmatada e seu replantio em local adequado. i) As jazidas, caminhos de serviços e pedreiras, não poderão se localizar nas áreas de ocorrência de associação vegetais relevantes.

2. Não será concedida anuência prévia para execução de infra-estrutura viária: a) Nas áreas e locais de especial relevância paisagística. b) Nas áreas de ocorrência de conjuntos de importância histórica, artística, etnológica e/ou sítios arqueológicos, incluindo seus entornos imediatos, cujas dimensões e características serão estabelecidas, caso a caso.³ Conforme o exposto há que considerar a Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba - seu traçado, seus equipamentos (túneis, pontes, muros de arrimos, obras de cantarias, etc) e suas estruturas urbanas, um "conjunto de importância histórica", pois além da sua temporalidade construtiva (1880-1885), surpreende pela capacidade tecnológica em um momento em que caminhos coloniais ainda estavam sendo percorridos por tropas e tropeiros. "Justo motivo de orgulho para os paranaenses daquela e de todas as gerações que se sucederam, a estrada de ferro Curitiba-Paranaguá, possui, para todos nós, um monumento emblemático deste feito, uma síntese perfeita de equilíbrio e ousadia, de uma peculiar dialética entre a magnificência do cenário natural e a capacidade técnica do homem".⁴ Observa-se finalmente que, segundo informações contidas no "site" oficial do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, a Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba está em processo de tombamento federal. Tais informações incluem o nome atribuído ao bem - "Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba", o número do processo - "n. 1098", a sua classificação - "Equipamentos e Infra-Estrutura Urbana" e a sua situação atual: "Instrução". Atualmente está sendo elaborado, pelo próprio IPHAN, o "inventário" deste bem para fins de instruir o processo de tombamento. Ressalta-se que, primeiramente, o bem inventariado como patrimônio cultural submete-se aos ditames da Constituição de 1988, pois "os bens inventariados somente poderão ser destruídos, inutilizados, deteriorados ou alterados mediante prévia autorização do órgão responsável pelo ato protetivo, que deve exercer especial vigilância sobre o bem";⁵ e, segundo, a partir da deliberação sobre a abertura do processo de tombamento, com a intenção de proteger bem cultural ou natural, este já se encontra protegido legalmente contra destruições ou descaracterizações, até que seja tomada a decisão final pelo Conselho do Patrimônio Cultural.⁶ Ambas as ações visam cumprir as atribuições do princípio da matriz finita, onde a proteção dos bens culturais deve partir da característica essencial do Patrimônio Cultural, que é a finitude de sua base de dados. Implica, todavia, agir sempre com base na precaução e na concepção do risco, já que os impactos sobre os bens culturais podem ser irreversíveis e irrecuperáveis, e não houver estrito cumprimento às normas técnicas já estabelecidas para a sua preservação e/ou conservação.⁷ **É a informação. Curitiba, 08 de dezembro de 2015.** O conselheiro La Pastina informou aos conselheiros que o trecho da linha férrea entre Paranaguá e Curitiba e o trecho a Antonina estão em processo de tombamento pelo IPHAN e que já se encontra sob proteção provisória e que a decisão deste Conselho será levada em consideração pelo IPHAN. Almir lembrou ao CEPHA em se pensar nas medidas compensatórias. O conselheiro Celso Carneiro perguntou sobre a relação direta da alteração da curva para a operação da locomotiva e lhe foi informado que as novas locomotivas passam nesta curva

³ Idem.

⁴ CARNEIRO, Celso Fernando de Azambuja Gomes; QUEZADA, Eduardo Bazan. Tombamento da Serra do Mar – Ponte Ferroviária sobre o Rio São João: Relatório de situação. Curitiba: CPC/SEEC, 2005.

⁵ RODRIGUES, José Eduardo Ramos; MIRANDA, Marcos Paulo de Souza. Estudos de direito do Patrimônio Cultural. Belo Horizonte: Ed. Fórum, 2012.

⁶ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Processo administrativo do tombamento. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/perguntasFrequentes?pagina>>. Acesso em: 08/dez/2015.

⁷ SOARES, Inês Virgínia Prado. Proteção jurídica do patrimônio arqueológico no Brasil: fundamentos para efetividade da tutela em face de obras e atividades impactantes. Erechim: Ed. Habilis, 2007.

com restrição. O conselheiro Antonio Liccardo enfatiza que a palavra de ordem neste caso é a segurança, mas que entende como preocupante o fato da ferrovia, em seu aspecto cultural ser uma ameaça ao Patrimônio da Serra do Mar e de suas obras de arte protegidos. O conselheiro Luiz Marcelo de Mattos manifestou-se para pedir, perante o CEPHA, que volte a ter o trem de passageiros para Paranaguá. O Secretário Luiz Fiani ratifica o pedido dizendo que esta é uma reivindicação da comunidade parnanguara. Foi-lhes esclarecido que a empresa RUMO-ALL já está em contato com o senhor Prefeito de Paranaguá, mas que quem opera a linha é outra empresa, a Serra Verde Express e seria ela quem deveria buscar o retorno da linha. O conselheiro Helenton acrescentou que reativar o trecho da linha férrea Morretes-Paranaguá auxiliará na viabilização da navegação de cabotagem no Porto de Paranaguá e que isto é do interesse público. O representante da empresa afirmou que a RUMO-ALL tem a intenção de melhorar o todo e que têm a preocupação de apoiar a Serra Verde neste pleito, embora seja uma decisão que caberá à Serra Verde Express. Que existe a linha, mas que há o problema da velocidade decorrente das muitas transposições existentes no trecho. O conselheiro Pedro manifestou-se concluindo que, sempre, dentro do que consta do contrato, é possível melhorar a operação do sistema. O Presidente do Conselho, Fiani, agradeceu a presença dos representantes da empresa, que se despediram e se retiraram. Abriu então para a discussão interna dos conselheiros que concluíram pelo seguinte: *Levando em conta que a solicitação de alteração do raio da curva de acesso à ponte São João se inclui e é apenas uma das muitas iniciativas que, de acordo com o conjunto da explanação apresentada pela RUMO-ALL, fazem parte de uma ação compreensiva de modernização do padrão operacional ferrovia Curitiba Paranaguá com expressivas mudanças nos padrões operacionais e modernização do material rodante e da via permanente, em seu trecho tombado pelo Tombamento da Serra do Mar. Considerando, também, a relevância histórica, artística e paisagística desta mesma ferrovia como monumento tombado, testemunho da capacidade de inovação e ousadia dos brasileiros paranaenses e de uma peculiar solução tecnológica para vencer as, até então intransponíveis, encostas da Serra do Mar. Levando em conta, por fim, que a preservação de um monumentos com tais características requer uma detida e cuidadosa análise no sentido de encontrar a medida certa entre as necessidades de adequações para atender aos requisitos dos novos tempos e a manutenção das características básicas que fazem dessa obra de engenharia algo singular e único que deve ser preservado. Resolveu o Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico, com vistas a preservar a integridade do bem tombado, solicitar à RUMO-ALL um estudo compreensivo dos impactos de todas as suas iniciativas de adequação e modernização do material rodante, da via permanente e demais componentes da mencionada ferrovia, sobre o monumento tombado, consideradas aí as obras da engenharia e a paisagem circundante e demais monumentos naturais ou decorrentes do agenciamento humano existentes em seu entorno. Resolveu também estabelecer que o escopo e a metodologia deste estudo deverão ser submetidos à aprovação previa da Coordenadoria do Patrimônio Cultural e que os mesmos deverão, necessariamente, incluir alternativas de compensação a eventuais danos ao patrimônio histórico e artístico do Paraná decorrentes de tais intervenções. Estas condições devem ser consideradas como prévias ao processo de autorização de quaisquer intervenções sobre a ferrovia no seu trecho tombado.* Passou-se ao **Terceiro Assunto da Pauta: Apresentação dos estudos ambientais referentes á PR- 340 ligação entre a BR-277 e o Porto de Antonina.** O conselheiro Pedro Luis Fuentes Dias, que coordena a empresa CIA AMBIENTAL, a qual está desenvolvendo o EIA RIMA da estrada, fez a apresentação do profissional Alexandre M. Sanches, da CIA AMBIENTAL e do engenheiro Glauco Tavares Luiz Lobo, coordenador técnico do DER, que fizeram a explanação sobre os estudos aos conselheiros. Foi dito que há recurso junto ao BID para a execução da estrada, que o EIA-RIMA está sendo elaborado; que hoje há um tráfego significativo diário passando dentro das áreas urbanas das cidades de Morretes e Antonina e que este tráfego tende a crescer em 100% até 2030, intensificando-se os conflitos de uso com a população. Existem os projetos de expansão e de modernização da atividade portuária dos terminais Barão de Tefé, Ponta do Félix e Matarazzo; o projeto da Avenida Portuária, da ciclovía Morretes/Antonina, do modal ferroviário e da preservação dos bens culturais em Morretes e Antonina. Esta rodovia terá 10,3 km, com previsão de dois anos de obras, sem interferir em Unidades de Conservação, em pista simples, com previsão para trecho ferroviário, tendo em vista que as pontes serão calculadas também para este fim. Terá uma faixa de domínio de 60 m, possibilitando assim a sua duplicação; proposta de execução no sistema CANTITRAVELLER a um custo estimado de 250 milhões de reais. Antes de serem iniciadas as considerações, por parte dos conselheiros, o senhor Secretário da Cultura pediu licença para se ausentar e passou a presidência para o vice, o conselheiro Celso Carneiro. Este deu seqüência à reunião abrindo a palavra aos conselheiros. O conselheiro Robertson demonstrou sua preocupação com a segmentação dos licenciamentos, com os impactos às áreas laterais ao empreendimento, sugerindo por fim que se pense num plano de ocupação às margens do empreendimento. O conselheiro Eduardo Harder expôs sua preocupação quanto à atividade das senhoras na coleta do bacucú (comunidades coletoras). O conselheiro Pedro Dias informou que a equipe da arqueologia já trabalhou com eles e que deverá ter o devido acompanhamento. Celso Carneiro agradeceu a explanação e a presença dos convidados do DER e da CIA AMBIENTAL e na continuidade da reunião consultou os conselheiros sobre a pauta e a possibilidade da transferência dos demais assuntos para a

