

1 **Ata da 161ª Reunião do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do**
2 **Paraná - CEPHA, realizada em 22/06/2016.** Aos vinte e dois dias do mês de junho do
3 ano de dois mil e dezesseis, a partir das quatorze horas e trinta minutos, deu-se início à
4 161ª Reunião do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná -
5 CEPHA, na sala de reuniões da Secretaria de Estado da Cultura-SEEC, situada na Rua
6 Ébano Pereira, 240, em Curitiba - Paraná. Estiveram presentes a essa reunião os
7 Conselheiros Key Imaguire Júnior, Ana Márcia Gonzáles, Antonio Liccardo, Emerson
8 Antonio de Oliveira, Luiz Marcelo Bertoli de Matos e Pedro Luis Fuentes Dias. Os
9 demais Conselheiros justificaram a ausência. Presentes também a essa reunião a
10 Coordenadora do Patrimônio Cultural, Rosina Coeli Alice Parchen, Secretária
11 Executiva deste Conselho, os arquitetos Carlos Garmatter Netto, Milton de Chueri
12 Karam e Rachel Krul Tessari, o geógrafo Almir Pontes Filho, o historiador Aimoré
13 Arantes, os estagiários de arquitetura Eduardo Sinegaglia e Mylena Ziemann, e mais a
14 técnica administrativa Aline Fillus, todos integrantes da equipe técnica da Coordenação
15 do Patrimônio Cultural-CPC/SEEC. Presentes, como convidados: Marcelo Arthur
16 Fiedler, Renata Ramalho, Alexandre Sanches, Rafael Eisfeld Santos, Elizandro Brollo,
17 Pieter van der Meer, Gaspar João de Geus, Paulo Afonso Foes. Presente a esta reunião
18 também o senhor Jaderson Alves, Diretor Geral da Secretaria de Estado da Cultura. Na
19 ausência do senhor Secretário de Estado da Cultura, João Luiz Fiani, devido a
20 compromissos no Palácio Iguazu e também pela ausência justificada do vice-presidente
21 do CEPHA Celso Fernando de Azambuja Gomes Carneiro, de acordo com o Regimento
22 Interno assumiu a presidência desta reunião o conselheiro Key Imaguire Junior, que deu
23 início, com o **primeiro item** da pauta: **leitura e aprovação da Ata da reunião**
24 **anterior realizada em 09/12/2015**, a qual havia sido enviada a todos os conselheiros e,
25 por não haver nenhuma consideração à mesma, foi aprovada por unanimidade. Em
26 atenção aos convidados e representantes da Empresa FRÍSIA – Cooperativa
27 Agroindustrial, houve uma inversão na pauta original, passando-se para o **terceiro item:**
28 **Apresentação de proposta, pela empresa FRISIA, para a implantação de**
29 **Complexo Eólico em Carambeí, nos Campos Gerais.** O senhor Paulo Foes da
30 empresa catarinense APUAMA Engenharia fez a apresentação iniciando pela
31 metodologia utilizada para a proposta. Informou que o início se deu a partir do Atlas do
32 Paraná que contém o potencial eólico do Estado; que desde 2012 foram instaladas duas
33 torres de estudo e registro dos ventos na região; que o projeto já está registrado na
34 Agência Nacional de Energia Elétrica-ANEEL e que poderá entrar em leilão assim que
35 houver a aprovação pelos órgãos ambientais; que já está informada a quantidade de
36 geração da energia eólica e de ventos constantes; que a obra poderá ser realizada em um
37 ano, pois todas as peças vêm prontas para serem montadas no local; que este parque
38 eólico está dividido em dois perímetros contíguos denominados Frísia 1 e Frísia 2, por
39 questões regulatórias; que o modelo adotado de aerogerador terá 93 metros de altura no
40 rotor e 2,0 MW de potência; que serão 30 aerogeradores com potencial total de 60MW;
41 que este projeto foi desenvolvido em conjunto com os cooperados e para os cooperados;
42 que as decisões dos locais envolveu sempre os proprietários para não haver prejuízo às
43 áreas agricultáveis; disse que não haverá desmate, pois serão implantados em áreas de
44 campo e que não atingem áreas nativas; que os acessos principais já existem e que serão
45 aproveitados e que os demais serão pontuais e apenas de acesso às torres; que a conexão

46 entre as torres, em sua maioria, será por linhas subterrâneas; que a COPEL indicou a
47 subestação de Castro para o ponto de conexão da energia produzida neste Complexo
48 Eólico em Carambeí; que a energia produzida pelo conjunto desses aerogeradores
49 poderá iluminar até 50 mil residências o que equivaleria aos municípios de Castro, Pirai
50 do Sul e Tibagi; que os aerogeradores serão implantados sempre margeando as estradas
51 existentes para não atingir as áreas plantadas; que a área está a 1000 metros acima do
52 nível do mar. O conselheiro Antonio Liccardo perguntou se as torres atingem a Escarpa
53 Devoniana. É apresentada uma imagem que esclarece e confirma que sim. O
54 conselheiro Pedro Dias alertou para o fato da energia eólica no Brasil ainda ser pouco
55 explorada, afirmando o mesmo para o Paraná que possui um bom potencial eólico. A
56 maior preocupação está relacionada ao impacto na paisagem causado pelas linhas de
57 transmissão. Também foi questionada sobre a consulta ao Instituto do Patrimônio
58 Histórico e Artístico Nacional-IPHAN no Paraná. O senhor Peter informou que o
59 IPHAN já está ciente do projeto e que já emitiu parecer favorável. O Instituto
60 Ambiental do Paraná-IAP já realizou a audiência pública e ficou condicionado que o
61 pedido da Linha de Transmissão deve ser anterior ao da Licença Prévia do Parque
62 Eólico. Os Conselheiros orientaram a empresa Frísia que se deve analisar com cautela a
63 Linha de Transmissão (LT) e que o ideal neste caso seria ligar a energia deste Parque
64 Eólico a Carambeí, evitando deste modo que as torres atravessem a região da Escarpa
65 Devoniana. Esta deverá ser uma recomendação do CEPHA à Companhia Paranaense de
66 Energia Elétrica-COPEL para evitar que a LT cruze o vale. O conselheiro Emerson
67 Oliveira demonstrou sua preocupação com as aves migratórias, com as Unidades de
68 Conservação e com o Parque Nacional dos Campos Gerais. Pediu cuidado para com o
69 impacto que será causado com a supressão da vegetação para a implantação das linhas
70 de transmissão. O conselheiro Antonio Liccardo perguntou sobre a área da Escarpa
71 Devoniana que poderá ser atingida pelos aerogeradores. O geógrafo Almir Pontes
72 esclarece aos Conselheiros que o Parque Eólico de Carambeí insere-se em torno de 95%
73 na área em processo de tombamento da Escarpa Devoniana e 100% na Área de Proteção
74 Ambiental-APA da Escarpa Devoniana. Informou ainda que já foram realizadas duas
75 reuniões com a equipe da Frísia e que o que está sendo analisado é a Paisagem e o
76 respectivo impacto. Que a proposta em estudo será encaminhada à Câmara Técnica do
77 CEPHA. Encerrado este assunto o Presidente desta reunião passou ao **segundo assunto**
78 **da pauta: Apresentação de estudo solicitado pelo CEPHA para as intervenções na**
79 **área tombada da Serra do Mar, pela empresa RUMO/ALL.** Como a empresa ao ser
80 convidada para fazer a apresentação abriu mão da palavra, solicitou-se ao arquiteto
81 Milton de Chueri Karam que fizesse a leitura da Informação elaborada por ele e Almir
82 Pontes Filho sobre a proposta apresentada pela empresa. A seguir a Informação 110/16-
83 CPC em sua íntegra: **“INFORMAÇÃO Nº 110/16-CPC. ASSUNTO:** Solicitação de
84 anuência prévia – Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba. **LOCALIZAÇÃO:** Serra do
85 Mar. **MUNICÍPIOS:** Morretes – Paraná. **INTERESSADO:** Conselho Estadual do
86 Patrimônio Histórico e Artístico. Ref.: Solicitação de anuência prévia de
87 empreendimento para adequar a Geometria da Ferrovia – Estrada de Ferro Curitiba-
88 Paranaguá, ampliando o raio da curva na saída da Ponte São João, por ALL-América
89 Logística Malha Sul S.A. A Informação nº 203/15-CPC emitida em 08/12/2015 pela
90 Coordenação do Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura (CPC/SEEC)

91 para o Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná (CEPHA), foi
92 gerada em atenção à solicitação da Gerência de Licenciamento Ambiental e Gerência de
93 Regulatório da empresa ALL - América Logística Malha Sul S.A. (RUMO/ALL) por
94 meio da Carta nº 310/LIC/15, de 29/09/2015, protocolada no Sistema Integrado de
95 Documentos sob nº 13.791.403-4/SEEC em 01/10/2015. Na referida Carta, cujo assunto
96 refere-se à “Adequação da Geometria da Ferrovia – Ampliação do raio da curva na
97 saída da ponte São João”, a RUMO/ALL informa que solicitou uma certidão de uso e
98 ocupação do solo para o Município de Morretes, cujo documento é necessário para o
99 processo de licenciamento ambiental em andamento junto à Coordenação de
100 Transportes (COTRA) do IBAMA em Brasília-DF. Informa ainda que a Prefeitura de
101 Morretes, por meio do Parecer 003/2015 DAU-SMI, indica a necessidade de anuência
102 prévia da CPC/SEEC. Em anexo a esta Carta nº 310/LIC/15 de 29/09/2015, a
103 RUMO/ALL encaminhou à CPC/SEEC um documento referente ao estudo
104 desenvolvido para o processo de licenciamento ambiental denominado “ADEQUAÇÃO
105 DA GEOMETRIA DA FERROVIA – Ampliação do raio da curva na saída da ponte
106 São João”, elaborado pela empresa CIA Ambiental, datado de maio/2015, pelo qual a
107 empresa indica constar os projetos, os métodos construtivos e as ações de mitigação e
108 compensação de impactos que serão desenvolvidos no local, além de imagens aéreas do
109 local e região e cópias de documentos relativos ao licenciamento. Desta forma, com
110 base nas informações contidas no documento “ADEQUAÇÃO DA GEOMETRIA DA
111 FERROVIA – Ampliação do raio da curva na saída da ponte São João”, em conjunto
112 com as informações levantadas pelos técnicos da CPC/SEEC em Visita Técnica ao local
113 proposto para a referida adequação realizada no dia 29/10/2015, esta Coordenação
114 emitiu a Informação nº 203/15-CPC de 08/12/2015, para subsidiar o CEPHA em sua
115 análise, parecer e anuência sobre a questão, uma vez que a CPC/SEEC, pela natureza da
116 intervenção proposta a qual descaracteriza o Bem Tombado, não pode por si só emitir
117 esta anuência. No dia 09 de Dezembro de 2015 foi realizada a 160ª Reunião do CEPHA,
118 na qual a RUMO/ALL, por meio do Gerente Executivo de Engenharia Engº Marco
119 Aurélio, fez uma apresentação do “Projeto de Ampliação do Raio da Curva na Saída da
120 Ponte São João”, na Serra do Mar. Nesta reunião, a Informação nº 203/15-CPC
121 elaborada pela CPC/SEEC foi apresentada e entregue aos Conselheiros com o objetivo
122 de dar subsídios técnicos aos mesmos, para suas manifestações a respeito desta
123 intervenção. Após a apresentação do Projeto e a leitura da Informação, o Conselho se
124 manifestou indicando, conforme consta na Ata desta Reunião: *“Levando em conta que a*
125 *solicitação de alteração do raio da curva de acesso à ponte São João se inclui e é*
126 *apenas uma das muitas iniciativas que, de acordo com o conjunto da explanação*
127 *apresentada pela RUMO-ALL, fazem parte de uma ação compreensiva de*
128 *modernização do padrão operacional ferrovia Curitiba Paranaguá com expressivas*
129 *mudanças nos padrões operacionais e modernização do material rodante e da via*
130 *permanente, em seu trecho tombado pelo Tombamento da Serra do Mar. Considerando,*
131 *também, a relevância histórica, artística e paisagística desta mesma ferrovia como*
132 *monumento tombado, testemunho da capacidade de inovação e ousadia dos brasileiros*
133 *e paranaenses e de uma peculiar solução tecnológica para vencer as, até então*
134 *intransponíveis, encostas da Serra do Mar. Levando em conta, por fim, que a*
135 *preservação de um monumento com tais características requer uma detida e cuidadosa*

136 análise no sentido de encontrar a medida certa entre as necessidades de adequações
137 para atender aos requisitos dos novos tempos e a manutenção das características
138 básicas que fazem dessa obra de engenharia algo singular e único que deve ser
139 preservado. Resolveu o Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico, com
140 vistas a preservar a integridade do bem tombado, solicitar á RUMO ALL um estudo
141 compreensivo dos impactos de todas as suas iniciativas de adequação e modernização
142 do material rodante, da via permanente e demais componentes da mencionada ferrovia,
143 sobre o monumento tombado, consideradas aí as obras da engenharia e a paisagem
144 circundante e demais monumentos naturais ou decorrentes do agenciamento humano
145 existentes em seu entorno. Resolveu também estabelecer que o escopo e a metodologia
146 deste estudo deverão ser submetidos à aprovação previa da Coordenadoria do
147 Patrimônio Cultural e que os mesmos deverão, necessariamente, incluir alternativas de
148 compensação a eventuais danos ao patrimônio histórico e artístico do Paraná
149 decorrentes de tais intervenções. Estas condições devem ser consideradas como prévias
150 ao processo de autorização de quaisquer intervenções sobre a ferrovia no seu trecho
151 tombado.” Em 18 de janeiro de 2016 a Secretaria Executiva do CEPHA, emitiu e
152 encaminhou à Gerente de Licenciamento Ambiental da ALL Renata Bonikowski, o
153 Ofício nº 001/16-CEPHA anexando a Informação nº 203/15-CPC de 08/12/2015, e
154 informando sobre a decisão do CEPHA em sua 160ª Reunião realizada em 09/12/2015,
155 ressaltando que “tais condições devem ser consideradas como prévias ao processo de
156 autorização de quaisquer intervenções sobre a ferrovia no seu trecho tombado e que a
157 partir da entrega do estudo solicitado se agendará, com maior brevidade possível, uma
158 reunião extraordinária do CEPHA para concluirmos tal processo”. Com o intuito de
159 dirimir dúvidas e melhor compreender a complementação de informações requisitadas
160 pelo CEPHA na 160ª Reunião, a RUMO/ALL solicitou à CPC/SEEC uma reunião
161 técnica, a qual foi realizada em 28/01/2016 na sede desta Coordenação, com a
162 participação de Conselheiros do CEPHA que integram a Câmara Técnica do mesmo.
163 Dando prosseguimento ao solicitado, e em atenção ao Ofício nº 001/16-CEPHA de
164 18/01/2016 e orientações indicadas em reunião do dia 18/01/2016 com representantes
165 do CEPHA, a RUMO/ALL encaminhou à CPC/SEEC e à Secretaria Executiva do
166 CEPHA a Carta nº 89/LIC/16 datada de 25/04/2016, referente ao assunto “Estudo
167 Compreensivo de Impacto ao Patrimônio – Projeto de Adequação da Geometria da
168 Ferrovia – Ampliação do raio da curva na saída da ponte São João”, anexando ao
169 mesmo o que denominou de “**Estudo Compreensivo de Impacto Ao Patrimônio**
170 **referente ao Projeto de Adequação da Geometria da Ferrovia – Ampliação do raio da**
171 **curva KM 62+500 na saída da ponte São João**”, de abril/2016. Apresentado pela
172 RUMO/ALL, o referido “**Estudo Compreensivo**” relata em sua introdução que,
173 “conforme acordado com representantes do Conselho Estadual do Patrimônio
174 Histórico e Artístico – CEPHA, inicialmente será apresentado o estudo compreensível
175 do projeto de adequação da curva localizada na saída da ponte São João, localizada no
176 Município de Morretes/PR e posteriormente os outros projetos previstos para esta
177 localidade. Dentro deste contexto, este documento apresenta subsídios à análise dos
178 impactos diretos e indiretos ao patrimônio tombado e medidas mitigadoras previstas no
179 projeto de alteração da geometria da curva localizada no KM 62+500”. O “**Estudo**
180 **Compreensivo**” apresenta em seu Capítulo 2 - Histórico do Patrimônio, referências à

181 Serra do Mar Paranaense, à Proteção Ambiental e Histórico-Cultural, ao Parque
182 Estadual Pico do Marumbi e à Ferrovia. Na Justificativa do Capítulo 3 – Obra de
183 Ampliação do Raio da Curva relata que “verificou-se a necessidade de
184 compatibilização da ferrovia as dimensões dos novos veículos”. No Campo 3.5.1 –
185 **Área Indiretamente Afetada** relata como as obras de arte compreendidas no raio de
186 500 metros do entorno do projeto o Viaduto 43, a Casa de alvenaria de dois cômodos, a
187 Ponte São João, o Viaduto 44, o Túnel 06, o Viaduto 45 e o Viaduto 46. No Campo
188 3.5.1.3 – **Impactos sobre as áreas de influência indireta** relata que *“as atividades*
189 *previstas no projeto serão restritas a área de influência direta, não havendo*
190 *intervenções em estruturas, obras de arte e na paisagem que compõe o patrimônio*
191 *entorno do projeto. Dessa forma não estão sendo previstas ações de minimização de*
192 *impacto e medidas compensatórias para o entorno do projeto”*. Para a Área
193 **Diretamente Afetada** - Campo 3.5.2. o **“Estudo Compreensivo”** considerou o perímetro
194 de 100 metros entre os km’s 62+500 a 62+600, acrescidos dos 7 metros da faixa de
195 domínio. A área está inserida em área de preservação permanente – APP, sendo cortada
196 por pequeno córrego afluente do Rio São João. Outros Campos referentes à obra relatam
197 também sobre a Supressão Vegetal, o Desmonte da Rocha, o Muro de Arrimo e o
198 Sistema Contra Queda de Rochas. No Campo 3.5.2.5. – **Ações de Minimização de**
199 **Impactos e Medidas Compensatórias**, o **“Estudo Compreensivo”** propõe que a
200 compensação referente à supressão de 0,0470 há seja realizada na forma de recuperação
201 de áreas degradadas dentro dos limites do próprio Parque Estadual Pico do Marumbi,
202 unidade de conservação onde o empreendimento está totalmente inserido. Em relação ao
203 impacto visual decorrente do desmonte do maciço e conseqüentemente exposição da
204 rocha nua, o Estudo relata grande semelhança com distúrbios naturais como
205 deslizamentos. Como impacto positivo, relata que a eliminação de espécies exóticas
206 invasoras que vicejam na área pode ser considerado. No Campo 3.5.3 referente à
207 Ampliação do Bueiro, relata a reconstrução da cabeceira com a reaplicação das pedras
208 de granito no topo da mesma. Sobre a Alteração do Traçado da Linha no Campo 3.5.4,
209 avalia não ser possível a preservação dos trilhos e dormentes existentes após a
210 ampliação do raio da curva, em função dos aspectos de segurança da ferrovia,
211 recomendando sua remoção. Como Medidas Complementares apresentadas no Campo
212 3.5.5, o **“Estudo Compreensivo”** propõe a disseminação do conhecimento sobre o
213 Patrimônio Natural e o Bem Tombado, e o fortalecimento da gestão de obras, nos
214 aspectos ambientais e de patrimônio, por meio de 3 ações: 1) treinamento de
215 profissionais; 2) acompanhamento técnico ambiental da obra e 3) ações de comunicação
216 social e conscientização sobre o bem tombado por meio de folders para distribuição no
217 transporte de passageiros e estações ferroviárias e sede do Parque Estadual Pico do
218 Marumbi. Por fim, a Tabela 5 do **“Estudo Compreensivo”** apresenta o resumo de
219 aspectos, impactos e medidas mitigadoras propostas. Em 18/05/2016 a Superintendência
220 Estadual do IPHAN no Paraná, em referência à Carta nº 310/LIC/15, emitiu o Ofício nº
221 479/2016 para a Gerência de Licenciamento Ambiental da RUMO ALL, com cópia para
222 a CPC, informando que *“a estrada de ferro Curitiba-Paranaguá é protegida pelo*
223 *IPHAN, como patrimônio ferroviário da União, além de estar localizada na Serra do*
224 *Mar, que é tombada pelo Estado do Paraná. Dessa forma, as obras de reforma ou*
225 *alteração do traçado da via só poderão ser executadas após análise e aprovação do*

226 projeto nessa Superintendência, assim como na Coordenação do Patrimônio Cultural
227 da Secretaria de Estado Cultura - CPC/SEEC". Buscando mediar a interface técnica
228 entre a CPC/SEEC e a RUMO/ALL, o Assessor Marcos Meyer da Secretaria de Estado
229 do Planejamento e Coordenação Geral (SEPL) promoveu no dia 24 de maio de 2016
230 uma nova reunião técnica entre os profissionais daquela instituição e, Sílvia Azuma e
231 Renata Bonikowski, representantes da RUMO-ALL para fins de esclarecimentos quanto
232 à complementação de informações solicitadas pelo CEPHA em um "Estudo
233 Compreensivo dos impactos de todas as suas iniciativas de adequação e modernização
234 do material rodante, da via permanente e demais componentes da mencionada ferrovia,
235 sobre o monumento tombado" e o conteúdo do documento denominado de "Estudo
236 Compreensivo" apresentado pela RUMO/ALL. Na oportunidade, os técnicos da CPC
237 entregaram uma imagem aérea da Serra do Mar, identificando os 35 km de ferrovia que
238 se inserem na área tombada, assim como uma listagem de equipamentos, instalações e
239 obras de engenharia existentes neste trecho, visando contribuir com a formulação de
240 alternativas a serem apresentadas ao CEPHA em relação a medidas compensatórias pela
241 intervenção que afeta este Bem Cultural. **Conclusão.** Face ao conteúdo apresentado pela
242 RUMO/ALL no documento denominado "Estudo Compreensivo de Impacto ao
243 Patrimônio – Projeto de Ampliação do Raio da Curva São João", encaminhado à
244 CPC/SEEC e à Secretaria Executiva do CEPHA por meio da Carta nº 89/LIC/16 de 25
245 de abril de 2016, em relação ao "Estudo Compreensivo" solicitado pelo CEPHA na 160ª
246 Reunião Ordinária realizada em 09 de dezembro de 2015, o Setor do Patrimônio
247 Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico da CPC/SEEC entende que, mesmo com a
248 realização de 2 reuniões para os devidos esclarecimentos, as informações subseqüentes
249 da RUMO/ALL referem-se novamente e exclusivamente sobre a proposta original, ou
250 seja, o projeto de ampliação do raio da curva na entrada da Ponte São João. Neste
251 sentido, uma melhor avaliação técnica sobre as propostas de intervenção futura na
252 ferrovia em todo o trecho tombado, assim considerada pelo CEPHA de "Estudo
253 Compreensivo", não foi, até o presente momento, apresentada pela RUMO/ALL. Da
254 mesma forma, as medidas compensatórias apresentadas especificamente sobre a
255 proposta na curva da Ponte São João, no "Estudo Compreensivo de Impacto ao
256 Patrimônio – Projeto de Adequação da Geometria da Ferrovia – Ampliação do raio da
257 curva na saída da ponte São João", apresentado pela RUMO-ALL, não se configuram
258 como tal, pois as mesmas representam obrigações destinadas à proteção do patrimônio
259 ambiental e cultural de empreendimentos desta natureza. E por fim, recomenda-se o
260 encaminhamento desta Informação à Câmara Técnica do CEPHA específica a este
261 assunto, para a devida manifestação. **É a informação. Curitiba, 21 de junho de 2016.**
262 **Almir Pontes Filho** – Geógrafo e Arqueólogo - Coordenação do Patrimônio Cultural –
263 CPC/SEEC - (41) 3312-0407. **Milton de Chueri Karam** - Arquiteto e Urbanista -
264 Coordenação do Patrimônio Cultural – CPC/SEEC - (41) 3312-0406." Após a leitura,
265 foi aberta a palavra aos Conselheiros. O Conselheiro Luiz Marcelo de Mattos fez três
266 observações, a primeira com respeito às medidas compensatórias, que a seu ver
267 inexistem; a segunda sobre a eliminação da linha original e por fim questionou sobre a
268 nova estrada de ferro para atender a demanda. O Conselheiro Emerson Oliveira expôs
269 que o solicitado pelo CEPHA, nesta proposta, não está atendido. Perguntou sobre quais
270 seriam as medidas compensatórias ao impacto causado. Comentou com os demais

271 Conselheiros que em paralelo existem outros projetos sendo avaliados separadamente,
272 como por exemplo, o projeto da rodovia ligando a BR 277 ao Porto de Antonina e que
273 deste modo não se trata da reativação da ferrovia Morretes-Antonina, que poderia ser
274 uma alternativa para a redução do tráfego de caminhões por aquelas cidades. O
275 Conselheiro Antonio Liccardo lembrou que na reunião anterior todos estes pontos foram
276 discutidos. Ainda reforçou que a responsabilidade deste Conselho é com os 35 km de
277 ferrovia que passam pela área tombada da Serra do Mar e que neste sentido é preciso
278 considerar todos os impactos. São necessários mais subsídios para que o CEPHA possa
279 liberar a obra da curva da Ponte São João. A Conselheira Ana Márcia Gonzáles lembrou
280 a situação física das antigas estações ao longo do trecho em questão e que havia sido
281 solicitado à empresa um diagnóstico das mesmas. O conselheiro Key Imaguire Júnior,
282 na condição de presidente desta reunião abriu a palavra aos representantes da empresa
283 presentes à reunião. Fez uso da palavra a senhora Renata Ramalho, representante da
284 empresa RUMO-ALL, enfatizando que esta obra na curva é fundamental para a empresa
285 para poder aumentar a segurança na estrada, pois por ali passa o escoamento de toda a
286 carga do norte do Paraná ao porto de Paranaguá. O fato de ser apresentado o estudo
287 apenas para o local da curva foi pensando na agilização da aprovação, uma vez que não
288 há nenhuma proposta da empresa para o restante da área. Continuou relatando aos
289 Conselheiros que a proposta apresentada já prevê o resgate da fauna e o controle, bem
290 como a presença de um veterinário durante a obra; que após a intervenção na rocha, a
291 mesma será revegetada; que a implosão da rocha será sem o uso de dinamite, utilizando-
292 se um sistema expansivo; que a obra toda será por via ferroviária; que o material
293 retirado do local será encaminhado a Morretes e lá será dado um destino; que quanto à
294 linha original, a mesma poderá permanecer ao lado da nova, pois ao se pensar em retirá-
295 la seria com o intuito de facilitar a manutenção, mas que não haveria óbice em mantê-la.
296 Renata comentou ainda que, quanto a uma proposta de compensação, como eles são
297 concessionários, para as estações ou outros bens que não façam parte da concessão não
298 haveria como fazer os investimentos, mas que poderão tentar compensar com novas
299 obras e que não propuseram as demais obras que venham a ocorrer; que não há proposta
300 porque elas não são para este momento. Por fim solicitou que o CEPHA apresente à
301 empresa um Termo de Referência. O Conselheiro Luiz Marcelo fez referência à área de
302 acesso da ferrovia em Paranaguá onde falta cuidado com manutenção, limpeza, higiene,
303 saneamento, paisagem, segurança entre muitos outros fatores, que é uma área totalmente
304 abandonada. Por fim os Conselheiros entenderam que a Câmara Técnica deverá se
305 reunir novamente e elaborar o Termo de Referência para ser apresentado ao Conselho
306 em uma reunião extraordinária e encaminhado à empresa. O conselheiro Key Imaguire
307 agradece a presença dos técnicos da Rumo-ALL e encerra este tema. Em seguida passa
308 ao **terceiro assunto da pauta: Apresentação, pelo Tribunal de Contas, de proposta**
309 **para a ampliação de área de estacionamento para o TCE.** O arquiteto Carlos
310 Garmatter Netto fez um breve relatório das reuniões já havidas entre a CPC e os
311 técnicos do Tribunal de Contas do Estado-TCE sobre o tema lembrando que a CPC já
312 aprovou o projeto do segundo anexo que contempla um estacionamento subterrâneo que
313 deverá atender à demanda. O fato de a obra não ser executada em breve levou o TCE a
314 solicitar a implantação de uma área para atender ao estacionamento dos veículos. Os
315 técnicos do TCE presentes à reunião, engenheiro Rafael Eisfeld Santos e Elizandro N.

316 Brollo apresentaram algumas imagens da área e explicaram a necessidade da ampliação.
317 O conselheiro Pedro Dias usou da palavra dizendo entender que esta proposta é
318 paliativa e temporária e que poderia ser entendida e aceita até o início da obra do
319 segundo anexo. Foi então entendido pelos Conselheiros que esta proposta poderia ser
320 executada até a solução definitiva e que as áreas que já tiveram impactos deverão ser
321 recuperadas. Os técnicos do TCE afirmaram que já há o comprometimento do
322 Presidente do TCE nas discussões para a viabilização de um grande estacionamento
323 subterrâneo para todos os usuários do Centro Cívico, em uma ação conjunta de todas as
324 instituições dos poderes públicos ali estabelecidos. Os Conselheiros sugeriram uma
325 nova reunião da Câmara Técnica, que já vem discutindo o caso, a reanálise da situação e
326 a manifestação que contemple o compromisso com o estacionamento subterrâneo, que
327 para o momento se apresente uma solução intermediária e que a aprovação seja por
328 etapas, devendo a questão voltar ao CEPHA em reunião extraordinária. Encerrado este,
329 o presidente passou ao **último assunto da pauta: Parecer sobre o processo de**
330 **tombamento do Museu de Palmas**, que por ser o conselheiro relator, passou à leitura
331 de seu parecer, a seguir aqui transcrito na íntegra: "Parecer sobre o pedido de
332 tombamento do edifício do Museu Histórico Prof. José Alexandre Vieira, solicitado pela
333 Prefeitura Municipal de Palmas. 1-Considerações preliminares. Não há considerações
334 sobre a parte formal do pedido, e seu encaminhamento. 2-considerações sobre a
335 pertinência do pedido de tombamento. 2.1 – A Cidade de Palmas. Embora seja uma das
336 cidades paraenses com profundas raízes históricas, esta é pouco evidente nos
337 remanescentes. Mesmo a Igreja Matriz, sem crítica ao novo edifício, origem de todas as
338 cidades da tradição luso brasileira, não existe mais. Em toda a região central, não restam
339 configurações urbanas e poucas construções dizem alguma coisa sobre sua história: não
340 há possibilidade, remota que seja, de se criar um setor histórico, mesmo com a
341 preservação de alguns remanescentes. Exemplificando, Lapa e Castro mantiveram as
342 passagens tropeiras em seu desenho urbano, e o número de edificações preservadas
343 enseja a manutenção de paisagens a elas relacionadas. Tal não acontece na região
344 central de Palmas, que é cidade da mesma tradição. 2.2 – A história do sobrado. Consta
345 do pedido de tombamento, ter sido o sobrado construído "entre 1890 e 1900", pelo
346 Coronel João Antonio de Araújo Pimpão, para fins residenciais. O construtor, Jacob
347 Mazalotti, tem outras obras na cidade, inclusive a Matriz não mais existente. Esteve
348 instalado nele o Fórum da Comarca de Palmas, a partir de 1945, por um período de
349 trinta anos. Tendo sido o imóvel doado à Prefeitura de Palmas – consta do processo o
350 documento - o Museu Prof. José Alexandre Vieira é criado a seguir, em 1980,
351 ocupando-o desde então com seu acervo. O órgão responsável é o Departamento de
352 Educação e Cultura Municipal. O nome é homenagem ao Prof. José Alexandre Vieira
353 (1828/1907), guarapuavano com extensa contribuição à educação e à cultura palmenses.
354 2.3 – A arquitetura do sobrado. A implantação do sobrado remete diretamente à
355 arquitetura luso-brasileira. É volume em prisma regular, com águas de telhado para a
356 rua e para os fundos do terreno, no alinhamento predial. O andar térreo é assimétrico,
357 por força da solução da planta do nível superior. Na elevação frontal, os quatro vãos do
358 andar de cima são em arco pleno, com sacadas sem bacia, tendo guarda-corpo em ferro
359 batido. As vergas do nível térreo são retas, e as folhas foram substituídas por vitrôs
360 metálicos. Diferentemente da tradição luso-brasileira colonial, as elevações laterais são

361 providas de janelas – mas na data atribuída ao imóvel, última década do século XIX, já
362 haviam sido assimiladas características ecléticas às casas, como a platibanda e as
363 diferenças entre as vergas do térreo e do sobrado. Assim também, a necessidade de
364 aberturas para aeração em todos os aposentos da casa. Internamente, os pisos são
365 assoalhados e os forros de tipo “paulista”, ambos industrializados. O sobrado é portanto
366 construção de um período de transição na arquitetura brasileira. A virada dos séculos
367 XIX para o XX é marcada pelas alterações mencionadas no padrão construtivo na
368 maioria das cidades brasileiras, sendo portanto representativo de sua época e, vale
369 sempre o reforço, único monumento remanescente na cidade a atestar essas
370 transformações. 2.4 – O acervo do museu. O acervo existente consta de 2071 peças,
371 segundo o “Registro de Acervo” anexo ao pedido de tombamento. Foi basicamente
372 doado pela população. As salas do museu apresentam peças dentro dos seguintes temas:
373 - antropologia indígena, com peças guaranis e kaigangs; - peças de uso tropeiro; -
374 secção de numismática, da qual foram furtadas peças em 1999; - móveis de uso
375 doméstico; - peças remanescentes da antiga Igreja Matriz, demolida; - fantasias e
376 objetos relacionados às “cavalladas”; - peças mais recentes, como rádios, máquinas de
377 escrever e somar, e similares. No entanto, deve-se mencionar que duas secções – talvez
378 as mais importantes – não se encontram presentes na edificação em questão, em parte
379 devido aos problemas físicos que esta apresenta e em parte como adequação de uso: -
380 livros, revistas, jornais e fotografias estão depositados na Biblioteca Pública Municipal,
381 edifício que faz fundos com o do Museu e conseqüentemente de fácil acesso; -
382 documentos foram depositados numa universidade particular, por força de um convênio
383 para sua manutenção e digitalização. Não foram doados, estando disponíveis para voltar
384 ao Museu quando o edifício apresente condições. 3 – O estado do edifício e do acervo.
385 As condições físicas do edifício não são críticas, mas exigem cuidados. 3.1- Obras de
386 restauração. Não há alterações desfigurantes, com exceção das janelas do térreo frontal,
387 substituídas por vitrôs metálicos. A substituição por folhas baseadas nas do piso
388 superior é a obra mais importante para resgate da arquitetura original – dependendo, no
389 entanto, de prospecção para identificação dos elementos originais. Da mesma forma,
390 quanto às janelas laterais e da elevação posterior. Será necessária vistoria para verificar
391 o estado da estrutura de cobertura e do piso do sobrado, não identificável externamente.
392 No entanto, a presença de infiltrações causa preocupação. Os forros, pela mesma razão,
393 encontram-se em estado precário, porém sua natureza industrializada permite fácil
394 substituição. O piso do acesso, substituído por cerâmica, pode permanecer como obra de
395 manutenção remontando ao período do Fórum. Impermeabilização e pintura adequada
396 das paredes externas podem e devem ser feitas com urgência. O acervo pede igualmente
397 por manutenção – principalmente no sentido de evitar degradação. Condições e critérios
398 modernos de conservação e reserva técnica são necessários. 3.2 – Obras
399 complementares. Os anexos à planta devem ser respeitados como contribuições às
400 funções do edifício. Foi-nos relatado pelas informantes – a Sra. Vera Lúcia Andrade e a
401 Sra. Zenilde Ochôa – que existe idéia de utilizar a porção de terreno vazio existente aos
402 fundos para ligação com a Biblioteca Pública, localizada na rua paralela. Seria criado
403 assim um Centro Cultural para memória, documentação e pesquisa da cidade e da região
404 que, como já ficou caracterizado, não dispõe de outras instituições para tanto. Evidente
405 a importância da qualidade do projeto desse anexo em si, ressaltado sempre o respeito à

406 edificação antiga, dentro dos padrões e normas existentes. Essas obras – o restauro do
407 edifício original e a construção do anexo de ligação – permitiriam que o sobrado fosse
408 utilizado como espaço para o público, e a reserva técnica e áreas de trabalho em locais
409 novos e devidamente equipados. Para receber de volta, também a documentação
410 depositada na universidade. 4 – Parecer e voto. A efetivação do tombamento solicitado
411 atenderia a uma carência notável da cidade com relação às suas raízes históricas e de
412 toda a região, bem como de sua pertinência ao Estado do Paraná. A circunstância de se
413 tratar de próprio municipal favorece as ações necessárias à manutenção e prestigiamento
414 que levaria espontaneamente ao crescimento do acervo. Sou portanto de parecer que
415 seja atendido o pedido de tombamento da edificação e acervo do Museu Histórico José
416 Alexandre Vieira em Palmas. Curitiba, 09 de dezembro de 2015. Key Imaguire Junior,
417 Relator designado.” Ao encerrar a leitura enfatizou o fato do imóvel ser o único
418 remanescente na cidade, que o acervo é bastante significativo, que estão localizados na
419 praça principal e que há uma grande possibilidade de ser criado ali um Centro Cultural,
420 pois há uma boa área remanescente, adjacente ao imóvel. Sugere o início de um
421 processo de restauração, muito cuidadosa, para o acervo. Colocado em votação, o
422 tombamento estadual do Museu de Palmas e de seu acervo, foi aprovado por todos os
423 conselheiros. Não havendo nada mais a tratar o presidente encerrou esta reunião e eu,
424 Rosina Coeli Alice Parchen, Secretária Executiva deste Conselho lavrei a presente Ata
425 que vai assinada por mim e pelos presentes à reunião.







