

1 Ata da 162ª Reunião do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná -
2 CEPHA, realizada em 24/08/2016. Aos vinte e quatro dias do mês de agosto do ano de dois mil
3 e dezesseis, a partir das quatorze horas e trinta minutos, deu-se início à 162ª Reunião do
4 Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná - CEPHA, na sala de reuniões
5 da Secretaria de Estado da Cultura - SEEC, situada na Rua Ébano Pereira, 240, em Curitiba -
6 Paraná. Estiveram presentes a essa reunião o Secretário de Estado da Cultura e Presidente do
7 CEPHA, João Luiz Fiani e os seguintes Conselheiros: Celso Fernando de Azambuja Gomes
8 Carneiro, José La Pastina Filho, Roberto Benghi Del Claro, Robertson de Azevedo, Antonio
9 Liccardo, Carlos Hugo Rocha, Luiz Marcelo Bertoli de Mattos, Pedro Luis Fuentes Dias,
10 Guilherme de Camargo Vasconcellos, Dailey Fischer, Eduardo Harder e Henrique Paulo
11 Schmidlin. Justificaram a ausência os Conselheiros José Antonio Peres Gediel, Laércio Brochier,
12 Key Imaguire Junior, Ana Márcia Gonzáles, Emerson Antonio de Oliveira e Helenton Taques da
13 Fonseca. Presentes também a essa reunião a Coordenadora do Patrimônio Cultural, Rosina
14 Coeli Alice Parchen, Secretária Executiva deste Conselho, os arquitetos Carlos Garmatter
15 Netto, Milton de Chueri Karam e Rachel Krul Tessari, o geógrafo Almir Pontes Filho, o
16 historiador Aimoré Arantes e mais a técnica administrativa Aline Fillus, todos integrantes da
17 equipe técnica da Coordenação do Patrimônio Cultural-CPC/SEEC. Presentes, como
18 convidados: o Engº Civil Rafael Eisfeld Santos do Tribunal de Contas do Paraná, a Advogada
19 Rafaela Pontes de Lima da Organização de Direitos Humanos Terra de Direitos, os Engenheiros
20 Civis Marcos Michel Maia e Rozenildo Cidade Matos do Departamento Estadual de Estradas de
21 Rodagem-DER, os Engenheiros Civis Sandro Vilas Boas Della Torre, Jackson Yared, Ricardo
22 Marcel Schiavinato da Silva, Lucas Galeski Fernandes e Arnaldo Tacla Filho, e o Engº Florestal
23 Marshall Watson Herbert da Concessionária Caminhos do Paraná, o Engº Civil Sebastião
24 Antonio Teixeira da empresa Madeva Consultoria, Administração e Participações Ltda. e o Engº
25 Civil Eduardo de Assis Cabral da empresa EAC Consultoria e Projetos Ltda.. Também presente a
26 esta reunião o Diretor Geral da SEEC Jaderson Alves. O Presidente do CEPHA e Secretário de
27 Estado da Cultura João Luiz Fiani iniciou a reunião dando as boas-vindas aos Conselheiros e
28 convidados e passou ao **PRIMEIRO ITEM** da pauta: **Leitura e aprovação da Ata da reunião**
29 **anterior realizada em 22/06/2016**, a qual já havia sido enviada a todos os conselheiros e, por
30 não haver nenhuma consideração à mesma, foi aprovada por unanimidade. Em atenção aos
31 convidados e representantes da Concessionária Caminhos do Paraná e aos representantes do
32 DER, houve a inversão da pauta, passando-se para o **QUINTO ITEM: Apresentação pela**
33 **Concessionária Caminhos do Paraná do Projeto do viaduto para o novo acesso à cidade da**
34 **Lapa na Rodovia BR-476, próximo ao Bem Tombado “Painel dos Tropeiros” de Poty**
35 **Lazzarotto.** O engenheiro Sandro Della Torre da empresa Caminhos do Paraná apresentou,
36 com imagens ilustrativas, o projeto do viaduto que será construído na BR-476 com 60 metros
37 de comprimento por 22 metros de largura e 5,60 metros de altura, em frente ao acesso à
38 Cidade da Lapa e justificou o partido adotado para a execução do viaduto, bem como o seu
39 comprimento e a construção de pilares para dar maior amplitude ao vão em torno do “Painel
40 dos Tropeiros” tombado em 17/01/2013, de modo a ampliar a sua visualização para os que
41 chegam ou saem da cidade, em qualquer dos dois sentidos, do leste ou do oeste. Também
42 apresentou o traçado da ampliação da rodovia, com correção de curva no km 192 da BR-476,
43 em trecho localizado dentro dos limites provisórios do tombamento da Escarpa Devoniana.
44 Após a apresentação do Engº Sandro, os conselheiros questionaram sobre a parede vertical de
45 empena cega no viaduto, e se a mesma poderia receber algum tratamento; sobre o cuidado
46 com a vegetação do entorno da obra buscando-se a retirada das exóticas e plantando-se
47 Pinheiros do Paraná. O conselheiro Celso Carneiro manifestou-se dizendo que, do seu ponto

48 de vista, a solução adotada para o projeto do viaduto é adequada e que devem ser pensadas
49 em medidas mitigadoras, como por exemplo, a restauração do Painel protegido, executado em
50 pastilhas, que necessita de intervenção. O conselheiro La Pastina complementou sugerindo
51 que nesta compensação, tendo em vista a qualidade do objeto protegido, a manutenção seja
52 de caráter permanente por parte da concessionária, estendido pelo período da concessão da
53 rodovia. Quanto à segunda parte, que é referente à ampliação da curva na área da Escarpa
54 Devoniana, o Engº Sandro explicou que se o traçado da futura pista fosse executado pelo lado
55 direito haveria um grande impacto e que se optou pelo lado esquerdo por ser o traçado de
56 menor impacto para a área, onde será executado um corte de 280,00 metros do arenito para a
57 duplicação naquele trecho com retificação da curva existente, por uma extensão de 15,00
58 metros de largura. O conselheiro Pedro Dias perguntou sobre o licenciamento ambiental.
59 Informou-se que já foi protocolado o processo e que o mesmo se enquadra como licença
60 ambiental simplificada. Os conselheiros Celso e Robertson comentaram sobre a área estar
61 contida na Área de Proteção-APA da Escarpa Devoniana. Celso Carneiro declarou que, levando
62 em conta que há uma rodovia já implantada e que já houve o corte da rocha, nada tem a opor
63 quanto à intervenção proposta. O conselheiro La Pastina perguntou ao conselheiro Liccardo, se
64 há como deixar o corte que será executado na rocha, com informações pedagógicas,
65 mostrando a formação do arenito talvez, inclusive, promovendo-se oficinas de cantaria e
66 monitorando os resíduos, no caso de eventual material paleontológico. O conselheiro Liccardo
67 informou que em princípio este corte ficaria muito similar aos demais já existentes e talvez não
68 seja o caso de uma preocupação desta natureza. O geógrafo Almir Pontes Filho, da CPC, pediu
69 a palavra para sugerir que sejam executadas travessias seguras para os animais, como
70 corredores faunísticos. A conselheira Dailey Fischer perguntou sobre as linhas de transmissão,
71 para o que o engenheiro Sandro informou que existem dois postes que serão remanejados.
72 Informou ainda que o corte da rocha não utilizará explosivos, que será usado entelamento e
73 que o corte será executado com equipamento hidráulico. O conselheiro Robertson salientou
74 que as passagens subterrâneas para animais não servem para mamíferos e sugeriu que seja
75 consultado o Conselho Gestor da APA da Escarpa Devoniana que deve ter conhecimento
76 específico sobre isto. O conselheiro Pedro Dias sugeriu que sejam elencados os pontos por
77 parte deste Conselho, para que a empresa faça a consulta ao Instituto Ambiental do Paraná-
78 IAP, para o licenciamento. O Presidente do CEPHA, João Luiz Fiani finaliza o assunto com a
79 recomendação de que será encaminhado um documento à Concessionária com todas as
80 considerações deste Conselho. Em seguida agradeceu à equipe da Concessionária e do DER
81 presentes e passou ao **SEGUNDO ITEM** da pauta: **Apresentação do parecer da Câmara Técnica**
82 **do CEPHA sobre a ampliação de área do estacionamento do Tribunal de Contas do Estado do**
83 **Paraná.** Passou-se à leitura do Parecer da Câmara Técnica, feita pelo arquiteto Carlos
84 Garmatter Netto da CPC, que aqui vai transcrito na íntegra: "**PARECER Nº 004/16-CEPHA**
85 **ASSUNTO:** Ampliação do estacionamento do Tribunal de Contas **LOCALIZAÇÃO:** Rua Professor

86 Benedito Nicolau dos Santos, s/nº, Centro Cívico, Curitiba **PROTOCOLO:** 14.005.569-7
87 **INDICAÇÃO FISCAL:** 32.119.001 **INTERESSADO:** Tribunal de Contas do Estado do Paraná
88 A Câmara Técnica do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico - CEPHA - esteve
89 reunida no dia 26 de julho de 2016, para análise e parecer quanto à proposta de execução da
90 ampliação do estacionamento do Tribunal de Contas do Estado do Paraná, como exposto em
91 memorial descritivo anexo (folhas 04 a 11), considerados o Ofício nº 29/16/OIN-GP de 14 de
92 março de 2016, a informação técnica nº 055/16-CPC de 04 de abril de 2016 e o Ofício nº
93 86/16/OIN-GP de 03 de maio de 2016. O edifício do TCE/PR, é bem protegido com Grau de
94 Proteção 2 e integra a área tombada do Centro Cívico de Curitiba, inscrição tombo 169 II,

95 número do processo 05/2003, inscrito em 25 de maio de 2012. As questões relacionadas às
96 áreas de estacionamento do TCE/PR foram tratadas pela Coordenação do Patrimônio Cultural -
97 CPC quando da análise e aprovação do projeto de arquitetura para construção de edifício
98 anexo ao TCE/PR, de autoria dos Arquitetos Roberto Luiz Gandolfi e José H. P. Sanchotene, em
99 27 de setembro de 2013. Pelo exposto nas folhas 07 a 11, onde é manifestada a necessidade de
100 execução do novo estacionamento do TCE/PR em 03 etapas, sendo a Etapa 01 que contempla a
101 Elaboração do Projeto Básico, Processo licitatório e Execução das "cortinas de contenção para
102 a realização do estacionamento subterrâneo, porém com o foco na ampliação do
103 estacionamento existente, não executando nesta etapa o estacionamento subterrâneo. A
104 execução desta etapa irá acrescentar 130 vagas ao número de vagas existentes", ocupando
105 tão somente a área lateral direita do terreno de quem olha da Rua Professor Benedito Nicolau
106 dos Santos como ilustrado na folha 08 e com prazo final de execução estimado para Dezembro
107 de 2017, a Câmara Técnica do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico – CEPHA,
108 no tocante aos bens tombados, é de parecer favorável à realização desta etapa e às demais,
109 conforme cronograma apresentado, devendo o interessado atender às seguintes orientações:
110 1. Suprimir a portaria e cancelas implantadas no espaço público da Rua Professor Benedito
111 Nicolau dos Santos, na projeção frontal do TCE/PR, liberando de qualquer controle de acesso a
112 via pública para a circulação de veículos e pedestres; 2. Buscar, como manifestado no Ofício nº
113 86/16/OIN-GP de 03 de maio de 2016, concentrar esforços dos órgãos públicos estaduais e
114 municipais instalados no Centro Cívico no sentido de viabilizar a elaboração e execução de
115 estacionamentos em subsolos, de uso compartilhado, bem como iniciar estudos e tratativas
116 para a criação de vagas de estacionamento, por meio de projetos arquitetônicos que não
117 afetem os bens tombados, como já tratado anteriormente com a Prefeitura Municipal e IPPUC,
118 atendendo, assim às recomendações apontadas no Parecer de Tombamento, que indica a
119 necessária restrição à ampliação de espaços para estacionamento de veículos particulares,
120 sugerindo ainda a implantação de estacionamentos subterrâneos e reversão daqueles espaços
121 à ocupação original, "resgatando a área pública da praça cívica, hoje fragmentada por recortes
122 originados da apropriação do espaço para a circulação viária e áreas para estacionamento de
123 veículos, estes ainda, simplesmente apropriados pelos órgãos públicos circunvizinhos em
124 detrimento do uso pela comunidade". 3. Atender aos demais critérios de uso e ocupação do
125 solo do Setor SE Setor Especial Centro Cívico – SE - CC determinados pela Lei Municipal 9.800.
126 Este é o Parecer. Curitiba, 26 de julho de 2016 **Conselheiro KEY IMAGUIRE JUNIOR** – Arquiteto
127 **Conselheira ANA MARCIA S. DE MATOS GONZALEZ** – Arquiteta **Conselheiro JOSÉ LA PASTINA**
128 **FILHO** – Arquiteto **Arquiteta ROSINA COELI ALICE PARCEN** Coordenadora do Patrimônio
129 Cultural **Arquiteto CARLOS GARMATTER NETTO** Coordenação do Patrimônio Cultural". Aberta a
130 palavra, o conselheiro Pedro Dias manifestou-se dizendo que se encontrou uma boa solução
131 para a situação, a partir da última reunião. Houve uma discussão entre os conselheiros sobre o
132 que se pode condicionar e o que se pode recomendar. Concluiu-se que, neste caso, pode ser
133 condicionada a retirada da guarita e recomendada a solução do estacionamento comum.
134 Encerrado este assunto, o Presidente do CEPHA João Luiz Fiani passou ao **TERCEIRO ITEM** da
135 pauta: Apresentação ao CEPHA do Parecer da Procuradoria Geral do Estado-PGE sobre o
136 pedido de tombamento do Memorial Antonio Tavares, localizado na BR-277 – km 108, feito
137 pelo Ministério Público do Paraná. A arquiteta Rosina Parchen, Coordenadora do Patrimônio
138 Cultural da SEEC passou à leitura do Parecer da Procuradora Chefe da Procuradoria do
139 Patrimônio, da Procuradoria Geral do Estado-PGE, Dra. Mariana Carvalho Waihrich, emitido
140 em 14 de julho de 2016. Ao final da leitura os conselheiros manifestaram-se a respeito. O
141 conselheiro Celso Carneiro entende que tal situação apequena este Conselho, colocando-o em

142 posição inferior à Lei Estadual nº 1.211/1953. Que este Conselho só opina sobre tombar ou
143 não e que é um órgão de direção superior, ligado ao Gabinete do Secretário da Cultura e mais,
144 entende que este procedimento está equivocado. O conselheiro La Pastina concordou com o
145 posicionamento do conselheiro Celso. Neste momento veio à tona a questão relativa ao
146 Decreto Estadual nº 2.445/2015, que alterou o primeiro artigo da Lei Estadual nº 1.211 de
147 1953. O Secretário da Cultura declarou aos conselheiros que quando o Decreto Estadual nº
148 2.445/2015 foi elaborado e publicado ele o desconhecia e foi apanhando de surpresa. Que na
149 semana do dia 15 de agosto de 2016 esteve no Ministério Público, por solicitação do Promotor
150 Mauro Rocha, juntamente com o Procurador Geral do Estado. Declarou que o Promotor está
151 buscando mediar a situação criada pelo Decreto Estadual nº 2.445/2015. Neste momento o
152 conselheiro Pedro Dias citou a recente publicação do Decreto Estadual nº 4.841 DE
153 16/08/2016 que institui o Registro dos Bens de Natureza Imaterial. E enfatizou o antagonismo
154 das duas situações relativas à proteção do Patrimônio Cultural do Paraná. O Secretário da
155 Cultura pontuou sua preocupação com relação aos tombamentos que o CEPHA aprova e que
156 podem gerar ônus para o Estado. O conselheiro Robertson usou da palavra esclarecer que a
157 manutenção é independente do tombamento e que este ônus é sempre uma obrigação do
158 proprietário, seja o bem tombado ou não. Afirmou ainda que esta situação também foi um dos
159 pontos que se esclareceu ao Promotor Mauro Rocha, quando um grupo de Conselheiros foi
160 convidado para conversar com ele sobre o processo relativo ao Decreto nº 2.445/2015. O
161 Secretário de Estado da Cultura e Presidente deste Conselho, João Luiz Fiani afirmou, neste
162 momento, que o Procurador Geral do Estado está disposto a rever esta situação. O conselheiro
163 Robertson enfatizou que o Promotor Mauro Rocha poderia demandar, mas que ele está
164 buscando ser um mediador da situação e que deverá sugerir a criação de uma pequena
165 comissão composta por alguns conselheiros e a PGE criando-se, assim, a oportunidade de se
166 fazer a Regulamentação da Lei Estadual nº 1.211 de 1953, atualizando-a. Quanto ao processo,
167 sobre o pedido de tombamento do Monumento a Antonio Tavares, o conselheiro Roberto
168 Benghi Del Claro, após ler o encaminhamento interno do processo, sugeriu o encaminhamento
169 do mesmo à Casa Civil. A Coordenação do Patrimônio Cultural tomará as medidas necessárias
170 para tanto. Encerrado este tema, passou-se ao **TERCEIRO ITEM da pauta: Apresentação do**
171 **Parecer da Câmara Técnica do CEPHA sobre as intervenções na área tombada da Serra do**
172 **Mar, pela empresa RUMO-ALL.** Após uma breve explanação sobre o caminho deste processo,
173 o conselheiro Celso Fernando de Azambuja Gomes Carneiro fez uso da palavra resumindo o
174 que está contido nos dois documentos produzidos pela Câmara Técnica. O primeiro deles
175 denominado “Normas para Conservação, Restauro e Operação do segmento da Ferrovia
176 Paranaguá-Curitiba contida no Tombamento da Serra do Mar” é uma norma que específica a
177 Normativa do Tombamento da Serra do Mar e que, com amparo na Carta Internacional
178 denominada “Carta de Veneza”, buscou-se dar uniformidade técnica às intervenções que
179 venham a ocorrer no trecho da linha férrea contida na área tombada. **“NORMAS PARA**
180 **CONSERVAÇÃO, RESTAURO E OPERAÇÃO DO SEGMENTO DA FERROVIA**
181 **PARANAGUÁ-CURITIBA CONTIDA NO TOMBAMENTO DA SERRA DO MAR**
182 **PREÂMBULO** A Ferrovia Paranaguá-Curitiba, no segmento entre as Coordenadas
183 Geográficas UTM 699692.75 E / 7181260.87 S (extremidade ocidental – Roça Nova) e
184 713106.93 E / 7180604.88 S (extremidade oriental – Porto de Cima)¹, encontra-se
185 entre os bens protegidos pelo tombamento da Serra do Mar no Paraná. Este

¹ Fonte: Google Earth – imagens de 16/06/2016

186 tombamento, que data de 1986, se constituiu, juntamente com tombamento similar, e
187 um pouco anterior, realizado pelo Estado de São Paulo, num marco de expressão
188 nacional dentre as iniciativas estatais de proteção à paisagens notáveis. A partir daí a
189 importância da Serra do Mar como patrimônio de todos os brasileiros tornou-se de
190 âmbito nacional, como estabeleceu a Constituição Federal em seu artigo 225,
191 parágrafo 4º. De acordo com a Lei Estadual nº 1.211/1953 em seu artigo 1º “Constitui
192 o patrimônio histórico e artístico do Estado do Paraná o conjunto dos bens móveis e
193 imóveis existentes no Estado e cuja conservação seja de interesse público, quer por
194 sua vinculação a fatos memoráveis da história do Paraná, quer por seu excepcional
195 valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico, assim como os
196 monumentos naturais, os sítios e paisagens que importa conservar e proteger pela
197 feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela
198 indústria humana”. Também se define na Constituição Federal artigo 216 o patrimônio
199 cultural brasileiro como composto dos “bens de natureza material e imaterial” que
200 individualmente ou em conjunto sejam portadores de referência à identidade, à ação e
201 à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, incluídos aí: as
202 formas de expressão, os modos de criar fazer e viver, as criações científicas artísticas
203 e tecnológicas, as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços
204 destinados a manifestações artístico-culturais e os conjuntos urbanos e sítios de valor
205 histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.
206 Percebe-se nos dois textos legais, uma diferença de concepção de patrimônio cultural
207 que se vincula à época em que foram concebidos. O primeiro, a Lei Estadual nº
208 1.211/1953, valoriza os bens que tem como atributo a notabilidade e a
209 excepcionalidade - no que, aliás, repete o que se lê na legislação federal sobre o
210 tema, o Decreto Lei nº 25/1937. O segundo, a Constituição Federal, numa concepção
211 mais abrangente, trata de bens de caráter material e imaterial e os vincula à ação e a
212 memória dos grupos que formaram nossa sociedade. Vê-se em ambas as noções de
213 patrimônio que se protege um bem, no caso uma paisagem, porque ela é, para a
214 formação social que se dispõe a protegê-la, singular e, ao mesmo tempo, portadora de
215 referências à sua identidade cultural, composta de testemunhos de seu modo de viver
216 e fazer, por artefatos tecnológicos que se vinculam a sua memória, porque tem valor
217 histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.
218 Estes atributos, na sua totalidade, podem ser encontrados no caso do Tombamento da
219 Serra do Mar, o que lhe confere uma abrangência singular. A Serra do Mar foi
220 tombada para proteger sua paisagem, que é composta por aspectos naturais como a
221 floresta atlântica, os componentes da flora e da fauna, os maciços montanhosos, a sua
222 rede hidrográfica, bem como os derivados da ação humana, dentre os quais se
223 incluem os sítios arqueológicos, os caminhos históricos, as obras de engenharia como
224 a estrada da Graciosa e a ferrovia Paranaguá-Curitiba, para mencionar alguns. Deve-
225 se enfatizar que a noção de paisagem está inextricavelmente ligada aos seus
226 componentes, pois o conceito requer uma atitude inclusiva a respeito daquilo que se
227 olha. Assim ao proteger uma paisagem, se protege, necessária e concomitantemente,
228 seus elementos naturais e humanos. Foi esta concepção que orientou,
229 indubitablemente, o Tombamento da Serra do Mar, pois o ato que estabelece aquilo
230 que deve ser protegido pelo tombamento, qual seja a inscrição nº. 17 no Livro do
231 Tombo I Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, vê-se claramente que além da
232 proteção da paisagem natural as razões do tombamento abrangem “a existência dos
233 caminhos antigos, de sítios arqueológicos, artísticos, obras da engenharia humana
234 (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". Depreende-se da inscrição no Livro do Tombo mencionado, que o tombamento que a paisagem protegida tem sua feição notável em decorrência de aspectos naturais e do agenciamento humano, incluindo-se aí o trecho da Ferrovia Paranaguá-Curitiba contido no perímetro tombado. Construída no final do século XIX, entre os anos de 1880 e 1885, esta ferrovia com seus 110 quilômetros representou para a engenharia brasileira um marco de ousadia técnica e capacidade de superar adversidades considerando os imensos desafios apresentados pela orografia no trecho da Serra do Mar. Ora em se tratando de bem protegido pelo tombamento, este deve ser preservado, tendo suas características mantidas e não podendo ser objeto de intervenções de qualquer natureza sem anuênciam prévia da Coordenação do Patrimônio Cultural-CPC da Secretaria de Estado da Cultura-SEEC, pois as coisas tombadas, como estabelece a Lei Estadual nº 1.211/1953 em seu artigo 14, "não poderão em caso nenhum ser destruídas, demolidas ou mutiladas nem, sem prévia autorização do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural do Paraná, ser reparadas, pintadas, ou restauradas sob pena de multa de cinqüenta por cento (50%) do dano causado". Justamente por isso que, ao se realizar o tombamento da Serra do Mar, foi aprovado pelo Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico-CEPHA, um conjunto de normas a serem adotadas para as intervenções sobre o bem tombado. Elas são, no que interessa ao caso discutido, a seguir transcritas: **"IV NORMAS GERAIS**

A instalação, ampliação, reforma ou recuperação de obras ou atividades existentes na área compreendida pelo Tombamento, dependerá de anuênciam 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:

E — INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA 1 — A execução de quaisquer infra-estruturas viárias (rodovias federais, estaduais, municipais e vicinais, bem como ferrovias), deverá ser dar mediante observância dos seguintes princípios gerais:

- a)** Os corte 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 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 espécimes nativos adequados, nos caminhos de serviço, nas jazidas, nas áreas de bota-fora e nas praças de pedreira.
- d)** Será exigida a recomposição da vegetação com espécimes adequados nos taludes de cortes 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 espécimes vegetais relevantes ocorrentes na área a ser desmaiada e seu replantio em local adequado.
- i)** As jazidas, caminhos de serviços e pedreiras, não poderão se localizar nas áreas de ocorrência de associações vegetais relevantes.

2 — Não será concedida anuênciam prévia para execução de infraestrutura viária:

- a)** Nas áreas e

284 locais de especial relevância paisagística. **b)** Nas áreas de ocorrência de conjuntos de
285 importância histórica, artística, etnológica e/ou sítios arqueológicos, incluindo seus
286 entornos imediatos, cujas dimensões e características serão estabelecidas, caso a
287 caso. **G — INFRA-ESTRUTURA GERAL 1** — A execução de quaisquer infra-estrutura
288 sanitárias de comunicação e outros, deverá ser dar mediante observância dos
289 seguintes princípios gerais: **a)** Desde que as obras necessárias não impliquem em
290 desestabilização de encostas e dos maciços adjacentes, bem como, desde que os
291 cortes e aterros porventura executados sejam dotados de estruturas tais que garantam
292 sua estabilidade. **b)** Desde que o desmatamento para implantação de quaisquer obras
293 civis ou equipamentos necessários não impliquem em poluição por resíduos de
294 quaisquer natureza dos mananciais, corpos e cursos d'água. **c)** Desde que as obras
295 civis porventura executadas sejam realizadas com a máxima preservação da
296 vegetação nativa e que haja recomposição da vegetação nas áreas desmatadas
297 mediante uso de espécies vegetais nativas adequadas. **2** — Não será concedida
298 anuênciia prévia para execução de quaisquer infraestruturas: **a)** Nas faixas de proteção
299 dos mananciais, corpos e cursos d'água, conforme preconizado pela legislação
300 vigente, executadas as captações de água e os lançamentos de efluentes. **b)** Nas
301 áreas de ocorrência de conjuntos de importância histórica, artística, etnológica,
302 paisagística e/ou sítios arqueológicos, incluindo os seus entornos imediatos, cujas
303 dimensões e características serão estabelecidas caso a caso. **c)** Nas áreas de
304 ocorrência de associações vegetais relevantes. **d)** Nas áreas de ocorrência de
305 espécimes animais ameaçados de extinção.” Como se percebe essas normas
306 estabelecem uma série de procedimentos a serem adotados nas intervenções sobre
307 os sistemas de infraestrutura existentes e que venham a ser executados no perímetro
308 tombado, sendo estabelecidas de forma genérica sem levar em conta as
309 características de cada modal e as peculiaridades de cada um deles decorrentes da
310 sua condição de monumento histórico e artístico. Tal lacuna tem levado à necessidade
311 de que o Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico seja consultado, caso a
312 caso, sempre que a intervenção a ser efetuada represente possibilidade de
313 descaracterização de um monumento específico, ou de um conjunto deles, dentre os
314 muitos contidos no tombamento da Serra do Mar. Assim sendo, desta necessidade de
315 prévia autorização é que decorre a propositura das presentes normas, pois as
316 mesmas deverão orientar a atuação da Coordenação do Patrimônio Cultural e dos
317 responsáveis pela operação e manutenção da ferrovia, na definição das intervenções
318 que porventura se façam necessárias para a conservação, restauro e operação do
319 bem tombado, garantindo, no possível, parâmetros e procedimentos comuns para
320 todas as iniciativas e agregando maior fluidez ao processo de licenciamento,
321 reduzindo prazos, aumentando a autonomia da CPC e diminuindo o número de
322 consultas ao CEPHA em casos específicos, que dada a natureza e padrões
323 operacionais do Conselho são necessariamente mais demoradas. Destaque-se
324 também que estas normas procuram traduzir, o conjunto de exigências de ordem legal
325 e técnica que são aplicáveis à garantia da integridade do bem tombado, levadas em
326 conta as suas características específicas. Desta maneira as mesmas procuram
327 integrar e traduzir em procedimentos para licenciamento, as exigências da legislação
328 aplicável ao caso, tanto federal como estadual, as recomendações das cartas
329 internacionais de conservação e restauro das quais o Brasil é signatário, em especial a
330 Carta de Veneza, e as normas e decisões deste CEPHA aplicáveis ao Tombamento
331 da Serra do Mar. Convém destacar, também, que apesar da exigência legal de
332 licenciamento prévio, o que se tem percebido, no correr dos anos, é que a ferrovia e

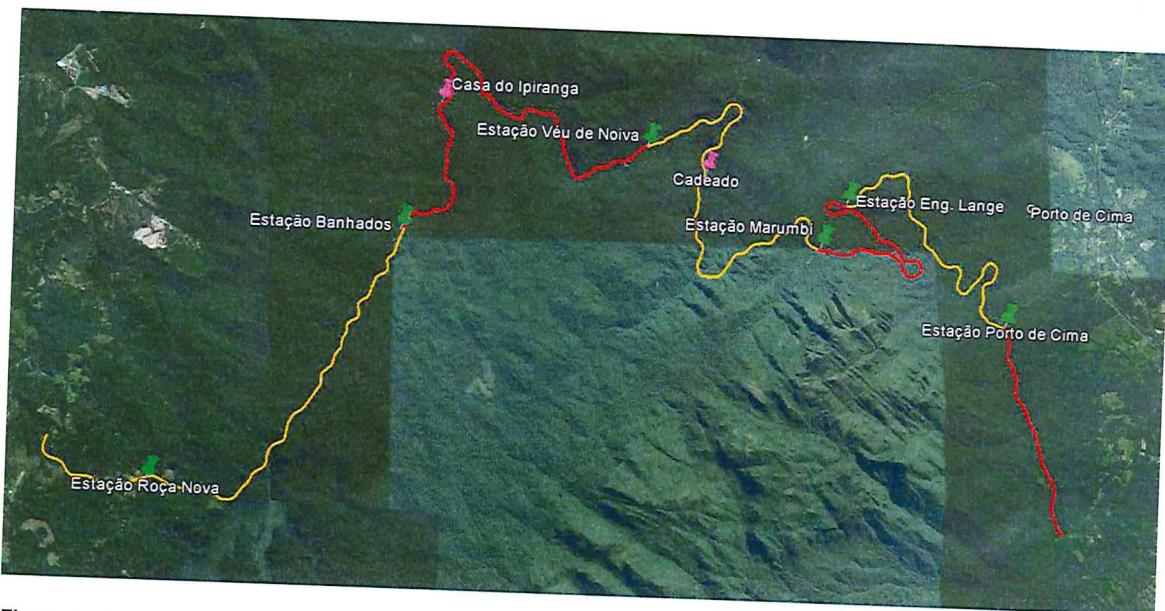
333 seus componentes de valor histórico e artístico têm recebido intervenções que, nem
334 sempre, tem contado com tal autorização, sendo mais notável o caso da
335 descaracterização de um dos mais importantes monumentos da engenharia nacional,
336 a Ponte sobre o Rio São João, quando de sua reconstrução pela América Latina
337 Logística após o malfadado acidente ocorrido em meados de 2004, fato que gerou
338 ação judicial ainda em trâmite. Tais normas, adicionalmente, deverão ser consideradas
339 nos processos de licenciamento de qualquer natureza que sejam requeridos para a
340 realização de intervenções de toda e qualquer espécie sobre estes bens protegidos.
341 **NORMAS PARA CONSERVAÇÃO, RESTAURO E OPERAÇÃO DO SEGMENTO DA**
342 **FERROVIA PARANAGUÁ-CURITIBA CONTIDA NO TOMBAMENTO DA SERRA DO**
343 **MAR** Caracterização do Bem Tombado Encontram-se protegidos pelo Tombamento
344 da Serra do Mar o trecho da Ferrovia Paranaguá-Curitiba contido no perímetro
345 tombado, situado entre as Coordenadas Geográficas UTM 699692.75 E / 7181260.87
346 S (extremidade ocidental – Roça Nova) e 713106.93 E / 7180604.88 S (extremidade
347 oriental – Porto de Cima) incluindo-se aí a linha férrea e todos os seus componentes.
348 **Bens Protegidos** Devem ser bens especialmente protegidos pelo Tombamento da
349 Serra do Mar os componentes da Ferrovia Paranaguá-Curitiba no segmento contido
350 em seu perímetro, sendo assim considerados reservados os a seguir especificados: **a)**
351 componentes da via permanente como lastro, dormentes, elementos de fixação,
352 trilhos, drenagem, terraplenos e obras complementares; **b)** as pontes e viadutos,
353 pontilhões, túneis e demais obras de arte especiais e correntes; **c)** as edificações
354 originalmente associadas à via, e as destinadas a sua operação e manutenção,
355 especialmente as de relevância histórica e artística; **d)** a Cruz do Barão e o Santuário
356 do Cadeado, bem como os demais sítios e monumentos de relevância histórica,
357 artística e arqueológica ocorrentes no seu entorno; **e)** as paisagens envoltórias da
358 ferrovia e de seus monumentos quer do ponto de vista do observador embarcado,
359 quer do observador situado na via permanente, ou, também, do observador situado
360 em pontos de vista vinculados a cenários de reconhecida relevância histórica e
361 artística; **f)** as quedas e cursos de água que cruza na abrangência considerada pelos
362 observadores antes discriminados; **g)** a vegetação, aspectos da hidrografia,
363 afloramentos rochosos, o maciço serrano e outros elementos relevantes da paisagem
364 envoltória a serem considerados caso a caso; **h)** as manifestações culturais típicas do
365 local; **i)** quaisquer outros bens que, a juízo do CEPHA sejam julgados de importância.
366 Os bens especialmente protegidos apenas poderão ser objeto de modificação de
367 qualquer natureza, quer por intervenção direta, quer indireta que afete a sua
368 concepção original, técnicas construtivas, visibilidade ou inserção na paisagem,
369 mediante projeto previamente aprovado pela SEEC e obediência dos princípios
370 enunciados a seguir: **Princípios Gerais de Proteção Estrada de ferro: via**
371 **permanente e seus componentes** **a)** as ações de conservação e restauro ou de
372 ampliação e reforço destinadas exclusivamente a manutenção da função útil do bem
373 tombado deverão salvaguardar a concepção da obra, suas proporções, materiais
374 utilizados, técnicas construtivas, detalhes construtivos, ornamentos, de forma a
375 garantir a integridade da obra de arte e o testemunho histórico; **b)** para o caso de
376 pontes, pontilhões e viadutos e outras obras de arte especiais e demais transposições
377 de corpos de água, além das recomendações genéricas acima deverão ser
378 preservadas, as dimensões e proporções das chapas e perfis metálicos, as técnicas
379 de união destas mesmas chapas e perfis, a composição original do elemento na
380 construção de vigas, pilares, tabuleiros e demais elementos, as soluções de apoio e
381 todas as demais que garantam a manutenção da integridade do monumento; **c)** para

382 as demais obras de arte corrente as intervenções deverão buscar a preservação dos
383 elementos da cantaria original e outros que definam suas características básicas; **d)**
384 para os túneis deverão ser conservados e mantidos os ornamentos e demais
385 elementos de cantaria e alvenaria que compõem sua boca de acesso, bem como dos
386 seus respectivos sistemas de drenagem; **e)** a adoção de novas técnicas e materiais só
387 será admitida em caso de absoluta inviabilidade do uso da solução tradicional e
388 mesmo, nesse caso, quando se tratarem de intervenções que não interfiram na escala
389 e na concepção original do monumento; **f)** elementos adicionais, ou para substituir
390 partes faltantes e acréscimos deverão respeitar as técnicas construtivas originais e
391 integrar-se harmoniosamente à edificação existente; **g)** para quaisquer intervenções
392 que venham a se realizar sobre a via permanente e os demais componentes da
393 estrada de ferro, o critério orientador das soluções a serem adotadas deverá ser a
394 garantia de sua integridade e características originais, sobrepondo-se inclusive, sobre
395 considerações de ordem econômica. **Edificações originalmente associadas à via e**
396 **as necessárias à sua operação** **a)** as ações de conservação e restauro ou de
397 ampliação e reforço destinadas exclusivamente a manutenção da função útil do bem
398 tombado deverão salvaguardar a concepção da obra, suas proporções, materiais
399 utilizados, técnicas construtivas, detalhes construtivos, ornamentos, de forma a
400 garantir a integridade da obra de arte e o testemunho histórico; **b)** a adoção de novas
401 técnicas e materiais só será admitida em caso de absoluta inviabilidade do uso da
402 solução tradicional; **c)** elementos adicionais, ou para substituir partes faltantes e
403 acréscimos deverão respeitar as técnicas construtivas originais e integrar-se
404 harmoniosamente à edificação existente; **d)** para quaisquer intervenções que venham
405 a se realizar sobre as edificações originalmente associadas à via bem como nas
406 edificações necessárias à sua operação, o critério orientador das soluções a serem
407 adotadas deverá ser a garantia de sua integridade e características originais,
408 sobrepondo-se inclusive, sobre considerações de ordem econômica. **Elementos da**
409 **paisagem protegida** **a)** as ações de conservação e restauro ou de ampliação e
410 reforço destinadas exclusivamente a manutenção da função útil da via permanente e
411 de todos os seus componentes ou de quaisquer edificações ou obras a ela associadas
412 deverão salvaguardar a inserção harmônica da obra na paisagem, garantindo as
413 proporções e visibilidade dos diversos pontos de vista protegidos; **b)** tais ações de
414 conservação e restauro ou de ampliação e reforço não deverão implicar em alterações
415 significativas na paisagem circundante, sendo que as alterações admitidas em virtude
416 de necessidades operacionais para garantir a função útil do bem tombado, deverão
417 inevitavelmente implicar em iniciativas de recomposição vegetal e de todas as demais
418 necessárias à reconstituição da paisagem alterada de forma harmônica à encontrada
419 antes da intervenção; **c)** para quaisquer intervenções que venham a se realizar sobre
420 os elementos da paisagem protegida, o critério orientador das soluções a serem
421 adotadas deverá ser a garantia de sua integridade e características originais,
422 sobrepondo-se inclusive, sobre considerações de ordem econômica. Curitiba, 24 de
423 agosto de 2016. **Câmara Técnica do CEPHA:** **Celso F. de A. Gomes Carneiro,**
424 **Conselheiro do CEPHA, José La Pastina Filho, Conselheiro do CEPHA, Henrique**
425 **Paulo Schmidlin, Conselheiro do CEPHA, Emerson Antonio de Oliveira,**
426 **Conselheiro do CEPHA, Almir Pontes Filho - SEEC/CPC, Milton Karam -**
427 **SEEC/CPC, Paulo Sidney Ferraz - Colaborador**". O Presidente do CEPHA, fez uma
428 intervenção pedindo aos conselheiros a agilização deste processo relativo à retificação da
429 curva da Ponte São João e perguntou se é possível estabelecer um Termo de Compromisso
430 com a empresa. O conselheiro Celso se manifestou dizendo que em seu entendimento se a

431 RUMO-ALL se comprometer em assinar o Termo de Compromisso não haveria problema em
432 que a obra da retificação da curva fosse iniciada. O conselheiro Henrique Schmidlin pediu a
433 palavra lembrando que já houve da parte da empresa um comprometimento com o
434 resarcimento da paisagem, mas que lhe parece haver a necessidade de que a compensatória
435 seja maior e assim sugeriu que a Estação Ferroviária Marumbi, que quando da privatização foi
436 entregue à América Latina Logística-ALL, seja devolvida ao Estado do Paraná, restaurada. Da
437 mesma maneira a Estação Ferroviária Engenheiro Lange, que também deve ser recuperada,
438 entre nesta proposta de compensação. Finalmente chegou-se à conclusão que será elaborado
439 um Termo de Compromisso, com cláusula penal, a ser assinado pela empresa e pela SEEC. A
440 conselheira Dailey Fischer sugeriu ainda que haja melhorias na área vegetal a ser recuperada.
441 Será, então, elaborada uma minuta e encaminhada a todos os conselheiros para análise.
442 Voltou-se à apresentação, sendo detalhado pelo Conselheiro Celso Carneiro o segundo
443 documento que também foi elaborado pela Câmara Técnica denominado “Indicativos para a
444 elaboração do Termo de Referência de Relatório para Avaliação Compreensiva dos Impactos
445 Decorrentes das Ações de Iniciativas de Adequação e Modernização da Ferrovia Paranaguá-
446 Curitiba” a ser desenvolvido pela RUMO-ALL. **“Indicativos para a elaboração do Termo de**
447 Referência de Relatório para Avaliação Compreensiva dos Impactos Decorrentes das Ações
448 de Iniciativas de Adequação e Modernização da Ferrovia Paranaguá-Curitiba a ser
449 desenvolvido pela RUMO-ALL **Preâmbulo** Em sua 160ª Reunião, realizada em 09/12/2015, o
450 Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná - CEPHA apreciou o Projeto de
451 adequação da geometria da ferrovia – ampliação do raio da curva na saída da Ponte São João,
452 na Ferrovia Paranaguá-Curitiba, de iniciativa da empresa RUMO-ALL. A apresentação do
453 projeto propriamente dito foi precedida de uma explanação na qual se relatou a necessidade
454 de modernização da ferrovia, com aumento de sua capacidade de carga, e as decorrentes
455 ações a serem empreendidas pela concessionária RUMO-ALL no sentido de modernizar o
456 material rodante e a via permanente para a consecução deste objetivo. Dentre estas iniciativas
457 está a aquisição de novas, mais potentes e maiores locomotivas, as quais, para trafegar com
458 segurança, requereriam a retificação da curva antes mencionada. Ouvida a exposição e
459 apresentado o projeto bem como o parecer dos técnicos da Coordenação do Patrimônio
460 Cultural-CPC da Secretaria de Estado da Cultura-SEEC sobre o tema, o CEPHA decidiu, como
461 consta da Ata da aludida reunião, que: *“Levando em conta que a solicitação de alteração do*
462 raio da curva de acesso à ponte São João se inclui e é apenas uma das muitas iniciativas que,
463 de acordo com o conjunto da explanação apresentada pela RUMO-ALL, fazem parte de uma
464 ação compreensiva de modernização do padrão operacional ferrovia Curitiba Paranaguá com
465 expressivas mudanças nos padrões operacionais e modernização do material rodante e da via
466 permanente, em seu trecho tombado pelo Tombamento da Serra do Mar. Considerando,
467 também, a relevância histórica, artística e paisagística desta mesma ferrovia como
468 monumento tombado, testemunho da capacidade de inovação e ousadia dos brasileiros e
469 paranaenses e de uma peculiar solução tecnológica para vencer as, até então intransponíveis,
470 encostas da Serra do Mar. Levando em conta, por fim, que a preservação de um monumento
471 com tais características requer uma detida e cuidadosa análise no sentido de encontrar a
472 medida certa entre as necessidades de adequações para atender aos requisitos dos novos
473 tempos e a manutenção das características básicas que fazem dessa obra de engenharia algo
474 singular e único que deve ser preservado. Resolveu o Conselho Estadual do Patrimônio
475 Histórico e Artístico, com vistas a preservar a integridade do bem tombado, solicitar á RUMO-
476 ALL um estudo comprehensivo dos impactos de todas as suas iniciativas de adequação e
477 modernização do material rodante, da via permanente e demais componentes da mencionada

478 ferrovia, sobre o monumento tombado, consideradas aí as obras da engenharia e a paisagem
479 circundante e demais monumentos naturais ou decorrentes do agenciamento humano
480 existentes em seu entorno. Resolveu também estabelecer que o escopo e a metodologia deste
481 estudo deverão ser submetidos à aprovação previa da Coordenadoria do Patrimônio Cultural e
482 que os mesmos deverão, necessariamente, incluir alternativas de compensação a eventuais
483 danos ao patrimônio histórico e artístico do Paraná decorrentes de tais intervenções. Estas
484 condições devem ser consideradas como prévias ao processo de autorização de quaisquer
485 intervenções sobre a ferrovia no seu trecho tombado.” Tem-se, portanto, que o licenciamento
486 solicitado, para garantir a exigência legal da garantia da integridade do bem tombado, requer
487 um estudo prévio que aponte os impactos e riscos decorrentes da ampliação da capacidade de
488 carga dos trens e da ferrovia como um todo, sobre o conjunto do bem tombado. Na busca da
489 concretização do referido estudo de impactos e da obtenção das necessárias licenças foram
490 realizadas diversas tratativas entre a CPC/SEEC e a RUMO-ALL, como se relata a seguir. Em
491 18/01/2016 a Secretaria Executiva do CEPHA expediu o Ofício nº 001/16-CEPHA informando a
492 RUMO-ALL sobre esta solicitação do Conselho. Com o intuito de dirimir dúvidas e melhor
493 compreender a complementação de informações solicitadas pelo CEPHA, a RUMO-ALL
494 solicitou à CPC/SEEC uma reunião técnica, a qual foi realizada em 28/01/2016 na sede da
495 Coordenação do Patrimônio Cultural da SEEC, com a participação de Conselheiros que
496 integraram a Câmara Técnica do CEPHA. Em 25/04/2016 a RUMO-ALL encaminhou à Secretaria
497 Executiva do CEPHA a Carta nº 89/LIC/16 referente ao assunto “Estudo Compreensivo de
498 Impacto ao Patrimônio – Projeto de Adequação da Geometria da Ferrovia – Ampliação do raio
499 da curva na saída da ponte São João”, anexando ao mesmo o que denominou de “**Estudo**
500 **Compreensivo de Impacto Ao Patrimônio** referente ao Projeto de Adequação da Geometria da
501 Ferrovia – Ampliação do raio da curva KM 62+500 na saída da ponte São João”, de abril/2016.
502 Uma nova reunião entre técnicos da RUMO-ALL e CPC/SEEC foi realizada no dia 24/05/2016,
503 desta vez com a intermediação da Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral-
504 SEPL, objetivando mais uma vez esclarecer à empresa sobre as informações solicitadas pelo
505 CEPHA referentes ao “Estudo Compreensivo dos impactos de todas as suas iniciativas de
506 adequação e modernização do material rodante, da via permanente e demais componentes da
507 mencionada ferrovia, sobre o monumento tombado”, uma vez que o documento final atinha-
508 se somente à curva na entrada da Ponte São João. Decorridos mais de 6 meses da decisão
509 inicial, não tendo a RUMO-ALL tomado a iniciativa de desenvolver o escopo e a metodologia
510 deste estudo para a aprovação prévia da Coordenação do Patrimônio Cultural, como
511 solicitado, resolveu esta Câmara Técnica, no exclusivo intuito de acelerar o processo de
512 licenciamento, apresentar as presentes notas técnicas que deverão orientar a eventual
513 contratada pela RUMO-ALL, na elaboração de um Termo de Referência do Estudos dos
514 impactos decorrentes da modernização da Ferrovia Paranaguá-Curitiba sobre o seu segmento
515 tombado no âmbito do Tombamento da Serra do Mar. Destaque-se que essas notas destinam-
516 se a orientar e ensejar o início dos trabalhos de concepção do mencionado Termo de
517 Referência, configurando-se como um parâmetro de configuração mínima no que se refere a
518 seu escopo, abrangência e resultados esperados não impedindo que os especialistas que
519 venham a ser contratados para tanto ou que os técnicos da Coordenação do Patrimônio
520 Cultural modifiquem o mesmo no sentido de incluir temas que não tenham sido tratados e que
521 se mostrem relevantes para a consecução do objetivo de proteção do bem tombado. O Bem
522 **Protegido** Como asseverado anteriormente, o bem protegido que deverá ser objeto dos
523 estudos dos impactos e riscos derivados das iniciativas da RUMO-ALL de ampliar a capacidade
524 de carga da Ferrovia Paranaguá-Curitiba, mediante modernização do material rodante e

525 adequações na via permanente, é o trecho desta mesma ferrovia contido no perímetro do
526 Tombamento da Serra do Mar. Este trecho, de aproximadamente 34 km, indicado na figura a
527 seguir, encontra-se nas Coordenadas Geográficas UTM 699692.75 E / 7181260.87 S
528 (extremidade ocidental – Roça Nova) e 713106.93 E / 7180604.88 S (extremidade oriental –
529 Porto de Cima)².



530

531 Figura 1: Segmento da Ferrovia Paranaguá-Curitiba contido no perímetro do Tombamento da Serra do Mar
532 (imagem gerada pela SEEC/CPC a partir do Google Earth)

533 *Para efeito dos estudos solicitados o bem protegido inclui um conjunto de obras, edificações,
534 paisagens, processos e sítios discriminados na respectiva normativa de restauro, conservação
535 e manutenção, a saber: a) componentes da via permanente como lastro, dormentes,
536 elementos de fixação, trilhos, drenagem, terraplenos e obras complementares; b) as pontes e
537 viadutos, pontilhões, túneis e demais obras de arte especiais e correntes; c) as edificações
538 originalmente associadas a via, as destinadas a sua operação e manutenção, especialmente
539 as de relevância histórica e artística; d) a Cruz do Barão e o Santuário do Cadeado, bem como
540 os demais sítios e monumentos de relevância histórica, artística e arqueológica ocorrentes
541 numa extensão de 15 metros contados a partir do trilho externo de ambos os lados; e) as
542 paisagens envoltórias da ferrovia e de seus monumentos quer do ponto de vista do
543 observador embarcado, quer do observador situado na via permanente, ou, também, do
544 observador situado em pontos de vista vinculados a cenários de reconhecida relevância
545 histórica e artística; f) as quedas e cursos de água que cruza na abrangência considerada
546 pelos observadores antes discriminados; g) a vegetação, aspectos da hidrografia,
547 afloramentos rochosos, o maciço serrano e outros elementos relevantes da paisagem
548 envoltória a serem considerados caso a caso; h) as manifestações culturais típicas do local; i) quaisquer outros bens que, à juízo do CEPHA sejam julgados de importância. Além desses
549 elementos, o bem protegido é composto por todos os demais bens, processos e aspectos
550 protegidos pelo Tombamento da Serra do Mar.* **Objetivos** Os estudos a serem empreendidos
551 objetivam detectar e analisar os impactos diretos e indiretos das iniciativas de ampliação da
552 capacidade de transporte de carga da Ferrovia Paranaguá-Curitiba, sobre os bens

² Fonte: Google Earth – imagens de 16/06/2016

554 anteriormente caracterizados. Estas iniciativas incluem modificações no material rodante
555 decorrentes de modificações nos equipamentos utilizados - como, por exemplo, novas
556 locomotivas - dimensões das composições operadas, freqüência de tráfego e quaisquer outras
557 que impliquem na ampliação da carga transportada, ou na intensidade de uso da ferrovia de
558 forma a implicar em maior desgaste no conjunto do bem protegido ou em qualquer uma de
559 suas partes. Também deverão ser considerados os impactos oriundos das decorrentes
560 alterações na via permanente, considerados aí o conjunto dos seus componentes, sobre o rol
561 de bens protegidos. Determinados os impactos decorrentes das intervenções pretendidas e
562 estabelecida uma hierarquia dos danos ao bem protegido decorrentes das intervenções
563 propostas, os estudos solicitados deverão, levando em conta os objetivos de melhoria das
564 condições operacionais da ferrovia indicados pela concessionária, contemplar, a avaliação de
565 alternativas - soluções de engenharia, processos executivos, procedimentos operacionais e
566 outros - para sua minimização, indicando qual a solução mais adequada, para garantir a
567 integridade dos bens protegidos, caso a caso. Ademais da avaliação dos impactos cujos
568 objetivos foram antes indicados, os estudos a serem realizados deverão incluir uma avaliação
569 dos riscos decorrentes das modificações pretendidas e dos novos padrões operacionais a ela
570 associados, considerando as possibilidades decorrentes de eventuais acidentes, levando em
571 conta a ferrovia, seu entorno imediato, bem como sua função e inserção no contexto sócio-
572 econômico do Estado e de sua importância no contexto logístico de sua área de influência.
Marco Regulatório Os estudos a serem realizados deverão levar em conta o arcabouço legal
574 que regula a conservação de bens protegidos pelo tombamento que incluem não apenas os
575 dispositivos constitucionais sobre o tema, consideradas a Constituição Federal e a do Estado
576 do Paraná, mas também a legislação federal, Decreto Lei nº 25 de 1937 e estadual Lei nº
577 1.211 de 1953, mais as cartas internacionais aplicáveis ao tema, especialmente a Carta de
578 Veneza do Conselho de 1964, do Internacional de Monumentos e Sítios, ICOMOS, bem como
579 as normas especificamente aplicáveis ao bem tombado, quais sejam as Normas Gerais de Uso
580 do Tombamento da Serra do Mar e as Normas para Conservação, Restauro e Operação do
581 segmento da Ferrovia Paranaguá-Curitiba contidas no Tombamento da Serra do Mar. Além
582 destas deverão ser considerados os demais documentos legais incidentes sobre o tema,
583 especialmente a legislação ambiental aplicável ao caso e ao lugar e outras pertinentes.
584 Observa-se também que a totalidade da Ferrovia Paranaguá-Curitiba se encontra em
585 processo de tombamento pelo IPHAN, estando, em decorrência, submetida aos ditames do
586 referido Decreto Lei nº 25 de 1937, sendo, portanto de extrema conveniência para o
587 interessado, que os estudos de impacto a serem realizados levem em conta esta situação.
Principais Aspectos a serem Considerados Como assinalado, as iniciativas de modernização
589 implicarão em impactos assim como novos riscos decorrentes da operação da ferrovia sobre o
590 conjunto dos bens protegidos e seus entornos. Os estudos de impacto deverão inicialmente
591 contemplar uma avaliação ampla que leve em conta o fato de se tratar de obra mais que
592 centenária que se caracteriza como passagem única e obrigatória do transporte ferroviário
593 para o litoral. Assim sendo torna-se necessário verificar, mediante estudo técnico adequado,
594 os limites operacionais desta ferrovia face a necessidade de manutenção das características
595 que a fizeram um bem de interesse cultural do Paraná e do Brasil. Numa primeira abordagem,
596 que pode e deve ser ampliada pelos eventuais contratados pela RUMO-ALL para a realização
597 destes estudos, vê-se que estes impactos decorrerão: de modificações no material rodante,
598 especialmente nas locomotivas e nas dimensões das composições; de ampliação da carga
599 transportada por composição; de ampliação da carga por eixo de vagões e locomotivas; de
600 aumento da frequência de uso da ferrovia. Tais impactos deverão ser avaliados levando em

601 conta os diversos bens protegidos, como previsto nas normas já mencionadas, e suas
602 características mais importantes, sempre visando a garantia de sua integridade e partindo de
603 minucioso levantamento de sua situação atual. Dentre os principais impactos a serem
604 avaliados destaca-se, sem prejuízo de outros a serem indicados pelos responsáveis pela
605 realização dos estudos ou pela equipe técnica da Coordenação do Patrimônio Cultural, os
606 seguintes casos: a) **Pontes e Viadutos e outras obras de arte especiais** Avaliação de suas
607 condições face aos novos padrões operacionais mais severos considerando os acréscimos de
608 carga e impactos, bem como da freqüência de incidência destes últimos, sobre a estabilidade
609 destas estruturas considerando seus diversos componentes como encontros, vigas, tabuleiros,
610 apoios, pilares e torres de sustentação, fundações e outros que se façam necessários;
611 Avaliação geotécnica e geológica das condições de fundação de tais estruturas; b) **Obras de**
612 **arte corrente** Avaliação de sua condição de estabilidade face às novas condições operacionais
613 levando em conta a ampliação de carga e impactos; c) **Túneis** Avaliação das necessidades de
614 modificações em suas características geométricas e de suas condições de estabilidade face
615 aos novos e mais severos padrões operacionais; d) **Cortes, aterros e demais terraplenos**
616 Verificação geológica e geotécnica de sua estabilidade face à sobrecarga e aos impactos
617 decorrentes dos novos padrões operacionais, com ênfase naqueles associados aos
618 monumentos de maior destaque, como pontes e viadutos e a cenários de relevância
619 paisagística; Verificação da condição operacional de seus sistemas de drenagem e outros que
620 possam concorrer para o comprometimento de sua estabilidade; e) **Geometria da via**
621 **permanente** Verificação das necessidades de alteração decorrentes das novas condições de
622 tráfego; f) **Edificações de apoio e outras de interesse histórico e artístico associadas à**
623 **ferrovia** Verificação das possibilidades de comprometimento de sua condição atual em
624 decorrência dos novos padrões operacionais; g) **Paisagem protegida** Verificação do impacto
625 decorrente das necessidades de alterações nas características da via permanente e seus
626 componentes sobre as paisagens protegidas suas características e componentes,
627 considerando sua totalidade e os diversos pontos de vista indicados nas normas; h) **Sítios de**
628 **relevância arqueológica, histórica e artística** Verificação das possibilidades de
629 comprometimento destes sítios em decorrência destes novos padrões operacionais e de
630 eventuais modificações na via permanente e seus diversos componentes; Também deverão
631 ser avaliados os riscos à integridade do bem protegido e daqueles situados na área de
632 influência principalmente os decorrentes de acidentes, relacionados a esses novos padrões
633 operacionais, que deverão levar em conta os riscos de impactos diretos - à semelhança do
634 ocorrido com a ponte sobre o rio São João - bem como os decorrentes da natureza das cargas
635 transportadas. Neste último caso a avaliação deverá considerar os impactos sobre o meio
636 ambiente local e em áreas de influência mais amplas especialmente no caso de cargas
637 perigosas, inclusive as possibilidades decorrentes do derramamento de combustível das
638 locomotivas e de outros materiais rodantes. **Resultados Esperados** Dos trabalhos
639 empreendidos deverão resultar em relatório comprehensivo que indique a situação atual dos
640 bens protegidos, os impactos que sofrerão caso a caso. Também deverão ser indicadas as
641 alternativas de intervenção e procedimentos que permitam a mitigação desses impactos caso
642 a caso. A partir da consideração dessas alternativas, e levando em conta a necessidade de
643 garantir a integridade desses bens, deverá ser realizado o cotejamento entre estas
644 alternativas e, por fim, a escolha, circunstanciada, da alternativa mais adequada. Para esta
645 alternativa deverão ser detalhadas as indicações necessárias à realização do projeto
646 executivo. Nos casos em que reste demonstrada a absoluta necessidade de modificação de
647 bens protegidos, quaisquer que sejam eles, deverão ser indicadas as medidas de compensação

648 aos danos causados ao patrimônio cultural do Estado do Paraná. No que concerne aos riscos
649 decorrentes dos novos padrões de operação, deverá ser apresentado relatório abrangente que
650 os descreva e avalie, discriminando e detalhando as medidas de precaução que deverão ser
651 adotadas e os procedimentos a serem empregados nos casos da concretização destes mesmos
652 riscos, através de planos de contingência. Finalizando deverá ser apresentado um plano de
653 conservação do bem tombado que, levando em conta os impactos identificados e a
654 expectativa de sua concretização no correr do tempo, detalhará as ações de restauro e
655 conservação, indicando suas respectivas etapas e datas de realização. Curitiba, 24 de agosto
656 de 2016. **Celso Fernando de Azambuja Gomes Carneiro** Conselheiro do CEPHA.". Encerrado
657 este assunto, passou-se ao ÚLTIMO ITEM da pauta: Outros assuntos. Sugeriu-se que o
658 Secretário da Cultura proponha a criação da comissão para a elaboração de minuta de
659 regulamentação da Lei Estadual nº 1.211/1953. Sob a presidência do vice-presidente do
660 CEPHA, conselheiro Celso Carneiro, o conselheiro La Pastina fez uso da palavra para
661 cumprimentar a SEEC e à equipe técnica da CPC pela homologação do Decreto nº 4.841/2016
662 referente ao Registro do Patrimônio de Natureza Imaterial, publicado no Diário Oficial do
663 Estado nº. 9764 em 17/08/2016. Também foi sugerido que este Conselho encaminhe ao IAP
664 um documento solicitando informações sobre o processo do Poliduto Sarandi-Paranaguá.
665 Não havendo nada mais a tratar o vice-presidente encerrou esta reunião e eu, Rosina Coeli
666 Alice Parchen, Secretária Executiva deste Conselho lavrei a presente Ata que vai assinada por
667 mim e pelos presentes à reunião.