

INFORMAÇÃO

O presente documento tem por objetivo a análise da solicitação de tombamento do imóvel em que está instalado o Autódromo Internacional de Curitiba, pelo Sr. Vagner Gilberto de Carvalho, [REDACTED], de acordo com o Protocolo nº 18.215.353-2, conforme descrito abaixo.

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

1.1 Descrição do Imóvel

Circuito Raul Boesel - Autódromo Internacional de Curitiba, localizado no Município de Pinhais, Av. Irai, número 16. É atualmente propriedade privada de três empresas: INEPAR - Administração e Participações S/A; DOURADO - Administração de Bens e Participações LTDA; e PGF Empreendimentos Imobiliários LTDA.

1.2 Histórico

O projeto do Autódromo Internacional de Curitiba nasceu na segunda metade da década de 1950, elaborado pelo arquiteto e engenheiro Ayrton "Lolô" Cornelsen. Ayrton foi pioneiro, projetou o primeiro Autódromo do Brasil que respeitava as normas da Federação Internacional Automobilismo (FIA), oferecendo comodidades desconhecidas do público e dos técnicos. O dentista Flávio das Chagas Lima, que fez a estrada de Guaratuba a Bem-Bem, lucrara o suficiente para comprar o seu próprio maquinário, e fez uma proposta de parceria com Lolô para fazer a pista do autódromo, como forma de pagamento de sua entrada na sociedade.

Lolô escolheu uma área, no distrito de Piraquara, próxima ao clube Pavoc, dos complexos esportivos do Tarumã (hípica, ginásio e o campo do Palestra) e das raias do rio Iguaçu. Para viabilizar a obra, Lolô estruturou um plano de venda de cadeiras perpétuas, distribuídas em uma tribuna social, e de um centro de prestação de serviços. O empreendimento tinha a ambição de desenvolver "milhares de contatos e relações comerciais, industriais e esportivas". Em 1968, o autódromo já recebia provas automobilísticas oficiais, de ciclismo e motociclismo, mesmo sem estar totalmente concluído.

Durante o final dos anos 70 e início dos anos 80 o autódromo ficou fechado devido à crise do petróleo. No final da década de 80 foi reaberto com a ajuda de custo destinada pelo governador do estado do Paraná. Em 1992 foi criado o Município de Pinhais, e a área passou a fazer parte do novo município. Em 1994, por intermédio do Governo Estadual, costurou-se



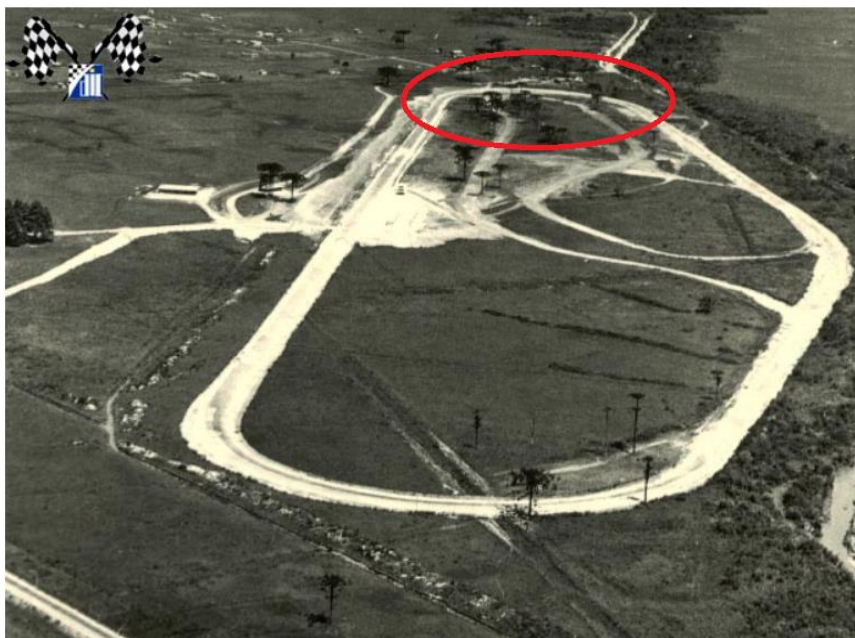
uma solução para o autódromo, e ingressaram como proprietários do bem o grupo empresarial INEPAR, investindo vários milhões na reforma do autódromo, corrigindo o traçado para padrões exigidos pela FIA. Em 2018, ingressou como sócia do empreendimento a empresa PGF Empreendimentos Imobiliários e, segundo relatado pelo seu sócio, a empresa cujo nome fantasia é BairrU Urbanismo, ingressou na sociedade com o propósito de implantar um loteamento sobre a área do autódromo.

Em setembro de 2021, foi apresentada em audiência pública da prefeitura de Pinhais, proposta de Operação Urbana Consorciada em que essa área será transformada em um novo bairro habitacional.

1.3 Alterações do traçado

Algumas considerações sobre o traçado são tratadas no documento “A história do Autódromo Internacional em Pinhais”, de José Wille: “Inicialmente era um circuito oval, de três curvas, e quase três quilômetros de extensão.” Ainda, foi possível observar pelas figuras, que de o circuito oval de três curvas (Figura 01) foi alterado para três curvas de raio curto (Figura 02). Tudo indica que a alteração ocorreu no ano de 1989.

FIGURA 01 – Traçado original – Vista aérea 1



Fonte: José Wille



FIGURA 02 – Vista aérea das 3 curvas de raio curto



Fonte: José Wille

Em consulta pessoal (2021) com o executor da obra, também foi confirmada a ampliação dos boxes, inclusão de arquibancada, construção de camarotes, 400 m de pista de concreto para disputas de arrancada e o viaduto de acesso aos boxes, como na Figura 03:

FIGURA 03 – VISTA AÉREA ATULIZADA



Fonte: Petição Pública Brasil



2 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Diante do exposto, e por pesquisas realizadas em projetos e intervenções ocorridas no referido imóvel, foi possível observar que a estrutura e o conceito arquitetônico do autódromo foram descaracterizados do original, em reformas e ampliações que ocorreram, principalmente, nos anos de 1995 a 1997.

A obra constou de demolição dos boxes originais, adicionada nova arquibancada, foi construído heliponto e, inclusive, um viaduto sobre a pista. É possível observar que uma parte do traçado original foi mantida, no entanto toda a pavimentação, drenagem, defesa metálica e zebras foram refeitas;; foram observadas correções de direção e inclinações da pista original.

Apresentam-se, ainda, algumas das alterações de traçado e se demonstram as modificações, inclusive a construção do viaduto para corrigir um grave defeito de implantação, ocorrido na época. A situação anterior não permitia que, após iniciada a corrida, não havia acesso aos boxes ou camarotes sem que se cruzasse a pista; assim, no caso de algum problema, tanto nos boxes quanto na pista, havia o risco de os serviços de emergências não ocorrerem da forma adequada e necessária. Qualquer acidente ou evento ocorrido nos boxes ou camarotes, além de sinistros que poderiam acontecer na pista, teria que paralisar a corrida para, posteriormente, cruzar o traçado com ambulâncias ou as equipes médicas, posicionamento esse considerado inseguro e bastante peprigoso.

Também, elenca-se o cuidado que se deve ter pelo pedido de tombamento não ter vindo do proprietário, pelo atual quadro do ordenamento jurídico.

Importante lembrar que constitui o patrimônio histórico, artístico e natural do Estado do Paraná o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no Estado e **cuja conservação seja de interesse público**, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Paraná, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico, assim como os monumentos naturais, os sítios e paisagens que importa conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana (PARANÁ, 1953).

O tombamento é o ato administrativo realizado pelo poder público com o objetivo de preservar, por intermédio da aplicação da lei, bens de valor histórico, cultural, arquitetônico e ambiental para a **população** (adaptado de LEMOS, 2000). A situação em exame, em princípio, não se caracteriza dessa forma, já que atenderá apenas uma parcela específica da população, admiradores do automobilismo, ainda, em especial, os praticantes.



Assim, além de necessitar desse valor histórico e cultural, a arquitetura do autódromo foi bastante descaracterizada, como se denota nos documentos apresentados e pesquisados, isto é, muito da obra do arquiteto Lolô Cornelsen já foi perdido com as reformas e alterações no imóvel, inclusive o próprio traçado, fator levantado pelo interessado como de grande importância.

Destaca-se que o imóvel atual é de natureza completamente funcional, sem aspecto de contemplação pública e/ou relevância arquitetônica. Apesar das suas qualidades técnicas, esse traçado não se relaciona intrinsecamente com o relevo do local, uma vez que esse é predominantemente plano; o que se permite afirmar que pode ser replicado ou reconstruído em outro local sem grandes perdas para sua experiência e, ainda, com as melhorias já avaliadas na reforma de 1996.

É possível entender que o traçado do autódromo, e até mesmo sua atividade, privilegia um pequeno segmento da sociedade, o que vai contra o princípio da isonomia da gestão pública. Sob um olhar mais justo, há que se priorizar os recursos escassos em equipamentos urbanos que possam promover uma atividade social mais ampla.

Salienta-se que a partir de um tombamento, o Estado passa a figurar como ente subsidiário na manutenção e preservação do bem. O artigo 16 da Lei 1211 de 16/9/1953 estabelece que se houver necessidade de obras para a preservação do bem e, se o proprietário comunicar à CPC de que tais obras são urgentes e o proprietário comprovar não ter recursos para executá-las, o Estado é obrigado a custear tais obras, mesmo sendo o bem privado.

Também, a Prefeitura Municipal de Pinhais, no protocolo nº 18.418.925-9, (fls. 4 a 7), por meio do ofício nº 169/2021-SEGOV, manifesta-se sobre o assunto, ficando evidente que não há interesse da administração municipal em interferir na decisão dos proprietários quanto à nova destinação do imóvel. Percebe-se, dessa forma, que mesmo as autoridades que estão mais próximas da comunidade local onde se insere o empreendimento, legítimas representantes do interesse público, não tenham vislumbrado prejuízos na implantação do empreendimento imobiliário em substituição ao autódromo.

Ainda, diante dessa descaracterização como bem histórico, artístico e cultural, a proteção de obras pelo Estado, em especial, o tombamento, não pode se realizar sobre imóvel ou bem que não atenda de forma clara, transparente e notória, o interesse de toda a população, de modo isonômico, pois é possível considerá-la medida extrema e onerosa

Sempre destacando que o autódromo, atualmente, tem se voltado à prática de atividade específica de automobilismo e é local privado, portanto, como regra, acaba cobrando pelo acesso, ingresso, direito de imagens, entre outros, como forma de sustentação da sua atividade econômica.



3 CONCLUSÃO

Finalmente, diante da ausência de razões de ordem histórica, artística, paisagística e cultural que tragam justificativa a essa proteção diferenciada, considerando-se ainda uma medida extrema e onerosa de intervenção pública no domínio privado, o tombamento não deve prosperar e essa administração pública não deve iniciar processos onerosos de proteção, sob pena de se comprometer com os princípios da isonomia, além da dificuldade de se obter disponibilidade orçamentária estadual para novos encargos desta magnitude.

Portanto, esta Coordenação, salvo melhor juízo do Conselho Estadual de Patrimônio Histórico e Artístico, **conclui pelo não início do processo de tombamento do imóvel**, devido à falta de relevância histórica, artística, paisagística e cultural para o Estado, a própria descaracterização arquitetônica ocorrida com o original e a falta de interesse público universal no imóvel.

Esta é a informação.

Curitiba, 09 de novembro de 2021.

Vinício Bruni

Chefe de Coordenação do Patrimônio Cultural

REFERÊNCIAS

WILLE, José. **"A história do Autódromo Internacional em Pinhais"**. Disponível em: <memoriaparanaense.com.br/2021/02/08/a-historia-do-autodromo-internacional-em-pinhais/>. Acesso em 05/11/2021.

BRUNI, Vinício Costa. **Contato pessoal**. Em 05/11/2021.

Petição Pública Brasil. **"Salvem o Autódromo de Curitiba."** Disponível em: <https://peticaopublica.com.br/pview.aspx?pi=BR87129>. Acesso em 05/11/2021.

PARANÁ. Lei nº. 1211/1953. **Patrimônio Cultural**. Dispõe sobre o patrimônio histórico, artístico e natural do Estado do Paraná. Curitiba, PR, 16 de setembro de 1953;

LE MOS, Carlos A. C. **O que é Patrimônio Histórico**. 1ª reimpressão da 5ª. Edição (1987).. São Paulo: Editora Brasiliense, 2000. (Coleção primeiros passos ; 51).

Documento: **informacaoautodromov.072.pdf**.

Assinatura Simples realizada por: **Vinicio Costa Bruni** em 10/12/2021 16:21.

Inserido ao protocolo **18.215.353-2** por: **Walter Goncalves** em: 10/12/2021 16:19.



Documento assinado nos termos do Art. 38 do Decreto Estadual nº 7304/2021.

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarAssinatura> com o código:
c2117129b204657a93c8bf88f8c6ea98.