

**SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE CAMPINAS
CONDEPACC**

REUNIÃO ORDINÁRIA

ATA 433

Aos 12 dias do mês de junho de 2014, com início às 10h00m, realiza-se no Planetário – Parque Portugal – Portão 07, a quadringentésima trigésima terceira reunião do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC, sob a presidência de Claudiney Rodrigues Carrasco e com a presença dos seguintes conselheiros: Eliane Márcia Martins Tortello, titular do Gabinete do Prefeito Municipal – Simone Medeiros Eyer Thomaz, titular da Secretaria Municipal de Urbanismo – Monna Hamssi Taha, suplente da Secretaria Municipal de Planejamento – Nelson Ribeiro Machado, titular da Secretaria Municipal de Serviços Públicos – Daisy Serra Ribeiro, Antônio Henrique Felice Anunziata, titular e suplente da Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural (CSPC) – Jamil Cury Sawaya, titular da Pontifícia Universidade Católica de Campinas – Sérgio Galvão Caponi, titular da Academia Campineira de Letras e Artes – Regina Márcia Moura Tavares, titular da Academia Campinense de Letras – Rose Mary Lopes Lima, titular da Ordem dos Advogados do Brasil – OAB – Welton Nahás Cury, titular da HABICAMP – Cláudia Quintino Araújo, suplente do Sindicato da Indústria da Construção Civil do Estado de SP – SINDUSCON – João Manuel Verde dos Santos, titular da Associação Regional de Escritórios de Arquitetura – AREA – Cristiano Ortiz Spinoza, suplente do Conselho Regional de Corretores de Imóveis – CRECI – Edson Luis Gomes, suplente de Museologia – Roberto Baldin Simionatto, titular da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Campinas – AEAC – Olga R. De Moraes von Simson, titular do Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Campinas – IHGGC – Mário Gravem Borges, suplente do Conselho Municipal de Cultura – Herberto Guimarães, vice-presidente e conselheiro emérito. **EXPEDIENTE:** Apreciação da ATA 432 – APROVADA.

COMUNICAÇÕES DO PRESIDENTE: O presidente Claudiney Rodrigues Carrasco inicia a reunião com a exposição do **item a** da Pauta, solicitando a todos para que as comunicações sejam feitas no final das apresentações. Com a concordância dos presentes há inversão da pauta, ficando os informes para o final da reunião.

ORDEM DO DIA: a – Apresentação de proposta de criação do Parque Cultural Ferroviário – levantamento feito pelos técnicos da CSPC Sandra Maria Geraldi Milne-Watson, Henrique Anunziata e Luís Antônio Martins Aquino. Apresentação pela técnica Sandra Maria Geraldi Milne-Watson e pelo técnico Henrique Anunziata: “O Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC solicitou a Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural – CSPC, em abril do corrente ano um estudo sobre a área do Complexo Ferroviário Central, Processo de Estudo de Tombamento nº 004/89, Resolução nº 004/90, para compreender a situação atual do bem tombado. A equipe técnica da CSPC

(Historiador Henrique Anunziata e os Arquitetos Luiz Antônio Martins Aquino e Sandra Maria Milne-Watson) realizou o levantamento que demonstra a relevância histórica do espaço com suas particularidades e questões únicas em relação ao país, a ocupação espacial a partir das estradas de ferro originais, passando pela encampação da Ferrovia Paulista S/A – FEPASA até a ocupação contemporânea pela Prefeitura Municipal de Campinas por suas Secretarias. Foram identificados procedimentos em outras localidades do país de como o patrimônio ferroviário vem sendo utilizado e que modelos de intervenção vêm sendo propostos. Duas vertentes foram demonstradas, uma em relação às grandes cidades sem aproveitamento das edificações com a demolição completa do conjunto como as Capitais do Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba, por outro lado cidades menores que aproveitam na íntegra as estruturas remanescentes como as cidades de Olímpia/SP, Rio Negrinho/SC e Piracicaba/SP. As edificações dentro do Complexo Ferroviário Central foram localizadas por meio de plantas, tanto as regulamentadas como as não regulamentadas (preservadas) pela Resolução 004/90. A legislação pertinente à área pode ser localizada por meio dos Artigos 23 e 216 da Constituição Federal de 1988; Resolução 004/1990 do CONDEPACC; Portaria 230/2002 do IPHAN e a Lei 11.483/2007 que trata sobre o destino dos bens pertencentes à antiga Rede Ferroviária Federal – RFFSA (após a sua extinção, os bens considerados históricos ficaram por conta do Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional). Este espaço foi marcado por profundas transformações, sociais, tecnológicas, econômicas desde a sua formação a partir de 1868 até a década de 1970, quando começa definitivamente o declínio desta área. Deste sítio citamos algumas informações como: - Primeiro local a realizar teste de energia elétrica no continente americano no ano de 1876; - Primeiro local da cidade a ser eletrificado na década de 1890, pois o centro seria eletrificado somente em 1912; - Segundo local no mundo em 1883 a instalar uma central telefônica, o primeiro local foi a cidade de Londres, na Inglaterra em 1880; - Foi um dos maiores entroncamentos ferroviário do continente americano no final do século XIX, comparando-se a Chicago e Nova York, ambas as cidades nos Estados Unidos da América; - As Oficinas da Cia. Mogyana de Estradas de Ferro, foi o primeiro lugar da América do Sul a construir com tecnologia própria uma locomotiva a Vapor, chegando a produzir 39 máquinas de 1921 a 1939; - A Cia. Paulista de Estradas de Ferro foi a primeira ferrovia a utilizar energia pesada no sistema de tração de para substituir as locomotivas a vapor por elétricas em 1921; - Primeira greve dos ferroviários em 1917; - Foi o conjunto industrial ferroviário mais moderno do Brasil, no início do século XX; - Primeira localidade a ter uma caixa de pensão para os funcionários das ferrovias; - Local onde no passado reuniu todos os equipamentos necessários para a operacionalidade do sistema ferroviário, sendo que outra cidade a ter esta condição foi somente o Rio de Janeiro, porém em escala menor. Atualmente resta muito pouco deste conjunto na antiga Capital Federal. Em Campinas esta área ainda hoje mantém todas as estruturas, apesar das várias situações de conservação e manutenção. Denis Esteves, maio de 2014 diz: "...Via de regra prefeitura e Patrimônio Ferroviário não combinam, com as devidas exceções. O Patrimônio Ferroviário

precisa de cuidados, de preservação, de procedimentos regulares de conservação e restauro e principalmente de usos compatíveis. É aí que mora o perigo, a maioria das prefeituras têm interesse em receber imóveis da ferrovia apenas para ter onde colocar repartições públicas ou para sediar projetos desenvolvidos pelas prefeituras, mas sem levar em conta diretrizes de preservação. Na ótica das prefeituras são apenas construções velhas que "servem" para seus projetos e planos, e nada mais. Em momento algum esses imóveis são encarados como de importância histórica e cultural ao ponto da correta preservação fazer parte dos tais planos. Assim surgem os casos onde uma determinada edificação ferroviária se encontrava abandonada e em mal estado de conservação, porém inteira, mas depois da "intervenção" da prefeitura fica tudo descaracterizado. Pode parecer um contrassenso, mas os danos naturais em uma edificação antiga ha muito sem manutenção são potencialmente menos nocivos que os causados por uma intervenção equivocada... ". "Apenas como exemplo, basta lembrar o episódio do pseudo-restauro da estação de Araraquara. O prédio estava em mal estado, tanto pela falta de manutenção após passar para tutela da ALL, quanto por vandalismo depois que a ALL o abandonou. Apesar de tudo isso, os maiores danos causados foram justamente durante o processo de reforma que a prefeitura insistia em chamar de restauração."

Continuando o técnico da CSPC Henrique Anunziata explica: 1 – OBJETIVO: A diretriz principal da presente proposta baseia-se na caracterização do Pátio Ferroviário Central de Campinas, tombado pelo CONDEPACC, conforme Resolução nº 004/90 e Processo de nº 004/89 e pelo CONDEPHAAT, conforme Processo nº 20682/78 - Resolução nº 9 de 15/04/1982, como um grande Parque Cultural Ferroviário que deverá ser remodelado paisagística e arquitetonicamente, garantindo a salvaguarda arqueológica do espaço construído e da consequente recuperação de parte da estrutura física ferroviária. O Parque Cultural Ferroviário, por assim dizer, compõe-se por um conjunto de edificações remanescentes da implantação e do desenvolvimento da ferrovia na cidade de Campinas, cujos sistemas construtivos e desenhos arquitetônicos configuram-se como registros de várias épocas. Nesse contexto cabe ressaltar o leito férreo, as torres de eletrificação, os bueiros capeados, as caixas d'água (reservatórios d'água), os hidrantes, o túnel de pedestres, os tanques de areia e edificações existentes, enfim, todos os equipamentos que, mesmo diante das precárias condições de conservação em que se encontram, constituem o enorme e reconhecido Complexo Ferroviário.

2- CONSIDERAÇÕES SOBRE A IMPORTÂNCIA DA IMPLANTAÇÃO DO PARQUE CULTURAL FERROVIÁRIO:

2.1. As edificações que compõem o complexo ferroviário encontram-se em razoável estado de conservação, contribuindo para a leitura do espaço formador da paisagem urbana local; 2.2. A manutenção das características inerentes à arquitetura industrial ferroviária está presente na relação entre forma e função de cada um dos edifícios; 2.3. Reconhecimento do espaço como o marco histórico/social e de identidade da cidade de Campinas; 2.4. Significância cultural e educacional que se dá, sobretudo por meio da arquitetura e da configuração espacial próprias da área do pátio ferroviário; 2.5. Referência econômica representada pelo incremento de importação e exportação agro industrial e

tecnológica da cidade de Campinas; 2.6. O caráter de sustentabilidade que o próprio transporte ferroviário já tem por si só na produção de energia e reutilização dos recursos naturais. O sistema de captação de água, por exemplo, já fazia parte da tipologia arquitetônica e da tecnologia construtiva de muitos dos prédios remanescentes na área, além de existirem canaletas paralelas aos trilhos ("boeiros capeados") para condução dessas águas aos antigos reservatórios e caixas d'água.

3- DIRETRIZES PARA IMPLANTAÇÃO DO PARQUE CULTURAL FERROVIÁRIO:

3.1. A vocação do pátio ferroviário deverá ser potencializada através da proposição de várias intervenções que possibilitarão acessos visuais e espaciais de integração pública. As "barreiras" físicas e visuais, instaladas ao longo do processo de transformação da paisagem, composta pelo pátio ferroviário e seu entorno, deverão ser substituídas por elementos que possibilitem a permeabilidade visual;

3.2. O elo de conexão entre todas as intervenções sugeridas deverá se dar através da concepção paisagística. Cabe ressaltar que, para os fins a que se destina esse projeto, o termo paisagismo será empregado em relação à criação de percursos, caminhos, acessos, além de definições de revestimentos e de elementos de composição da paisagem, como equipamentos e mobiliário;

3.3. Criar um espaço público unificado, de grande escala e predominantemente verde, com limites nítidos delineados por passarelas e caminhos. Seu desenho deve incorporar novas atividades, boas condições de iluminação e segurança;

3.4. A concepção de parque deverá ser caracterizada pelos espaços vazios. O traçado permitirá incorporar, de modo transitório ou permanente, as superfícies da área do complexo ferroviário não ocupadas por atividades;

3.5. O parque deverá caracterizar-se como um espaço público aberto para multiplicidade de atividades desportivas e culturais com caráter educativo e de recreação;

3.6. Serão implantadas cicloviárias, passarelas e caminhos de transposição de pedestres, adequados para atender às condições de acessibilidade.

3.7. As edificações tombadas e existentes no pátio serão tratadas de forma pontual, levando-se em consideração o complexo do Parque Cultural Ferroviário;

3.8. Quanto às intervenções atuais que se fizerem necessárias para a implantação do projeto, sugere-se considerar técnicas de aproveitamento e /ou conservação de energia alternativa, por meio, por exemplo, da instalação de painéis fotovoltaicos para transformação de energia solar em eletricidade ou da captação e reutilização das águas pluviais.

4 - ETAPAS A SEREM CONCRETIZADAS PARA IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO: Os serviços deverão contemplar a intervenção em aproximadamente de 52.000,00m² de área de pátio ferroviário. Dessa forma, foram descritos a seguir todos os serviços que deverão ser realizados:

4.1. Limpeza geral da área do pátio ferroviário com costal;

4.2. Levantamento do lençol freático (sondagem);

4.3. Levantamento arqueológico da rede de "boeiro capeado" (rede de coleta e drenagem de águas pluviais), juntamente com as caixas/reservatórios e captação de água;

4.4. Prospecções arqueológicas das áreas inseridas no pátio ferroviário devem seguir os prescritos da Portaria nº 230 do IPHAN;

4.5. Manutenção dos trilhos férreos existentes e em uso;

4.6. Composição da superfície do parque com amplos espaços verdes;

4.7. Implantação de percursos, de caminhos e de acessos que viabilizam a

intercomunicação entre os vários pontos existentes e a serem instalados dentro do Parque Cultural Ferroviário a partir da utilização de revestimentos específicos que componham a paisagem ferroviária; 4.8. Instalação de equipamentos e mobiliário específicos que componha a paisagem ferroviária; 4.9. Instalação de gramíneas e/ou forração vegetal nas áreas restantes do Parque Ferroviário Cultural”. O presidente Claudiney Carrasco solicita que as falas não ultrapassem três minutos, pois o tema propiciará discussão acalorada; que a discussão seja conduzida de forma mais lógica possível. O Conselho tem o poder de decisão. Hoje estamos discutindo a salvação do espaço que precisa ser ocupado de forma a se manter a preservação para que não se deteriore e se perca. Uma vez criado o Parque poderemos iniciar a busca por recursos, pois temos muitas intervenções a serem feitas. Primeiramente ocupamos o espaço, na sequência buscaremos verba para a intervenção, cuidando e enxergando a vocação de cada prédio. Este assunto tem sido discutido desde janeiro do ano passado. Há três meses a EMDEC ocupou boa parte do local, mas não tem consciência de sua representatividade; não tem o olhar que nós temos. A Tecam também está fazendo uma ocupação perigosa. Nós temos que estar atentos e falar o que não pode ser feito. Temos que correr para que não se percam os prédios e o sítio históricos. O conselheiro e vice-presidente Herberto Guimarães diz que como não poderia deixar de ser aponta a questão técnica jurídica. Um órgão do Poder Público não está dando o exemplo; pode não ter consciência, mas pode-se perceber o perigo disso. Que se dê desde já o nome de Parque Cultural tornando oficial. A característica do Conselho é não determinar o uso do que se tomba, mas este é um caso diferente, sendo determinada na Resolução a prospecção do sítio arqueológico e todo o espaço seja objeto de estudo. O nome de Parque Cultural dá de forma ampla o aspecto cultural. Continuando diz que não se pode conceber o Parque sem locomotiva, sem ramal férreo, há necessidade de um exemplar de cada máquina ao longo do perímetro tombado. Sugere que se faça à parte um estudo de tombamento das locomotivas. O presidente Claudiney Carrasco pondera que primeiramente precisamos criar o Parque para que em seguida se analisem quais medidas o Conselho recomenda para o local. O conselheiro João Manuel Verde dos Santos coloca que é necessário acabar com o que foi instituído no governo Hélio na questão de votação, onde o que valia era a lista de presença, pois se alguém se ausentou, não pode ser contado como presença. Isso aconteceu de forma mais pungente em reunião no Distrito de Joaquim Egídio onde muitos Conselheiros não estavam mais presentes e destruíram a Vila Rizza para aprovação da Rodoviária. Aconteceu também que foram retirados os postes da Rua 13 de Maio, assim como os Lampiões. Tentou-se também tirar uma ponte sobre a Ferrovia porque por lá passaria ônibus, mas conseguiu que a mesma fosse mantida no local. Diz que sua preocupação é a falta de uma discussão profícua e profunda entre as Secretarias. O conselheiro Roberto Simionatto faz um aparte que o que se está discutindo é a propriedade e o domínio de toda a área do Complexo Ferroviário e se fizermos a nomeação de Parque Cultural já estaremos preservando. O conselheiro João Manuel Verde dos Santos continua dizendo que na primeira reunião do Toninho como prefeito pensou-se na criação

da Ceprocamp, conseguindo junto ao Governo Federal a verba; o prédio foi construído sobre um lastro de pneus para que a passagem de trens não interfira. Tinha também a ideia de fazer várias ligações cruzando de um lado a outro a área da Estação. Preocupa-se que o local fique completamente congelado. O Museu da Cidade está caindo, o Parque Jambeiro que no tombamento estava intacto foi demolido. Falta a integração da gestão urbana, pois cada Secretaria pensa por si só, não conversam entre si. Nós os técnicos da Cidade não estamos sendo ouvidos. Não é contra a criação do Parque, mas se preocupa. O conselheiro Roberto Simionatto avalia que na criação do Parque, que se encontra em uma área tombada, o Condepacc tem autorização para estudar as obras de infraestrutura. A conselheira e coordenadora da CSPC Daisy Serra Ribeiro diz que nenhum tombamento impede intervenções, apenas precisa que se tenha um estudo e uma análise, assim como um estudo aqui no Conselho permitindo que se realizem intervenções de mobilidade. A conselheira Eliane Márcia Martins Tortello fala que há duas questões práticas, uma é verificar a tramitação de processo de veículos inservíveis e também verificar com a EMDEC como se insere no processo de doação; segundo se está sendo feito um planejamento de captação de recursos e se já foi pensado nisso para efetivar a implantação do Parque? A conselheira Daisy Serra Ribeiro explica que a captação de recursos específicos só poderá ser buscada após a regulamentação do espaço e isso somente após a instauração do Parque. O conselheiro Edson Luis Gomes diz estar feliz com a discussão referente ao sítio arqueológico, pois existem normas que regulam as ações sobre o patrimônio arqueológico. Deve-se analisar o pré-histórico assim como o histórico. Talvez o que esteja acontecendo no local seja um crime. Sugere que através do trabalho apresentado seja feito monitoramento para a limpeza, tendo cuidado com o sítio arqueológico. Assistindo a apresentação já visualiza uma Pinacoteca, um Museu Ferroviário sendo implantados nos bens históricos, Felizmente a Secretaria de Cultura é o fiel depositário deste imenso acervo. É necessária uma ação prioritária para que os artefatos sejam colocados em local seguro. O conselheiro Mário Gravem comenta que há no local uma linha de tronco protegida pela Constituição Federal e existem sérias possibilidades de se trazer a ferrovia de volta, a volta da ferrovia que foi desativada está voltando a ser viável. Pergunta se não é considerável que o espaço venha a ser um terminal ferroviário? Continuando pondera que tombamento não é engessamento, em assim sendo o Parque possibilitaria a passagem de trem? Corroborando com o que disse o conselheiro João Verde, precisamos pensar em todas as proposituras. O que por hora não existe são planos de operacionalização, precisamos de alguém para se preocupar e operacionalizar. O presidente Claudiney Carrasco fala que não vivenciou as questões que o conselheiro João Verde comentou; desde que assumiu o Conselho não aconteceram situações semelhantes. Com relação à votação quando é colocada a unanimidade a referência é quanto aos presentes, mas se o Conselho julgar pertinente a cada Conselheiro que sair (se ausentar) será feita anotação em ata e a secretária avisa quando não tiver mais quórum. Não tivemos nenhuma situação polêmica como a Rodoviária nestes últimos dois anos. Continuando resume que o estudo apresentado não começou aqui e agora,

este assunto tem sido estudado e organizado já há um tempo e talvez não termine nesta gestão. Estão engajados neste projeto o Turismo e Serviços Públicos diretamente e indiretamente outras Secretarias. Já houve veiculação inclusive no Correio Popular. Por uma questão de exceção hoje estamos ampliando a questão do tombamento, tendo necessidade que se parem todas as intervenções neste espaço. O trem continuará passando pela Estação, mas qualquer outra questão terá que passar pelo Condepacc. O TAV – Trem de alta Velocidade foi indicado para outro local. Continuando diz que se não se tomar uma medida agora poderá haver uma ocupação deletéria para toda a área; o Parque permitirá a revitalização com a ocupação do espaço pelas pessoas. A conselheira Regina Márcia Moura Tavares diz que concorda com a fala do conselheiro João Verde em alguns pontos; se preocupa com os próximos tombamentos, pois não há um planejamento de longo prazo, mas acredita também como o conselheiro Herberto e o Secretário sde que ao tombarmos como Parque Cultural Ferroviário muitas coisas poderão ser feitas com cautelas e com a inclusão de outras possibilidades. Concorda com a conselheira Olga quando diz que há necessidade de se envolver a população. Sugere que de imediato, se votarmos pelo tombamento, no dia 14.07, aniversário da Cidade, se faça uma apresentação sobre este tema. Há uma proposta para uma exposição na CPFL e se houver, será curadora e responsável por uma mesa de debates, isso permitirá uma discussão sobre patrimônio cultural onde poderá ser lançado o Parque Ferroviário Cultural permitindo que se chame a população para estar conosco. Podemos também chamar o Sindicato dos Ferroviários para que apoiem esta iniciativa. Fica a sugestão. A conselheira Daisy Serra Ribeiro coloca que o papel da coordenadoria é chamar para a questão da legislação por ser uma área tombada. A Resolução é o mecanismo necessário que nos possibilita regulamentar as deliberações do Conselho. Campinas é exemplo para o Brasil inteiro no quesito patrimônio cultural e sua preservação. Quanto à questão levantada pelo conselheiro João Verde sobre a votação vamos nos ater ao estipulado pelo Regimento. A conselheira Olga von Simson sugere que ao mesmo tempo que se tombe se pense na utilização e para isso podemos utilizar os alunos da pós graduação de pesquisas como uma força tarefa. O presidente Claudiney Carrasco diz que a ideia de um Seminário é muito boa e este é um bom momento. Muitas coisas foram tombadas na cidade e tem coisas que realmente estão se deteriorando muito, mas quando do tombamento já não estava também em bom estado. No caso do Complexo Ferroviário já se está detalhando para que fique bem claro; o importante é que se coloque já na Resolução os níveis que queremos, pois se a Justiça tiver que fazer alguma avaliação vai estar bem explícito e detalhado. Continuando avalia que é necessário se envolver a população, mas as coisas são lentas. A implantação do Parque chega em um momento de risco, mas talvez necessária para que se parem intervenções que não sejam saudáveis. O conselheiro Welton Nahas Cury comunga com os conselheiros quanto ao planejamento, hoje temos que quantificar como queremos Campinas em 2070. Precisamos organizar e planejar, concorda que seja pelo menos gramado e cuidado e depois aos poucos, outras etapas poderão ser

implantadas. Sugere que o nome seja apenas Parque FEPASA, sem que se invente muito; apoia o tombamento, mas talvez seja indispensável uma verba de manutenção e cuidados. O conselheiro João Manuel Verde dos Santos coloca duas questões: uma relativa à casamata na época de Revolução de 32; outra questão tem a ver com denúncias de que a Mogiana enterrava óleo queimado, o que é um problema químico e que exige que se faça um trabalho de descontaminação para proteção dos futuros usuários do Parque. Sugere que se faça uma avaliação para detectar a veracidade desta questão. Em Portugal, toda a população anda de transporte público, na cidade do Porto é utilizado o sistema ferroviário público; aqui o transporte público é caótico. O conselheiro Herberto Guimarães concorda com a conselheira Regina Márcia quanto ao chamamento de apoio das pessoas que podem auxiliar na preservação. A questão de o Condepacc tomar e não cuidar é passível de análise, pois o Conselho tomba para preservar o bem, mas não tem a conservação como atribuição, sendo que a segunda instância é o Poder Executivo. A nossa atribuição é a preservação através do tombamento e o cuidado pertence ao Poder Público e ao povo. A criação do Parque Ferroviário tecnicamente amplia a fiscalização sobre qualquer tipo de movimentação e intervenção no local. O presidente Claudiney Carrasco explica que o nome FEPASA foi criado pelo Governo Estadual para dismantelar a ferrovia, portanto, não é um nome histórico para ser usado no local; é obrigação do Conselho olhar a questão historicamente. Continuando pondera que a votação deve ser em blocos, sendo em primeira mão a criação do Parque, o reconhecimento como Sítio Arqueológico, e como um terceiro item a autorização do Conselho para que se possa intervir nas questões que possam ser prejudiciais ao bem como um todo. A conselheira Daisy Serra Ribeiro esdarece que o texto da Resolução foi bastante discutido na CSPC, ficando bem enxuto, mas mencionando a questão do sítio arqueológico por constar em legislação Federal. O conselheiro Edson colocou muito bem que a questão da limpeza deve ser monitorada conforme a Lei Federal e o monitoramento deverá ser feito pelos funcionários da CSPC. O grau de proteção das construções deve ser o mais restritivo possível (GP 1) com o tombamento dos materiais rodantes, os trilhos, tudo sendo classificado. O presidente Claudiney Carrasco informa que os dormentes não entram nesta preservação, pois são trocados regularmente. O conselheiro Herberto Guimarães sugere que com relação às locomotivas se inicie o estudo para classificar o que é de fato de interesse para o tombamento e após este estudo, uma de cada tipo seja colocada no espaço do parque Ferroviário. O presidente Claudiney Carrasco coloca em votação a criação do Parque Cultural Ferroviário com o cumprimento da legislação para os estudos arqueológicos – **APROVADA pelos presentes a Criação do Parque Cultural Ferroviário**, com abstenção do conselheiro João Manuel Verde dos Santos (que teve urgência de se retirar antes do término da reunião). O Conselho **APROVA a criação do "Parque Cultural Ferroviário"**, situado à Praça Marechal Floriano Peixoto s/nº, Centro, delimitado e descrito conforme poligonal tombada constante no **Artigo Primeiro, § Primeiro, da Resolução 004/1990 do CONDEPACC, "Complexo Ferroviário Central da FEPASA"**. O presidente Claudiney Carrasco apresenta outra proposta a de

abertura de estudo de tombamento do material rodante e demais equipamentos da Ferrovia que estão dentro do Complexo e que não poderão sair do local sem a devida autorização; esses itens precisam ser especificados e discriminados. Continuando coloca em votação a abertura de estudo de tombamento do material rodante e dos diversos equipamentos ferroviários – **APROVADA pelos presentes.** O Conselho **APROVA a Abertura de Processo de Estudo de Tombamento do “Material Rodante de Tração e Tracionado e dos diversos Equipamentos Ferroviários e Materiais Ferrosos de Uso e Manutenção Ferroviário dentro do Complexo Ferroviário Central da FEPASA”** situados entre o Depósito da Locomotiva a vapor da CP e a Rotunda da CM. / **b – Proposta de Tombamento do Processo de Estudo nº. 004/14 - “Área Remanescente do Complexo Ferroviário Central da antiga FEPASA”**, situada à Praça Marechal Floriano Peixoto s/nº, Centro. Apresentação pelo historiador Henrique Anunziata: “O Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC solicitou a Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural – CSPC, em abril do corrente ano um estudo sobre a área do Complexo Ferroviário Central, Processo de Estudo de Tombamento nº 004/89, Resolução nº 004/90, para compreender a situação atual do bem tombado. A equipe técnica da CSPC realizou este levantamento demonstrando a relevância histórica do espaço com suas particularidades e questões únicas em relação ao país, a ocupação espacial a partir das estradas de ferro originais, passando pela encampação da Ferrovia Paulista S/A – FEPASA até a ocupação contemporânea pela Prefeitura Municipal de Campinas por suas Secretarias, indicando a legislação que rege a área. Pelos motivos explanados solicitamos a abertura de um processo de tombamento da área não regulamentada, conforme a Resolução 004/90 do Processo nº. 004/89. Dentro deste contexto histórico no final do século XIX, Campinas passava por transformações bastante significativas, principalmente proporcionadas pela estrutura cafeeira que aqui se modernizava, gerando a necessidade de mão-de-obra especializada, devido aos novos fazeres que as ferrovias demandavam conforme iam sendo construídas. Este patrimônio tornou-se ímpar em sua importância primeiro por estar instalado nos quilômetros iniciais de três ferrovias: Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, Companhia do Ramal Férreo Campineiro e a Estrada de Ferro Funilense, integrando com outras duas estradas, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a Estrada de Ferro Sorocabana. Segundo, pelas estruturas construtivas e características técnicas de origem ferroviária mantidas, que outras cidades não possuíam exceto a cidade do Rio de Janeiro, então capital do Império e depois da República. Caracteriza-se como o único exemplar íntegro de uma estrutura fabril e produção ferroviária no país entre o final do século XIX até a década de 1960 do século XX. As edificações e estruturas fabris a serem indicadas neste documento se localizam no espaço da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Finalizando propõe o tombamento da **“Área Remanescente do Complexo Ferroviário Central da Antiga FEPASA” – Processo nº. 004/14 -** cujos bens não foram regulamentados (constam como preservados) pela Resolução 004/90”. O presidente Claudiney Carrasco coloca em votação o

tombamento do Processo de Estudo da **"Área Remanescente do Complexo Ferroviário Central da Antiga FEPASA"** – **APROVADO** pelos presentes. O Conselho **APROVA** a proposta de Tombamento do Processo nº. 004/14 – **"Área Remanescente do Complexo Ferroviário Central da antiga FEPASA"**, situada à Praça Marechal Floriano Peixoto s/nº, Centro, composta de: - **a) Companhia Paulista de Estradas de Ferro**: 1 – Cabina 01; 2 – Depósito das Locomotivas Elétricas; 3 – Depósito das Locomotivas a Vapor; 4 – Vestiário das Locomotivas a Vapor; 5 – Casa de Areia; 6 – Prédio da Administração da Casa de Carros; 7 – Alvenaria da Caixa D'água da antiga Rotunda; 8 – Casa do Rádio; 9 – Prolongamento em Estrutura Metálica da Baldeação; 10 – Baldeação; 11 – Escritório da Baldeação CM/CP (paredes remanescentes); 12 – Poço; 13 – Balança; 14 – Cabina 02; 15 – Departamento de Linhas; 16 – Controle de Tráfego Centralizado; 17 – Torres de Sustentação da Catenária; 18 – Torres de Iluminação; 19 – Bueiro Capeado, pátios da CP/CM. **b) Companhia Mogyana de Estradas de Ferro**: 20 – Escola Ferroviária; 21 – Vestiário da antiga Quadra de Esportes; 22 – Restaurante; 23 – Pagadoria; 24 – Vestiário Coletivo; 25 – Oficina Nova; 26 – Museu; 27 – Mictório da Oficina; 28 – Areeiro; 29 – Depósito de Ferro - 1º Fundição; 30 – Depósito de Oleo e Bronze; 31 – Nova Casa de Carros. **c) Pátios da CM e CP**: 32 – Espaços vazios entre as edificações que compõem o Conjunto Ferroviário (Complexo Ferroviário) situados entre o Depósito da Locomotiva a vapor da CP e a Rotunda da CM; 33 – Trilhos das linhas mortas. / **c – Protocolado nº. 14/10/7798 PG.** Interessado: Márcio Antônio Spézi. Assunto: pedido de tombamento de imóvel situado à Rua Luzitana nº. 833, QT. 1054, edifício inserido em Área Envolvória do Centro Histórico, conforme Resolução nº. 001/1988 e não é indicado para preservação, não está tombado ou em estudo de tombamento. Parecer favorável da CSPC à abertura de Processo de Estudo de Tombamento do imóvel tendo em vista o perfeito estado de conservação das características arquitetônicas em estilo art decô tardio presentes integralmente em toda a edificação. O Conselho **APROVA o pedido de Abertura de Processo de Estudo de Tombamento do imóvel situado à Rua Luzitana nº. 833, QT. 1054, Processo nº. 005/14.** / **d – Protocolado nº. 13/10/18206 PG.** Interessado: João Bittar Neto. Assunto: pedido de tombamento do imóvel à Rua Luzitana nº. 1433, lote 09, QT. 155, que se encontra indicada para preservação em área envoltória do Centro Histórico, conforme Resolução nº. 001/1988. **Parecer contrário da CSPC** por o imóvel se encontrar descaracterizado, permanecendo íntegro apenas 50% da fachada frontal, especificamente os vãos de janelas e elementos decorativos na parte superior do frontispício; ressaltamos que foram identificados exemplares edificadas na mesma rua em melhor estado de conservação e que mantêm as características inerentes ao ecletismo e que se encontram em estudo de tombamento pelo Condepacc (Rua Luzitana nºs. 1667, 1733, 1741 e 1747). O Conselho **INDEFERE conforme parecer contrário da CSPC o pedido de abertura de Processo de Estudo de Tombamento do imóvel situado à Rua Luzitana nº. 1433, lote 09, QT. 155. REFERENDO DO CONSELHO** aos pareceres favoráveis da CSPC (ficando aberto para vistas de Conselheiros

por 05 dias): 01 – Ofício GAB/SETRANSP Nº. 044/14. Interessado: Secretaria Municipal de Transportes. Assunto: Projeto de Implantação dos corredores do BRT – proposta de nova concepção para corredores (movimentação de ônibus) na área Central, com o objetivo de: 1) Distribuição da demanda em múltiplos pontos de parada e estações; 2) Circulação pelas melhores vias do Centro, em dois percursos, para as linhas expressas e paradoras. **Parecer favorável da CSPC à:** a) Retirada da Praça Heitor Penteado, situada na confluência da Rua 11 de Agosto com Avenida Dr. Campos Salles, indicada para preservação total, através da Resolução nº. 004/90; b) Os imóveis citados no projeto da Secretaria de Transportes (BRT) no QT. 140 não se encontram protegidos pelo Condepacc. **A CSPC solicita à Secretaria de Transportes de Projeto e Memorial Descritivo completo do trecho da Rua José Paulino atrás da Catedral.** O Conselho **referenda e aprova** conforme parecer favorável da CSPC à: a) Retirada do Monumento à Campos Salles e da Praça Heitor Penteado, situada na confluência da Rua 11 de Agosto com Avenida Dr. Campos Salles, indicada para preservação total, através da Resolução nº. 004/90; b) Os imóveis citados no projeto da Secretaria de Transportes (BRT) no QT. 140 não se encontram protegidos pelo Condepacc; c) Serão necessários Projeto e Memorial Descritivo do trecho da Rua José Paulino atrás da Catedral. / **02 – Ofício 001/2014-MCS.** Interessado: Coordenadoria Setorial de Extensão Cultural – CEC/SMC. Assunto: solicitação de aprovação de projeto para a construção de um forno a lenha no espaço cultural “Centro de Estudo da Cultura Caipira” – Casarão de Joaquim Egídio (Subprefeitura de Joaquim Egídio) – Processo de Tombamento nº. 006/89, Resolução nº. 036/2001. Parecer favorável à implantação do forno à lenha, pois seguirá projeto elaborado por técnicos da CSPC que acompanharão as obras de intervenção. O Conselho **referenda e aprova** conforme parecer favorável da CSPC à implantação do forno à lenha no espaço cultural “Centro de Estudo da Cultura Caipira” – Casarão de Joaquim Egídio, pois seguirá projeto elaborado por técnicos da CSPC que acompanharão as obras de intervenção. / **03 – Protocolado nº. 14/10/28058 PG.** Interessado: Secretaria Municipal de Trabalho e Renda. Assunto: solicitação de reparos (calafetagem no assoalho, troca de fiação na rede elétrica, reparo das rachaduras da marquise, troca das caixas de tomadas, telhas e estrutura do telhado) no prédio do Palácio da Mogiana, situado à Avenida Campos Salles nº. 427, Centro, imóvel tombado conforme Processo nº. 001/94, Resolução nº. 028/1998. Parecer favorável da CSPC às intervenções para reparos no Palácio da Mogiana que deverão ser acompanhados por técnicos da CSPC. O Conselho **referenda e aprova** conforme parecer favorável da CSPC às intervenções para reparos no Palácio da Mogiana que deverão ser acompanhados por técnicos da CSPC (calafetagem no assoalho, troca de fiação na rede elétrica, reparo das rachaduras da marquise, troca das caixas de tomadas, telhas e estrutura do telhado). / **04 – Protocolado nº. 14/10/28212 PG.** Interessado: Associação Instituto Missionário Paróquia São José (Pe. Alex Sandro Sudré). Assunto: solicitação para análise e aprovação de Projeto de Intervenção e Consolidação do espaço interno da Igreja São José, Processo de Tombamento nº. 001/13, Resolução nº. 125/2013. Parecer favorável

da CSPC ao projeto de intervenção e consolidação do espaço interno da Igreja por estar de acordo com as especificações técnicas apresentadas. O Conselho **referenda e aprova** conforme parecer favorável da CSPC ao projeto de intervenção e consolidação do espaço interno da Igreja São José por estar de acordo com as especificações técnicas apresentadas. / **05 – Protocolado nº. 14/11/293 PDU.** Interessado: Renato da Silva de Deus. Assunto: solicitação para aprovação de projeto de construção residencial unifamiliar à Rua Mata da Tijuca nº. 46, lote 05, QT. 543, Bosque de Barão Geraldo, bem inserido na área envoltória da Mata Santa Genebra, conforme Resolução nº. 065/2006. Parecer favorável da CSPC ao pretendido, pois o projeto apresentado atende ao gabarito de altura de oito metros e área permeável mínima de 50% da área do terreno. O Conselho **referenda e aprova** conforme parecer favorável da CSPC ao pretendido (construção residencial unifamiliar), pois o projeto apresentado atende ao gabarito de altura de oito metros e área permeável mínima de 50% da área do terreno. / **06 – Protocolado nº. 14/10/22943 PG.** Interessado: Wagner Augusto Bordin Pereira. Assunto: solicitação para autorização de reforma e adaptação de espaço existente no salão interno e principal da edificação à Rua Padre Vieira nº. 1277, QT. 09, Processo de Tombamento nº. 007/1988, Resolução nº. 008/1991. Parecer favorável da CSPC ao pretendido uma vez que a intervenção propicia a retomada de parte do layout da planta original da edificação por meio da ampliação do salão principal e do fechamento de vão e manutenção da parede que divide o referido salão da cozinha existente. O Conselho **referenda e aprova** conforme parecer favorável da CSPC ao pretendido uma vez que a intervenção propicia a retomada de parte do layout da planta original da edificação por meio da ampliação do salão principal e do fechamento de vão e manutenção da parede que divide o referido salão da cozinha existente – imóvel à Rua Padre Vieira nº. 1277. Nada mais havendo, o presidente Claudiney Rodrigues Carrasco agradece a todos e encerra a reunião, da qual eu, Rita de Cássia Barthasar de Paula, transcrevo a presente Ata, que deverá ser aprovada pelo CONDEPACC. Campinas, 12 de junho de 2014.