

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

REUNIÃO ORDINÁRIA

ATA 436

Aos 25 dias do mês de setembro de 2014, com início às 10h10m, realiza-se no Planetário – Parque Portugal – Portão 07, a quadringentésima trigésima sexta 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: Márcio Vinícius Jaworski de Lima, suplente do Gabinete do Prefeito Municipal – Simone Medeiros Eyer Thomaz, titular da Secretaria Municipal de Urbanismo – Heloísa Helena Afonseca Silva, suplente da Secretaria Municipal de Infraestrutura – Monna Hamssi Taha, suplente da Secretaria Municipal de Planejamento – Paola Bassoli Costa, suplente da Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos – Roberto Santos Alberto, suplente da Secretaria Municipal do Verde e Desenvolvimento Sustentável – Nelson Ribeiro Machado, suplente da Secretaria Municipal de Serviços Públicos – Daisy Serra Ribeiro, Antônio Henrique Felice Anunziata, titular e suplente da Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural (CSPC) – Adriana Scolfaro, titular do Conselho Municipal de Turismo – Sérgio Galvão Caponi, titular da Academia Campineira de Letras e Artes – Ana Maria Sorrosal, titular das Entidades Ambientistas – Orlando Rodrigues Ferreira, titular da Associação Campineira de Imprensa – Welton Nahas Cury, titular da HABICAMP – 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. **COMUNICAÇÕES DO PRESIDENTE:** O presidente Claudiney Rodrigues Carrasco deseja bom dia a todos. Justifica a ausência dos conselheiros: Evandro Ziggiatti Monteiro, Jamil Cury Sawaya, Pe. José Eduardo Meschiatti, Herberto Aparecido Guimarães, Maria Rita S. de Paula Amoroso, Mário Gravem Borges e Rose Mary Lopes Lima. Informa que amanhã, dia 26 de setembro, na CEPROCAMP, haverá um Seminário com enfoque em Patrimônio Imaterial como parte da 8ª Primavera dos Museus, movimento anual, com duração de uma semana, ação da Coordenadoria de Museus, da Secretaria de Cultura de Campinas. A conselheira e coordenadora da CSPC Daisy Serra Ribeiro explica que o Seminário foi organizado pela Secretaria de Cultura através da equipe de Museus da Cidade e ocorrerá nesta próxima sexta-feira, dia 26 de setembro. O evento contará com 4 palestras (palestrantes: Américo B. Villela, historiador do MuCi; Prof. Dr. Antonio Augusto Arantes; Prof.^a Dr.^a Olga Rodrigues de Moraes von Simson; Marcela Bonetti da CSPC). O Seminário tem por objetivo a discussão das interfaces museu e patrimônio imaterial, passando pela legislação do registro e salvaguarda, uma vez que Museu tem função entre outras coisas de

patrocinar e dar condições para essas atividades imateriais. A CEPROCAMP fica ao lado da estação, um prédio restaurado e recuperado com espaços para oficinas, salas de aula e com um auditório muito bom. Não há necessidade de inscrição.

O presidente Claudiney Carrasco informa que ontem, dia 24 de setembro, houve uma invasão no Museu da Cidade. Há alguns meses Adriana Barão assumiu a coordenação do Museu onde está sendo feita uma revitalização; neste processo de reforma todo o acervo do museu foi retirado, sendo que o espaço está vazio, portanto, a perda com o furto foi com relação a equipamentos administrativos. O alarme não foi disparado, pois nesse processo de reforma o cabo telefônico precisou ser desligado ficando o alarme desativado. É a primeira vez que o local teve uma invasão e o mais preocupante ainda é que a mesma foi feita pela janela. O estrago em si foi pequeno, mas a ação é que preocupa.

COMUNICAÇÕES DOS CONSELHEIROS: A conselheira Ana Sorrosal homenageia J. Toledo que em 29 de setembro de 2014 completará 7 anos do suicídio com então 60 anos. Nascido em São Paulo, radicou-se em Campinas na juventude e foi cidadão campineiro por decreto. Escritor, jornalista, artista plástico, fotógrafo, boêmio, amigo generoso sempre disposto a ajudar. Foi um dos poucos artistas genuinamente surrealista do Brasil, com obras em alguns museus, como o MAM de São Paulo. Particularmente não sabe se se o MACC (de Campinas) tem alguma obra dele. Biógrafo e amigo de Flávio de Carvalho; amigo de Egas Francisco, um dos artistas mais importantes de Campinas, reconhecido no Brasil e exterior; amigo de Zeza Amaral. Grande amigo de Hilda Hilst, de quem herdou o humor refinado e a visão crítica mordaz em suas crônicas. Suas crônicas semanais no Correio Popular retratavam o cotidiano, os personagens, a história em Campinas, nos divertindo e fazendo refletir. Esta é uma homenagem particular ao campineiro por decreto que tanto lutou pela arte e cultura da nossa cidade, para que não seja esquecido (já que não foi "tombado" pelo Condepacc) por esta população abúlica e por aquela para quem arte e cultura parecem ser apenas produtos da moda do momento. Continuando lê a crônica "Calendários da estupidez", uma das publicadas no periódico Correio Popular de Campinas e reunidas no livro "A Divina com mídia - crônicas bizantinas" de 1996. O conselheiro Orlando Rodrigues Ferreira chama a atenção para a Praça Bento Quirino onde todas as luminárias estão desativadas. Neste momento de revitalização do Centro pede que os postes com as luminárias voltem a funcionar. O presidente Claudiney Carrasco explica que a Secretaria de Serviços Públicos através de seu secretário tem dado muita atenção para a revitalização das praças. O Paulella é muito preocupado com os jardins. O problema está nos furtos de fios nas praças; só da Praça Carlos Gomes os fios foram furtados três vezes. Está sendo analisado um tipo de fio que não tenha mercado como uma alternativa para que isso não ocorra mais. A conselheira Ana Sorrosal conta que sexta-feira passada, o DPJ pintou o totem da Praça Tiago Santini; no sábado de manhã já estava pichado e no domingo estava mais pichado. Falta segurança. O presidente Claudiney Carrasco pondera que roubam muitas praças, é um volume de agressão muito grande e infelizmente não dá para por um guarda municipal em cada esquina. A conselheira Olga von Simson diz que há uma pesquisa feita

por uma professora da PUCC que detecta um desnível da classe alta com a juventude da periferia muito grande e a solução é ampliar para a periferia as benfeitorias existentes em área central da cidade; essa juventude da periferia quer dizer que existem e querem ser reconhecidos. O presidente Claudiney Carrasco fala que o vandalismo não é restrito só a esta administração, já vem de algum tempo. O conselheiro Roberto Simionatto coloca que o Condepacc é um fórum onde se discute vários assuntos e cada um se restringe ao particular; é quase frustrante e não temos como expandir isso. O que tem chocado por matérias veiculadas em jornais é que as pessoas estão se comportando como zumbis, os da ficção e quando isso se generalizar não teremos mais como controlar. A diferença socioeconômica é muito discrepante. Sugere que se faça uma moção a quem de direito, pois ao se andar na cidade, a cada 10 m se é abordado por uma pessoa pedindo alguma coisa; somos vítimas e reféns dessas pessoas. A situação hoje é muito grave, pois os Direitos Humanos e o Ministério Público não permite que esses indivíduos que vagam pelas ruas da cidade sejam levados para o abrigo da Prefeitura onde podem ser alimentados, tomar banho e ter um local para dormir. Peço Sr. Presidente que se faça uma Moção para que se crie mecanismo jurídico para o encaminhamento dessas pessoas. A própria ACIC, da qual faz parte, teria interesse de ajudar financeiramente o direcionamento dessas pessoas. O presidente Claudiney Carrasco informa que a Assistência Social da Prefeitura abriu essa casa, esse abrigo para ajudar as pessoas que vivem nas ruas, mas atualmente há uma determinação que impede a distribuição de comida a essa população quando eles estão nas ruas. Existem várias outras ações, mas a maioria dessas pessoas que estão nessas condições optou por isso e não quer ir para um abrigo. Continuando passa para o **EXPEDIENTE**: Apreciação da ATA 434, coloca em votação – **APROVADA** com uma abstenção da conselheira Ana Sorrosal. **ORDEM DO DIA**: O presidente Claudiney Carrasco diz que os destaques da mesa são com relação aos itens a e c, com a concordância de todos passa para o item **b** – **Processo de Estudo de Tombamento nº. 038/2009 - Imóveis do Bairro Guanabara – Imóveis**: Av. Barão de Itapura, 1200 – Qt. 364 – lote 22; Av. Barão de Itapura, 1356 – QT. 383 – 15; Rua Barão Geraldo de Resende, 75 – Qt. 289 - lote 1; Rua Barão Geraldo de Resende, 220 – Qt. 292 – lote 12; Rua Barão Geraldo de Resende, 230 – Qt. 292 – lote 13; Rua Barão Geraldo de Resende, 310 – Qt. 292 – lote 21; Rua José Paulino, 1970 – Qt. 290 – lote 7; Rua Tiradentes, 55 – Qt. 313 – lote 10. O presidente Claudiney Carrasco põe em votação o arquivamento do Processo de Estudo de Tombamento nº. 038/2009 ponderando que se alguém achar que não está em condições de votar que se manifeste antes de ser efetivamente colocado em regime de votação – **APROVADO** o arquivamento do **Processo de Estudo de Tombamento nº. 038/2009 - Imóveis do Bairro Guanabara – Imóveis**: Av. Barão de Itapura, 1200 – Qt. 364 – lote 22; Av. Barão de Itapura, 1356 – QT. 383 – 15; Rua Barão Geraldo de Resende, 75 – Qt. 289 - lote 1; Rua Barão Geraldo de Resende, 220 – Qt. 292 – lote 12; Rua Barão Geraldo de Resende, 230 – Qt. 292 – lote 13; Rua Barão Geraldo de Resende, 310 – Qt. 292 – lote 21; Rua José Paulino, 1970 – Qt. 290 – lote 7; Rua Tiradentes, 55 – Qt. 313 – lote 10. O Conselho **APROVA o**

arquivamento do Processo de Estudo de Tombamento nº. 038/2009 - Imóveis do Bairro Guanabara – Imóveis: Av. Barão de Itapura, 1200 – Qt. 364 – lote 22; Av. Barão de Itapura, 1356 – Qt. 383 – 15; Rua Barão Geraldo de Resende, 75 – Qt. 289 - lote 1; Rua Barão Geraldo de Resende, 220 - Qt. 292 – lote 12; Rua Barão Geraldo de Resende, 230 – Qt. 292 – lote 13; Rua Barão Geraldo de Resende, 310 – Qt. 292 – lote 21; Rua José Paulino, 1970 – Qt. 290 – lote 7; Rua Tiradentes, 55 – Qt. 313 – lote 10. A conselheira Daisy Serra Ribeiro pede que haja inversão da pauta para a discussão do item c - aprovado. O presidente Claudiney Carrasco passa para o item **c – Protocolado nº. 14/10/42545 PG**. Interessado: Jockey Club Campineiro. Assunto: solicitação de manifestação do Conselho no sentido de suspender a cobrança, inclusive, também as Execuções Fiscais em andamento, quanto à isenção de IPTU de imóvel tombado conforme Processo nº. 004/94, Resolução nº. 20/94, retificada em 01/09/2010. A conselheira Daisy Serra Ribeiro explica que o Jockey está solicitando a isenção de IPTU's retroativa. Mas antes de colocar em debate informa que o conselheiro Herberto Guimarães sofreu uma cirurgia e está em recuperação, e este assunto é pertinente ao nosso vice-presidente. Sugere que ele faça um estudo e quando tiver um parecer apresentará ao Conselho para avaliação. O presidente Claudiney Carrasco lembra que o conselheiro Herberto e a conselheira Daisy já estão avaliando esta questão de IPTU, inclusive tendo entrado em contato com a Secretaria de Finanças solicitando informações de como a lei está sendo aplicada. A Lei original especifica a isenção de IPTU para imóveis tombados. Esse pedido do Jockey nos ajudará a estudo e avaliação da Lei de uma forma mais ampla. A conselheira Daisy Serra Ribeiro diz que esse assunto, após uma primeira avaliação já foi apresentado ao Conselho, mas o complemento do estudo assim como a organização está sendo feito pelo conselheiro Herberto. Esta solicitação do Jockey é providencial. O presidente Claudiney Carrasco com a anuência dos presentes retira o item c - **Protocolado nº. 14/10/42545 PG - Jockey Club Campineiro da pauta para estudo do conselheiro Herberto e posterior apresentação ao Condepacc. O Conselho ACATA a determinação da presidência de retirada do Protocolado nº. 14/10/42545 PG, Jockey Club Campineiro da pauta para estudo do conselheiro Herberto Guimarães e posterior apresentação ao Condepacc. / a – Apresentação de Estudo para o Tombamento do Processo nº. 007/14 - “Bondes e seus Equipamentos Remanescentes”,** apresentação do historiador Henrique Anunziata, técnico da CSPC. O presidente Claudiney Carrasco passa a palavra ao técnico da CSPC Henrique Anunziata: “No final do século XIX, Campinas passava por transformações bastante significativas, principalmente proporcionada pela estrutura cafeeira que aqui se modernizou, ocorrendo no espaço urbano profundas transformações como a instalação de uma empresa de transporte urbano por bondes tracionados por animal, da companhia de água encanada, de uma empresa de telefonia, dos curtumes, das indústrias têxteis, das fundições entre outros empreendimentos, e inserido neste contexto as estradas de ferro. **Carris, Tramway, Streetcar, Eléctrico, Tramvia e no Brasil: Bonde** - A palavra bonde surgiu em 1879, sua origem se deve ao fato de

que na época a passagem do CARRIL DE FERRO (no Rio de Janeiro) custava 200 Reis, mas não existiam moedas ou cédulas deste valor em circulação. Em vista disso, a empresa teve a ideia de emitir pequenos cupons (bilhetes), em cartelas com cinco unidades, ao preço de hum mil reis, cuja cédula circulava em grande quantidade. Os bilhetes (ricamente ilustrados) impressos nos Estados Unidos foram logo denominados pela população como bonds (Bônus, Ação). A própria empresa denominava bond aos cupons, por entender que realmente representavam o compromisso assumido de em troca, transportar o portador em um de seus veículos. Os bilhetes também eram utilizados como troco, e podiam ser convertidos em moeda corrente nos escritórios da empresa, ou ser utilizados em futuras viagens. Na mesma época o Governo havia emitido e vendido na Europa ações ricamente ilustradas, conhecidos no exterior como bonds. A imprensa noticiou a emissão destes bonds como um escândalo, os jornais criticavam os bonds em manchetes, o fato foi muito contestado pela imprensa. O povo associou os bonds aos bilhetes do Carril de Ferro, e passou a denominar os bilhetes, e aos veículos das empresas de carris de ferro urbano como bond, designação que se consagrou com o neologismo "Bonde". Para melhor visualizarmos os fatos, listamos abaixo os acontecimentos principais indicados por o ano. 1752 – Benjamin Franklin descobre o para-raios através de pesquisas sobre a eletricidade; Início do séc. XIX – O Italiano Volta desenvolve um gerador químico de corrente elétrica. 1872 – Inicia-se o tráfego da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – CPEF. 1875 – Inicia-se o tráfego da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro – CMEF. 1878 – Em outubro formou-se a **Companhia Campineira Carris de Ferro – CCOF**, com um capital inicial de dez contos de réis – dividido em ações – sendo fundadores o Sr. Bento Quirino dos Santos e o Sr. Manoel Carlos Aranha – Barão de Anhumas – também acionista e organizador das empresas ferroviárias “Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Companhia Mogyana de Estradas de Ferro”. 1879 – Thomaz Alva Edison desenvolve a 1º lâmpada comercial incandescente; é usada a eletricidade pela 1º vez no Brasil para iluminar a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II no Rio de Janeiro/RJ. Em 25 de setembro o tráfego de bondes com tração animal (burros) da **Companhia Campineira Carris de Ferro** se inicia, que tinha como contrato de concessão junto ao poder público municipal, um período de 50 anos para a exploração do serviço. As quatro primeiras linhas foram denominadas A, B, C, D designadas Estação, Guanabara, Frontão e Maternidade, o que formava um desenho em cruz das primeiras linhas para o tráfego dos bondes. Posteriormente surgiram as linhas E, Intermediário, Aquidabã, e Fundão. 1880 – A barragem em Fox River em Appleton, Wisconsin, EUA, no local da primeira usina hidrelétrica do mundo. 1882 – A 1ª central elétrica é construída por Thomaz A. Edison em Pearl Street/NY. 1883 – Começa a funcionar a 1º usina térmica em Campos/RJ, inaugurada por D. Pedro II. Esta usina foi a 1º de serviço público municipal de iluminação elétrica da América do Sul e do país, marcando a entrada do Brasil na era da eletricidade. Neste mesmo ano instala-se em Diamantina /MG no Ribeirão do Inferno, afluente do Rio Jequitinhonha a 1º usina hidrelétrica do Brasil com apenas 500 Kw de potência. 1886 – A Companhia Paulista de Estradas de Ferro energiza com

eletricidade iluminando a Estação Campinas e suas oficinas por meio de um dínamo a vapor da marca Elwell Parker de 700 rotações por minuto. 1888 – A usina Marmelos-Zero, no Rio Paraibuna em Juiz de Fora/MG. Com 4 MW de potência instalada, passou a ser a 1º de grande porte no Brasil. 1889 – Enquanto em outras áreas do município a nova tecnologia da ferrovia e eficiência intensificava a produção cafeeira, na Região Norte os Distritos de Sousas e Joaquim Egídio, por onde o café havia entrado em Campinas, ainda dependiam de muelles, pois não conseguiam suprir a demanda e apresentavam uma grande dificuldade em trafegar pela região de relevo bastante acidentado. Este fato foi decisivo para que os fazendeiros do Arraial de Sousas e imediações fundassem a Companhia Ramal Férreo Campineiro – CRFC. O projeto da companhia tinha como início a Estação Campinas (centro da cidade) da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e o final na Fazenda Cabras no Distrito de Joaquim Egídio. O trecho ferroviário continha 33 quilômetros de linha principal e um ramal, o de Santa Maria com o final na Fazenda Alpes, detendo 10 quilômetros, totalizando 43 quilômetros de linha. 1894 – Inauguração oficial do tráfego da Companhia Ramal Férreo Campineiro em toda a sua extensão, inclusive o Ramal Santa Maria, chamado popularmente de Dr. Lacerda. 1898 – Na Typographia Casa do Livro Azul inaugura-se a iluminação elétrica por meio de um dínamo movido a vapor, 1º edificação comercial da cidade a receber esse melhoramento. 1901 – A São Paulo Tramway, Light & Power Company, inicia as atividades na cidade de São Paulo inclusive com os serviços de bondes elétricos. Nesta mesma data o norte-americano Albert Jackson Byington compra uma empresa de energia em Sorocaba/SP, iniciando a base para uma futura empresa que seria fundada em Londres em 1913 a Southern Brazil Electric Company, formada por capitais ingleses. 1903 – Estão conduídas as Oficinas da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro em Campinas, construída entre as estruturas ferroviárias uma Usina Geradora, uma das maiores e mais modernas da época no Brasil. 1904 – Na cidade de São Paulo a São Paulo Tramway Light & Power encerra os serviços de bondes tracionados por animais. Neste mesmo ano a **Companhia Campineira Carris de Ferro**, passava dificuldades em relação ao material rodante (bondes) que se encontrava deteriorado e a decisão da empresa paulistana/canadense em finalizar os serviços por tração animal veio de encontro às necessidades da CCCF que comprou os veículos lhe rendendo uma sobrevida. A maior parte destes veículos foi importada dos Estados Unidos, com capacidade para 25 passageiros, o condutor e o cocheiro. Em São Paulo eram pintados de verde musgo, e na parte superior dos balaústres na lateral do veículo estava escrito CVP – Companhia Viação Paulista. Por serem parecidos com os que aqui trafegavam a Companhia não realizou qualquer intervenção, nem os pintou, simplesmente apagou a designação CVP e os colocou para trafegar. Começam na capital da República na cidade do Rio de Janeiro as atividades da The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power, o mesmo processo de eletrificação de São Paulo inclusive com o serviço de transporte urbano por bondes. Neste mesmo ano em Campinas funda-se a **Cavalcante, Byington & Cia.** criada pelos empresários: Albert Jackson Byington, Francisco Villela de Paula Machado, Artur Moraes Jambeiro Costa e

Arthur Furtado de Albuquerque, para aproveitar a queda d'água no Rio Atibaia que fica nesta localidade, gerando energia elétrica. 1905 – A empresa Cavalcante, Byington & Cia. Começa a construção da sua 1º usina, a do Salto Grande, na fazenda do mesmo nome. 1906 – Inicia-se as operações da Usina de Salto Grande, com capacidade inicial de 720 Kw fornecida por um único gerador, mas no começo a energia produzida é destinada apenas para Itatiba e para o Distrito de Sousas em Campinas. Não era permitida a Cavalcante, Byington & Cia. estender os postes de transmissão de energia elétrica ao centro da cidade por já existir concessão para outra empresa de iluminação urbana, a **Companhia Campineira de Iluminação a Gás**. Um dos sócios da companhia de iluminação a gás, Arthur Cavalcanti que também era acionista da Cavalcanti, Byington & Cia. por ter a concessão de uso para a energia elétrica no Centro de Campinas, vende a Companhia Campineira de Iluminação a Gás a Cavalcanti, Byington & Cia. formando a **Companhia Campineira de Iluminação e Força**. Apesar de ter adquirido e formar uma nova empresa de energia, a antiga concessão realizada entre a Companhia Campineira e Iluminação a Gás e a Câmara Municipal não previa a iluminação pública por meio da eletricidade. 1907 – A negociação para a mudança do contrato demorou alguns anos para ser realizada, enquanto não era efetivada a nova versão e poder montar a rede de energia elétrica no centro de Campinas, a **Companhia Campineira de Iluminação e Força** começou a fixação dos postes de ferro, que serviam tanto para a distribuição de força quanto para iluminação pública, substituindo deste modo os lampiões a gás, ocorrendo estas instalações no decorrer da noite, clandestinamente. Neste ano a Companhia Campineira de Iluminação e Força instalou e inaugurou na Casa Barsotti - bar e restaurante - as primeiras lâmpadas e ventiladores de teto. 1910 – Neste ano visando a operação dos bondes elétricos os acionistas mudam o nome da empresa para **Companhia Campineira de Tracção Luz e Força**. No centro da cidade na Rua Bernardino de Campos, atrás do Monumento-túmulo de Carlos Gomes, o Teatro Carlos Gomes (Cassino) - elegante teatrinho que durante muitos anos foi um ponto de encontro da sociedade local - em véspera de sua inauguração, esteve aberto a visitação pública desde as seis horas da tarde, acolhendo grande número de pessoas que ali foram especialmente convidadas para apreciar “deslumbrante iluminação elétrica” distribuída por um lustre central e várias outros menores colocados entre as frisas e camarotes instalados por esta companhia elétrica. 1911 – Entre a **Companhia Campineira de Tracção Luz e Força** e a **Câmara Municipal de Campinas** é assinado um contrato para a concessão de operação dos bondes elétricos, luz e energia por um prazo de 35 anos. Os preços estipulados são vantajosos, pois iria se cobrar por Kw 400 réis para a luz e 250 réis para a força motriz. Para as fazendas e sítios convencionais o preço era de 90.000 réis por HP ano. A **Companhia Campineira de Tracção Luz & Força** inicia a implantação da via permanente (trilhos e dormentes) das linhas dos bondes elétricos pela cidade, o fim da **Companhia Campineira Carris de Ferro** não foi tranquilo, pois a concessão terminaria em 1929, portanto ainda faltavam 17 anos para finalizar o contrato com a Prefeitura Municipal de Campinas. 1912 – Por diversas vezes houve a tentativa da Carris, de embargar as

obras por via judicial, interpelado por seu último presidente o Tenente-Coronel Gabriel de Carvalho, contudo foi em vão. A inauguração do sistema dos bondes elétricos ocorreu em **24 de junho**. Ambos os sistemas trafegaram juntos por alguns meses, até que por falta de passageiros, a empresa de bondes com tração animal encerrou as atividades, pois a pessoas preferiam andar em algo "moderno", limpo e não mal cheiroso. A Companhia Campineira Carris de Ferro recolheu o material rodante em um depósito existente próximo ao gasômetro da antiga Companhia Campineira de Iluminação e Força. A Companhia Campineira de Tracção Luz & Força acabou adquirindo este material após a Carris falir. Atualmente a área citada se localiza na Av. Anchieta onde está a Companhia Paulista de Força e Luz – CPFL. No dia 03 de abril foram acesas 240 lâmpadas elétricas de 60V, correspondente a primeira seção urbana que abrangia a Rua Dr. Quirino o Largo de São Benedito e a Praça Imprensa Fluminense. As primeiras linhas eletrificadas foram denominadas: Estação; Hipódromo; Ginásio; Frontão; Fundão; Vila Industrial e Guanabara, sendo que para percorrer o sistema a Companhia adquiriu oito carros, sendo estes comprados de segunda mão da cidade de Philadelfia nos E.U.A., do fabricante John George Brill, porém em sua lista de encomendas a "Tracção", como ficou conhecida, já fizera o pedido de mais dez bondes a esta empresa norte-americana. No ano de 1913, inauguraram-se as linhas Taquaral, Maternidade e Vila Industrial (Via Hipódromo e Ponte Preta). No começo dos nos 20 as linhas receberam a numeração que pouco mudou, durante a existência dos bondes, ficando assim denominados: Linha 01 – Vila Industrial; Linha 02 – Vila Industrial (Via Hipódromo); Linha 03 – Guanabara; Linha 04 – Taquaral; Linha 05 – Estação; Linha 06 – Cambuí; Linha 07 – Frontão; Linha 08 – Bonfim; Linha 09 – Maternidade; Linha 10 – Fundão. 1913 – Albert Jackson Byington funda em Londres a The Southern Brazil Electric Company, passando a controlar a suas empresas no Brasil, inclusive a Companhia Campineira de Tracção Luz & Força. 1915 – A **Companhia Campineira de Tracção Luz & Força** tem interesse em adquirir a Companhia do Ramal Férreo Campineiro para integrar com o sistema implantado na cidade. Como esta empresa ferroviária estava com a situação financeira insatisfatória, vendeu o seu patrimônio a companhia interessada. O leito original desta ferrovia operava com locomotivas a vapor em bitola (distancia entre trilhos) de 0,60 m. A CCTL&F após comprar a CRFC, começou o alargamento da bitola para 1 m, e a eletrificação do traçado. 1917 – Em março inaugurou o primeiro trecho de 17 quilômetros entre o centro da cidade – partindo em frente à Estação Campinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro – e o Arraial de Sousas. Inicialmente operou com os mesmos veículos – carros abertos – que existiam no núcleo urbano da cidade. 1919 – No mês de finalizou as obras chegando ao final da linha na Fazenda Cabras no Distrito de Joaquim Egídio totalizando 33 quilômetros; o Ramal de Santa Maria nunca foi eletrificado. Foi a terceira empresa no Brasil a eletrificar um traçado ferroviário, sendo a primeira a Estrada de Ferro do Corcovado na cidade do Rio de Janeiro e a segunda a Estrada de Ferro Morro Velho, na cidade de Nova Lima no Estado de Minas Gerais. 1920 – Com a energia elétrica muda a filosofia de consumo. Os aparelhos eletrodomésticos rapidamente

vão substituindo as geladeiras de madeira e alumínio que conservavam as barras de gelo compradas na Fábrica de Gelo e Cerveja Colúmbia. O fogão de carvão deixa de ser usado pela dona de casa que passa a utilizar o fogão elétrico. "Foi uma revolução em termos de vida doméstica dentro de casa" relata o Professor Lapa. Ventiladores, ferro de passar roupa e outros aparelhos elétricos vão surgindo aos poucos nas residências desta década. Nas lojas os aparelhos trazidos dos Estados Unidos da América são atrativos para os campineiros. Pode ser que a própria Companhia Campineira de Tracção Luz e Força importassem esses equipamentos para incentivar o consumo de energia elétrica. 1921 – **A Companhia Campineira de Tracção Luz e Força** faz encomenda a John George Brill and Company – empresa norte-americana fabricante de trólebus e material ferroviário entre eles os bondes – dois veículos, para trafegar unicamente na linha de Sousas eletrificada dois anos antes. O material rodante solicitado foram "Carros Combinados" contendo primeira classe, segunda classe – para passageiros – e bagagem. O conjunto mecânico era rodado duplo, enquanto que os usados anteriormente eram de rodado simples fixado diretamente aos chassis. O conjunto elétrico utilizado foi Westinghouse, já nos bondes da cidade o equipamento elétrico era General Electric, a corrente se manteve em 600 Volts, a mesma voltagem dos bondes abertos. O Salão de Passageiros da Primeira Classe foi dado um acabamento com madeiras nobres como Mogno e Cerejeira envernizados. Os bancos tinham encostos reversíveis do modelo "Winner" e eram confeccionados com estruturas de madeira e ferro. O enchimento era de algodão e revestidos com "palhinha" com capacidade de 24 lugares. O Salão de Passageiros da Segunda Classe era ligado diretamente ao compartimento da Bagagem e os bancos foram colocados de forma longitudinal e construídos de Pinho Amarelo, bem como o revestimento. A capacidade era de 27 lugares. Nas duas plataformas havia mais dois lugares cada, totalizando a capacidade do veículo em 55 lugares. Popularmente foram chamados de "bondões" devido ao tamanho deste veículo ser bem maior em relação aos carros abertos que anteriormente trafegavam no trecho. 1927 – A partir deste ano a empresa norte americana American & Foreign Power Company – AMFORP (subsidiária da EBASCO), começa a adquirir empresas de energia elétrica no interior do Estado de São Paulo, inclusive a Companhia Paulista de Força e Luz – CPFL. 1929 – A The Southern Brazil Electric Company que controlava empresas de energia no Brasil, entre elas a **Companhia Campineira de Tracção Luz e Força**, vende o patrimônio a empresa norte americana Electric Bond & Share Corporation – EBASCO, e por meio de uma subsidiária a American & Foreign Power Company – AMFORP passa a ter o controle acionário da CCTLF. 1933 – Com a administração da AMFORP a CCTLF realizou melhorias no sistema elétrico e no material rodante – bondes –, pois desde que chegaram não ocorriam atualizações por falta de investimento dos acionistas originais. Uma das benfeitorias foi o fechamento da parte frontal dos bondes que originalmente eram abertos, devido aos motorneiros (quem dirigia o veículo) e os passageiros que sentavam nos primeiros bancos ficarem a mercê das intempéries. 1939 – É suprimido pela **Companhia Campineira de Tracção Luz e Força** o Ramal Santa Maria cujo tráfego era

entre o Distrito de Joaquim Egydio e a Fazenda Alpes. 1942 – A Electric Bond & Share Corporation – EBASCO, troca de administração da subsidiária AMFORP que era administrada por D. E. Goodrich e passou a Robert Augustus Wrench, o que gerou influências na CCTL&F. 1945 – A **Companhia Campineira de Tracção Luz & Força** construiu novos bondes, sendo quase todo o material nacional, somente importando os trucks (conjunto de rodas) e os motores. Na parte da frente dos bondes estava escrito “Bonde construído com material nacional”. Também reformou os veículos antigos, construiu e inaugurou a Linha do Castelo e reenumerou as linhas. 1947 – Em dezembro, por meio do Decreto Nº 24.145, publicado no Diário Oficial da União, o Governo Federal autoriza a AMFORP incorporar suas empresas de eletricidade a **Companhia Paulista de Força e Luz – CPFL** entre elas a **Companhia Campineira de Tracção Luz & Força**. Renumeração das linhas: Linha 01 – Vila Industrial – Partia do Largo da Catedral, seguia para a Av. João Jorge, Rua Sales de Oliveira, Av Andrade Neves até chegar novamente no Largo da Catedral. Linha 02 – Vila Industrial – Esta linha seguia sentido inverso a linha 01, partia também do Largo da Catedral, porém descia a Av. Fr. Glicério, subia a Rua Gal. Osório, Av. Andrade Neves, Rua Sales de Oliveira, Av João Jorge até chegar no Largo da Catedral novamente. Linha 03 – Guanabara – Partia do Largo da Catedral, Rua Gal. Osório, Rua Br. Geraldo de Rezende, Av. Br. de Itapura até o Liceu de onde retornava. Linha 04 – Taquaral – Partia da Praça Bento Quirino, Rua Major Solon, Rua Paula Bueno, Praça Joaquim Teixeira – atualmente o Supermercado Taquaral - de onde voltava. Linha 05 – Estação – Partia do Largo da Catedral, descia a Av. Fr. Glicério, subia a Rua Gal. Osório, Av. Andrade Neves, Largo da Estação da Cia. Paulista, descia a Rua 13 de maio até o Largo da Catedral. Linha 06 – Cambuí – Partia da Praça Bento Quirino, Rua Gal. Osório, Av. Júlio de Mesquita, Rua Cel. Quirino, Rua Conceição, Av. Júlio de Mesquita, Rua Gal. Osório, entrando pela Rua Dr. Quirino até a Praça Bento Quirino. Linha 07 – Cambuí (antiga Frontão) – Partia da Praça Bento Quirino, realizava o tráfego em sentido inverso ao da linha 06. Linha 08 – Bonfim – Partia do Largo da Catedral, Rua Gal. Osório, Av. Andrade Neves, Rua Gov. Pedro de Toledo, até a Praça Izidoro Dias Lopes de onde retornava. Linha 09 – Botafogo (antiga Maternidade) – Partia do Largo da Catedral, Rua Gal. Osório, Rua Culto a Ciência, Rua Br. de Itapura, Av. Andrade Neves, Estação da Companhia Paulista, Rua 13 de maio, Largo da Catedral. Linha 10 – Castelo – Partia da Praça Bento Quirino, Rua Dona Libânia, Av. Brasil, Rua Joana de Gusmão, Rua Oliveira Cardoso até o alto da torre do castelo, de onde retornava. Linha 11 – Saudade (antiga linha 10 e chamada de Fundão) – Partia da Praça Bento Quirino, Rua Br. de Jaguará, Rua Conceição, Av. Fr. Glicério, Rua Abolição, Av. Saudade até o portão do cemitério de onde retornava. Linha 12 – Bosque – Partia da Praça Bento Quirino, Rua Br. de Jaguará, Av. Moraes Sales, Rua. Pe. Vieira, Rua Proença até a Rua Pe. Antonio Joaquim de onde retornava. 1947 – Devido a 2º Guerra Mundial não foi possível importar novos equipamentos e nem material, levando o conjunto ao sucateamento. Os administradores da **Companhia Paulista de Força e Luz** desistem de operar o sistema de bondes em Campinas. O Governo Municipal solicitou a CPFL que mantivesse o serviço até que a situação do pós-

guerra se regularizasse. 1950 – As empresas de energia do grupo Electric Bond & Share Corporation – EBASCO, foram incorporadas definitivamente a **Companhia Paulista de Força e Luz**. 1952 – Em agosto a **Companhia Paulista de Força e Luz** devolveu a linha dos Distritos de Sousas e Joaquim Egydio ao Departamento de Vias Públicas – setor do Governo do Estado de São Paulo – que repassou a **Estrada de Ferro Sorocabana – EFS**, empresa pública de transporte ferroviário, para administrar o trecho devolvido. Entre as medidas adotadas foi a desativação dos “bondões” e a compra de veículos de segunda mão, originários do sistema de Belo Horizonte/MG para trafegar nesta linha. 1953 – A **Companhia Paulista de Força e Luz** em agosto devolve a Prefeitura Municipal de Campinas a concessão sobre o sistema de transporte elétrico por bondes. A cidade repentinamente estava sem este sistema de transporte, que neste momento era essencial, pois os ônibus não eram suficientes para a demanda. Para contornar a situação, a Prefeitura, o comércio e a indústria formaram um acordo para manter o serviço em funcionamento constituindo a **Sociedade Campineira de Transportes Elétricos – SCTE**. 1954 – Durante este ano a Prefeitura Municipal de Campinas realizou estudos para montar uma empresa que administrasse os bondes, e em setembro estes estudos estavam concluídos. Após os trâmites legais foi criada a **Companhia Campineira de Transportes Coletivos – CCTC**. 1955 – Esta nova empresa começou a operar em outubro, com concessão por 10 anos. No decorrer dos anos de 1950 a CCTC construiu outra garagem de bondes na Vila Estanislau - cruzamento da Av. Orosimbo Maia com Norte-sul reformou e pintou os veículos, e construiu as linhas 13 e 14. 1960 – No mês de fevereiro a **Estrada de Ferro Sorocabana** tentou encerrar os serviços por bondes entre o centro da cidade para os distritos de Sousas e Joaquim Egydio, mas devido a reivindicação popular os serviços se mantiveram. 1962 – A **Estrada de Ferro Sorocabana** no mês de junho encerra definitivamente os serviços de bondes em Campinas, e os primeiros quilômetros do trecho entre a Estação Campinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro até a Fazenda Brandina – atualmente próximo ao Shopping Iguatemi – foram incorporados a CCTC como linha 14. 1965 – A CCTC demonstrou não ter mais interesse em operar este sistema, pois já havia introduzido um sistema por ônibus. A Prefeitura Municipal de Campinas prorrogou o prazo por mais 30 meses, findando em março de 1968. 1968 – A CCTC oficiou a Prefeitura o não interesse em continuar a operar o sistema de bondes elétricos e em 24 de maio circulou o último bonde em Campinas. Proposta do tombamento: a) do bonde localizado na Associação Atlética Banco do Brasil Campinas – Jardim das Paineiras, veículo série nº 01; b) do bonde localizado no Clube Campineiro de Regatas e Natação – Distrito de Sousas, veículo última série da E.F. S. vindo de Belo Horizonte/MG; b) dos 4 bondes no interior do Parque Portugal, veículos que circularam pela cidade; c) do grupo Motor-gerador original do sistema de bondes, atualmente instalado no Parque Portugal, mantendo a pintura negra das peças; d) Dos diversos equipamentos elétricos originários do sistema de bondes, instalados atualmente no Parque Portugal; e) do posteamento em ferro fundido e da fiação no atual traçado entre o depósito dos Bondes a Avenida Júlio Prestes no interior do Parque Portugal, que originalmente foram instalados pelas ruas da cidade; f)

preservação dos trilhos originais (tipo fenda) instalados atualmente no interior do Parque Portugal, quando houver necessidade de trocas e manutenção permanecerem em área para exposição ou exibição estática; g) do funcionamento da linha férrea existente, sendo possível a modificação desta para ampliação, manutenção ou novo traçado, mantendo no mínimo o mesmo tamanho da atual. h) da pintura de todos os bondes aqui citados, em suas cores e padrões de desenhos originais, definidos por esta Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural”. O presidente Claudiney Carrasco diz que há um estudo da Secretaria de Serviços Públicos para estender a linha dos bondes da Lagoa do Taquaral até a Praça Arautos da Paz. O conselheiro Nelson Ribeiro conta que foi incumbido de fazer o restauro dos bondes da Lagoa do Taquaral. Todos os elementos técnicos e estéticos apresentados pela CSPC são fundamentais para o trabalho que será executado e que serão feitos com a mão de obra de funcionários públicos que se dedicam a anos à conservação dos bondes. A extensão da linha até a Praça Arautos da Paz gera um enorme conflito pela questão dos carros e bicicletas, mas talvez a solução que se adequa mais, uma solução técnica, seja por baixo do pontilhão. O presidente Claudiney Carrasco avalia que esta é uma proposta real que complementa todo o estudo apresentado pelo Henrique. O conselheiro Roberto Simionatto pergunta se o tombamento se refere também ao trecho dos trilhos? O conselheiro e técnico da CSPC Henrique Anunziata explica que pode ser usado trilhos novos desde que os antigos serão retirados e guardados. A conselheira Daisy Serra Ribeiro coloca que um trabalho material e didático mostra como um objeto chega à discussão política, social e artística. Este trabalho é muito importante para se entender toda a evolução acontecida nas últimas décadas. O conselheiro Nelson Machado comenta que há uma ideia de se fazer uma complementação com a montagem de um museu, permitindo que O Parque Portugal se transforme em um Parque Multitemático, permitindo que o objeto dialogue com a história. Temos uma riqueza de documentação que permite que a cidade faça museus vivos e dinâmicos, o inverso do que tem acontecido em outras cidades. A conselheira Olga von Simson diz que os últimos estudos apresentados merecem publicação. Um ex-orientando é proprietário da Editora Setembro. O conselheiro Sérgio Caponi enfatiza que não só este estudo, mas tantos outros que passaram por aqui merecem uma homenagem ao autor e a publicação é a homenagem. Continuando conta que foi passageiro da Linha 10 Castelo, cita Drummond quando diz “...para que tanta perna...”. Particularmente acredita que se houvesse um espaço na cidade seria interessante retomar os bondes como meio de locomoção principalmente na área central onde o trânsito é caótico. Os cobradores no estribo lateral é muito poético. Parabeniza a CSPC autora do pedido para o tombamento, pois isso engrandece o Condepacc. A história é a essência de um povo e traz a referência de prosperidade da cidade no Séc. XIX começo do Séc. XX e que à época acabou superando as expectativas. Parabéns ao Henrique pela bela apresentação. O presidente Claudiney Carrasco pede para sistematizar todos os elogios ao Henrique através de uma salva de palmas. Todos aplaudem. O conselheiro Nelson Machado diz que é apaixonado por esta questão. Conta que há a possibilidade de reativação do leito desativado de

Sousas (leito da Cabrita), pois vários fazendeiros se interessam por isso porque através do turismo haveria uma revitalização da área. Com o tombamento dos seis bondes pode-se pensar futuramente em reativar alguns trechos e na região de Sousas seria um movimento autossustentável. O presidente Claudiney Carrasco coloca que se pode fazer um estudo com essa proposta em conjunto com o Turismo para que se analise a viabilidade. Continuando coloca em votação o **Tombamento dos "Bondes e seus Equipamentos Remanescentes": sendo 1 Bonde da 1ª série de 1911; 4 Bondes da interface decorrentes da década de 1930; 1 Bonde da última série de 1950; 1 grupo de motor gerador com seus painéis e equipamentos elétricos, bem como os trilhos utilizados no arruamento tipo fenda e o respectivo posteamento da rede aérea - Processo nº. 007/14 - APROVADO.** O Conselho **APROVA** o **Tombamento do Processo nº. 007/14 - "Bondes e seus Equipamentos Remanescentes": sendo 1 Bonde da 1ª série de 1911; 4 Bondes da interface decorrentes da década de 1930; 1 Bonde da última série de 1950; 1 grupo de motor gerador com seus painéis e equipamentos elétricos, bem como os trilhos utilizados no arruamento tipo fenda e o respectivo posteamento. REFERENDO DO CONSELHO - Ciência (ficando aberto para vistas de Conselheiros por 05 dias): 01 - Ofício s/nº.** Interessado: Escola de Patrimônio - Unicamp. Assunto: solicitação de autorização para realização de oficina de Arqueologia com visita técnica ao sítio histórico da Fazenda Jambeiro, bem tombado pelo Condepacc através do Processo de Tombamento nº. 007/89, Resolução nº. 014 de 11/11/1993. O estudo em campo permitirá o exercício de procedimentos metodológicos de reconhecimento e documentação (fotográfica e gráfica), sem interferir em qualquer estrutura ou situação existente. Parecer favorável da CSPC ao pretendido. O Conselho **referenda ciência** de parecer favorável da CSPC à da realização de oficina de Arqueologia pela Escola de Patrimônio da Unicamp com visita técnica ao sítio histórico da Fazenda Jambeiro, bem tombado pelo Condepacc através do Processo de Tombamento nº. 007/89, Resolução nº. 014 de 11/11/1993. / **02 - Ofício Condephaat-572/2014 - Protocolado nº. 14/10/37625 PG.** Interessado: Condephaat - Secretaria de Estado da Cultura. Assunto: notificação pelo Condephaat que em sua sessão de 09 de junho de 2014, Ata nº. 1755, o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT deliberou pelo tombamento do imóvel da antiga Cadeia de Campinas, situada à Avenida Andrade Neves nº. 471, Centro. (Processo de Tombamento pelo Condepacc nº. 007/01, Resolução nº. 063/2006 - Imóvel da Avenida Andrade Neves, 471 - Centro - Delegacia Seccional de Polícia Dr. Guilherme Leme). O Conselho **referenda ciência** de notificação pelo Condephaat que em sua sessão de 09 de junho de 2014, Ata nº. 1755, o Egrégio Colegiado deliberou pelo tombamento do imóvel da antiga Cadeia de Campinas, situada à Avenida Andrade Neves nº. 471, Centro. (Processo de Tombamento pelo Condepacc nº. 007/01, Resolução nº. 063/2006 - Imóvel da Avenida Andrade Neves, 471 - Centro - Delegacia Seccional de Polícia Dr. Guilherme Leme). / **03 - Protocolado nº. 14/10/40896 PG.** Interessado: Parque Ecológico Monsenhor Emílio José Salim. Assunto: Para ciência do Conselho que o relatório de visita de

técnicos da CSPC ao Parque Ecológico Monsenhor Emílio José Salim em 04.08.14, referente ao arrombamento de porta no porão da Casa Sede teve a inicial protocolada. O Conselho **referenda ciência** que o **Relatório de visita de técnicos da CSPC ao Parque Ecológico Monsenhor Emílio José Salim em 04.08.14, referente ao arrombamento de porta no porão da Casa Sede teve sua inicial protocolada com o nº. 14/10/40896 PG. REFERENDO DO CONSELHO aos pareceres favoráveis da CSPC (ficando aberto para vistas de Conselheiros por 05 dias): 04 – Protocolado nº. 14/10/41260 PG.** Interessado: Queiroz Galvão Paulista 15 Desenvolvimento Imobiliário Ltda. Assunto: solicitação para aprovação de projeto para implantação de condomínio residencial denominado Shangrilá, à Rua Mariazinha Leite Campagnolli nº. 1101 e 1078, lotes 01, quadra B, QT. 5605, Parque Xangrilá. Parecer favorável da CSPC, pois a construção dos ramais não irá suprimir a mata em estudo de tombamento, mesmo estando inserida em sua área envoltória (30 metros) e por ser a construída abaixo do nível do solo, esta construção não afetará a preservação do bem. Cabe ressaltar que tanto o emissário de águas pluviais como o de água de esgoto tratado pela ETE, são obras importantes para preservar a qualidade ambiental da região e consequentemente do bem em estudo de tombamento. O Conselho **referenda e aprova** conforme parecer favorável da CSPC, pois a construção dos ramais não irá suprimir a mata em estudo de tombamento, mesmo estando inserida em sua área envoltória (30 metros) e por ser a construída abaixo do nível do solo, esta construção não afetará a preservação do bem. Cabe ressaltar que tanto o emissário de águas pluviais como o de água de esgoto tratado pela ETE, são obras importantes para preservar a qualidade ambiental da região e consequentemente do bem em estudo de tombamento. / **05 – Protocolado nº. 14/10/35820 PG.** Interessado: Coordenadoria de Projetos e Obras – Unicamp. Assunto: solicitação de autorização para a remoção dos forros da edificação tombada pelo Condepacc, conforme processo de Tombamento nº. 010/92, Resolução nº. 012/1992, Colégio Técnico da Unicamp – COTUCA. Parecer favorável da CSPC à retirada dos forros do pavimento superior da edificação tombada, por tratar-se de solicitação embasada em relatório de inspeção, registro e documentação arquitetônica realizada pela GCOR – Arquitetura/Unicamp que avaliou o estado de conservação, as tipologias do sistema estrutural que compõe a cobertura (telhado, estrutura e forros), o diagrama da composição completa da cobertura (trama da cobertura, tesouras da estrutura tesouras do forro). O Conselho **referenda e aprova** conforme parecer favorável da CSPC à retirada dos forros do pavimento superior da edificação tombada, por tratar-se de solicitação embasada em relatório de inspeção, registro e documentação arquitetônica realizada pela GCOR – Arquitetura/Unicamp que avaliou o estado de conservação, as tipologias do sistema estrutural que compõe a cobertura (telhado, estrutura e forros), o diagrama da composição completa da cobertura (trama da cobertura, tesouras da estrutura tesouras do forro). / **06 – Protocolado nº. 14/10/43089 PG.** Interessado: Sylvia Regina Bresciani de Meirelles. Assunto: solicitação de autorização para regularização de ampliação comercial de imóvel situado em área envoltória de bem tombado, Instituto

Agrônomo de Campinas, Processo nº. 005/2000, Resolução nº. 55/2004. Parecer favorável da CSPC à solicitação de ampliação comercial do imóvel por não promover intervenções prejudiciais ao bem tombado pelo Condepacc. O Conselho **referenda e aprova** conforme parecer favorável da CSPC à solicitação de ampliação comercial do imóvel por não promover intervenções prejudiciais ao bem tombado pelo Condepacc, Instituto Agrônomo de Campinas, Processo nº. 005/2000, Resolução nº. 55/2004. / **07 – Protocolado nº. 14/10/43718 PG.** Interessado: TNL PCS S/A. Assunto: solicitação de autorização para regularização de Estação Rádio Base em imóvel lindeiro ao bem em estudo de tombamento pelo Condepacc, Instituto Penido Burnier e edifício à Avenida Andrade Neves nº. 589, Processo nº. 031/2008. Parecer favorável da CSPC à solicitação de regularização de Estação Rádio Base instalada na edificação lindeira ao Instituto Penido Burnier por se tratar de intervenção que não promove prejuízo visual e físico direto no imóvel em estudo de tombamento. O Conselho **referenda e aprova** conforme parecer favorável da CSPC à solicitação de regularização de Estação Rádio Base instalada na edificação lindeira ao Instituto Penido Burnier por se tratar de intervenção que não promove prejuízo visual e físico direto no imóvel em estudo de tombamento. / **08 – Protocolado nº. 10/10/44939 PG.** Interessado: Irineu Checchia Neto. Assunto: Solicitação de renovação de isenção de IPTU, para o triênio 2014/2016, bem tombado pelo Condepacc, Processo nº. 004/92, Resolução nº. 025/1996, Maciços Arbóreos do Recanto Yara, Distrito de Barão Geraldo, que está localizado nos lotes 09, 10, 11, 12, 13 e 14. Parecer favorável da CSPC, pois a mata higrófila que ocupa os lotes 09, 10, 11, 12, 13 e cerca de metade do lote 14 está em bom estado de preservação e em crescente desenvolvimento. O Conselho **referenda e aprova** conforme parecer favorável da CSPC à renovação de isenção de IPTU, para o triênio 2014/2016, pois a mata higrófila que ocupa os lotes 09, 10, 11, 12, 13 e cerca de metade do lote 14 está em bom estado de preservação e em crescente desenvolvimento (Processo nº. 004/92, Resolução nº. 025/1996, Maciços Arbóreos do Recanto Yara, Distrito de Barão Geraldo). / **09 – Protocolado nº. 14/10/44821 PG.** Interessado: Renata Soler. Assunto: solicitação de autorização de projeto de reforma sem ampliação de imóvel situado à Avenida Júlio de Mesquita nº. 666, QT. 77, bem tombado pelo Condepacc conforme Processo nº. 013/01, Resolução nº. 67/2008, Imóveis da Região do Cambuí. Parecer favorável da CSPC à solicitação de reforma sem ampliação de área do imóvel, pois as intervenções pretendidas não prejudicam a integridade volumétrica do bem tombado. O Conselho **referenda e aprova** conforme parecer favorável da CSPC à solicitação de reforma sem ampliação de área do imóvel, pois as intervenções pretendidas não prejudicam a integridade volumétrica do bem tombado. 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, 25 de setembro de 2014.