

I. Para os incisos II e III do Art. 1º, devem ser integralmente preservadas as fachadas, a volumetria e as áreas internas mencionadas;

II. Para o inciso IV do Art. 1º, devem ser preservadas as fachadas e a volumetria.

§ Único. No caso de descaracterizações em envasaduras, em especial no renque de residências na curva norte da Avenida Dois de Abril, tais elementos deverão ser reconstituídos de forma compatível com a original sempre que possível.

Artigo 3º. Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes, de modo a assegurar a preservação dos elementos tombados, reconhecendo a variedade e o dinamismo das funções que estes edifícios abrigam:

I. Em casos de intervenções, deve-se buscar a compatibilização na restauração dos volumes originais e/ou elementos já descaracterizados, tais como os de composição de fachadas e materiais de vedação, os vãos e envasaduras, acabamento e ornamentação.

II. Serão aceitáveis alterações, desde que justificadas para que se alcance uma melhor adequação e atualização do espaço ou de materiais, de forma a assegurar as funções a que se destinam.

III. Fica contemplada a possibilidade de demolições ou construções de novos edifícios dentro do perímetro tombado, desde que atendam ao disposto nesta resolução, e as relações entre as novas construções e as destacadas neste tombamento sejam expressas com clareza, mediante projeto a ser submetido ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT.

IV. Não será permitida a colocação de antenas de telecomunicações e painéis luminosos no interior e limites do perímetro de tombamento.

V. Fica sujeita à aprovação do CONDEPHAAT a instalação de bancas comerciais, abrigos de parada de transporte coletivo, postos policiais, abrigos para táxi e quaisquer outros elementos de mobiliário urbano no interior do perímetro de tombamento, bem como nos passeios e vias públicas limítrofes.

Artigo 4º. Para efeito deste tombamento, estabelecem-se como áreas envoltórias:

I. Polígono retangular formado pela Rua Monteiro de Barros, Rua Manoel Matheus, Avenida Dois de Abril, Rua João Corazari, fechando na Rua Monteiro de Barros; (ver mapa);

II. Polígono triangular que se inicia no vértice noroeste do Perímetro de Tombamento junto à Av. Dois de Abril; deflete a

sudeste na Rua Monteiro de Barros; deflete a norte e segue junto aos muros de divisa da Vila Ferroviária até o ponto inicial;

III. Faces de imóveis voltadas para o polígono do perímetro de tombamento, inclusive as daqueles no interior dos polígonos de área envoltória supra.

§ 1º. Estabelecem-se os seguintes parâmetros para as áreas envoltórias supra:

I. Para os incisos I e II deste artigo: gabarito máximo de 09 (nove) metros de altura, contados a partir do ponto médio da testada dos lotes, tanto para os imóveis existentes quanto para as novas edificações; (ver mapa)

II. Para o inciso III deste artigo: aplicam-se apenas os parâmetros referentes a identificação e publicidade visuais descritos no Art. 5º desta Resolução.

§ 2º. Os imóveis não abrangidos pela área envoltória, definida conforme esta Resolução, ficam isentos das restrições a ela vinculadas, conforme faculta o Decreto nº 48.137 de 7 de outubro de 2003.

Artigo 5º. Ficam estabelecidas as seguintes regras de identificação e publicidade visuais, de modo a preservar e valorizar o Conjunto da Estação Ferroviária de Vinhedo como Patrimônio Cultural do Estado, sua percepção e qualificação da paisagem, e combater a degradação ambiental:

§ 1º. Os elementos de identificação visual necessários no perímetro tombado, na área envoltória e nas faces das edificações voltadas para as vias públicas que definem o perímetro de tombamento deverão ser aprovados pelo CONDEPHAAT.

§ 2º. Anúncios publicitários não são aqui considerados elementos de identificação visual, ficando vedada sua instalação nas áreas descritas no parágrafo supra.

Artigo 6º. Quaisquer intervenções nos edifícios tombados e em sua área envoltória, definida conforme esta Resolução, deverão ser previamente aprovadas pelo CONDEPHAAT.

Artigo 7º. Fica o CONDEPHAAT autorizado a inscrever o bem em referência no Livro de Tombo Pertinente, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 8º. Esta resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

§ 1º. Anexo I: Mapa do Perímetro de Tombamento e Área Envoltória sobre foto aérea.

§ 2º. Anexo II: Mapa do Perímetro de Tombamento e Área Envoltória.

Anexo I: Mapa do Perímetro de Tombamento e Área Envoltória sobre foto aérea

Resolução SC nº 41, de 16-7-2012

Dispõe sobre o tombamento de Complexo Ferroviário de Louveira, no município homônimo

O Secretário da Cultura, nos termos do artigo 1º do Decreto-Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969, e do Decreto Estadual nº 13.426, de 16 de março de 1979, cujos artigos 134 e 149 permanecem em vigor por força do artigo 158 do Decreto nº 50.941 de 5 de julho de 2006, com nova redação dada ao artigo 137, que foi alterada pelo decreto nº 48.137, de 7 de outubro de 2003, CONSIDERANDO:

- Que a estação ferroviária central de Louveira se insere no primeiro trecho construído da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, à qual se atribui o pioneirismo na eletrificação ferroviária brasileira, estando exemplarmente representada nas construções ali existentes;
- Que esse complexo possui significado histórico na conjuntura paulista, tendo potencializado o desenvolvimento econômico do interior com o escoamento da produção cafeeira e o desbravamento de novas fronteiras agrícolas;
- Que sua arquitetura é exemplar na utilização do ferro na construção das gares ferroviárias e de alvenaria em grandes estruturas;
- Que as moradias desse conjunto, situado à beira da linha férrea, ainda registram formas de morar próprias características de segmentos de ferroviários;
- Que esse complexo tem elevado valor simbólico para a memória da população na constituição do território que ocupa;
- Que o busto em homenagem ao Engenheiro Francisco de Monlevade reforça o marco de engenharia da eletrificação;

RESOLVE
Artigo 1º. Fica tombado como bem cultural de interesse histórico, arquitetônico, artístico, turístico e ambiental o aqui designado Complexo Ferroviário de Louveira, formado por edificações e remanescentes da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.
Parágrafo Único. O presente tombamento é definido pelo perímetro descrito abaixo, onde estão incluídas as construções listadas:

I. Perímetro:
Inicia pela Avenida 21 de Março (também conhecida como Estrada das Rainhas) no sentido norte, a partir da esquina com a Av. Tiradentes; deflete a oeste na projeção em linha reta dos muros de divisa entre a Vila de Engenheiros do Complexo Ferroviário e os fundos dos lotes situados à Rua José do Patrocínio, a aproximadamente 25 metros de distância do alinhamento da rua dos referidos lotes; deflete a sul na altura da Av. Dom Pedro, junto aos muros de divisa entre o Complexo e os fundos dos lotes situados na esquina da Rua José do Patrocínio com Rua Hermes da Fonseca; deflete a oeste junto a tais muros de divisa, seguindo até a Rua Hermes da Fonseca; segue sentido sudoeste por esta via até defletir a sudeste na Rua Enrico Dutra; segue até o fim desta via, defletindo a sul e seguindo pelos muros de divisa da via de acesso ao Complexo Ferroviário até a Rua Armando Steck (ou Rodovia Vereador Geraldo Dias (SP-332)); deflete a sudoeste até os muros de divisa entre o Complexo e os fundos dos lotes sítos à Rua Antonio Niero (antiga Rua 1); deflete a norte e acompanha estes muros, defletindo a leste, atravessando a Rua Antonio Niero, até atingir a Av. José Niero; deflete a sul nesta via, passando em frente ao Armazém de Carga, à Estação Ferroviária, a passagem de nível da ferrovia até atingir a projeção em linha reta dos muros de divisa entre a Vila Ferroviária (a sul da Estação) e a área verde ao sul do Complexo; deflete a leste neste ponto e segue até o trecho posterior das residências da Vila, formando faixa de 25 metros contados a partir do alinhamento das casas com sua via de acesso (Rua sem nome junto à via férrea oeste); deflete a norte e segue em linha reta por esta faixa de 25 metros até a Av. Tiradentes; deflete a oeste e segue até o ponto inicial, na esquina da Av. Tiradentes com a Avenida 21 de Março (também conhecida como Estrada das Rainhas), fechando este perímetro; (ver mapa)

II. Prédio da Estação Ferroviária de Louveira da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro, situada à Avenida 21 de Março. Destacam-se no mesmo: o corpo da estação; as plataformas e a gare metálica cobrindo-as; a passagem subterrânea para pedestres na extremidade das plataformas; e o hall de passageiros com guichês; (ver mapa)

III. Conjunto de casas da Vila Ferroviária, a sul da Estação, situadas à rua sem nome e defronte à via férrea, com acesso de fundos pela Rua Natal Tarallo. Destacam-se as fachadas frontais (para a via sem nome) em alvenaria, suas envasaduras, bem como a cobertura de telhas de barro cerâmico e esquadrias de madeira; (ver mapa)

IV. Cabine de Controle, a norte da Estação, situada à Avenida José Niero (Rodovia Vereador Geraldo Dias SP-332) junto à via férrea. Destacam-se as fachadas, a caixilharia em madeira e a área interna; (ver mapa)

V. Prédio de Armazém de Cargas, situado no ponto de inflexão norte-nordeste da Av. José Niero; (ver mapa)

VI. Prédio da Subestação Elétrica Francisco de Monlevade, situado ao final da via de acesso com entrada pela Av. Armando Steck (ou Rod. Ver. Geraldo Dias (SP-332)); com fundos para a Rua Hermes da Fonseca. Destacam-se a estrutura em concreto e alvenaria em tijolo aparente, as áreas internas, a cobertura de telhas cerâmicas, as esquadrias e envasaduras, as inscrições indicativas e ornamentais e as estruturas elétricas externas; (ver mapa)

VII. Conjunto de casas da Vila de Engenheiros, situadas a norte e a sul do edifício da Subestação Elétrica Francisco de Monlevade, defronte à área verde que se estende até a ferrovia. Destacam-se as fachadas principais em alvenaria de tijolo aparente, suas envasaduras, bem como a cobertura de telhas cerâmicas e esquadrias de madeira; (ver mapa)

VIII. Caixa d'água, situada na parte posterior da casa da Vila de Engenheiros a sul da Subestação Elétrica, próximo à rua de acesso. Destacam-se sua estrutura em alvenaria de tijolo aparente e o coroamento metálico de armazenamento; (ver mapa)

IX. Armazém de serviços, situado junto à via de acesso à Subestação Elétrica Francisco de Monlevade, a sul desta e a oeste da caixa d'água. Destacam-se as fachadas em alvenaria de tijolo aparente e as esquadrias de madeira; (ver mapa)

X. Pórtico metálico de acesso à Subestação Elétrica Francisco de Monlevade, situado a oeste da ferrovia. Destacam-se a inscrição do nome no arco superior e as lâmpadas elétricas laterais; (ver mapa)

XI. Busto em homenagem ao Engenheiro Francisco de Monlevade, situado à frente (leste) da Subestação Elétrica, junto a dois postes de energia elétrica. Destaca-se a placa indicativa na base onde se registra a homenagem. (ver mapa)

Artigo 2º. Fica estabelecida a proteção dos seguintes elementos:

I. Para os incisos II, IV e VI do Art. 1º, devem ser preservadas a volumetria, as fachadas e as áreas internas mencionadas das edificações.

II. Para os incisos III, V e VII e IX, X e XI do Art. 1º, devem ser preservadas a volumetria e as fachadas. No caso de descaracterizações, os elementos deverão ser reconstituídos de forma compatível com a original sempre que possível.

III. Para os incisos VIII, X e XI do Art. 1º, a preservação dos elementos destacados deve ser integral.

IV. Artigo 3º. Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes, de modo a assegurar a preservação dos elementos tombados e reconhecendo a variedade e o dinamismo das funções que estes edifícios abrigam:

I. Em casos de intervenções, deve-se buscar a compatibilização na restauração dos volumes originais e/ou elementos já descaracterizados, tais como os de composição de fachadas e materiais de vedação, os vãos e envasaduras, acabamento e ornamentação.

II. Serão aceitáveis alterações, desde que justificadas para que se alcance uma melhor adequação e atualização do espaço ou de materiais, de forma a assegurar as funções a que se destinam.

III. Fica contemplada a possibilidade de demolições ou construções de novos edifícios dentro do perímetro tombado, desde que atendam ao disposto nesta resolução, e as relações entre as novas construções e as destacadas neste tombamento sejam expressas com clareza, mediante projeto a ser submetido ao CONDEPHAAT.

IV. Não será permitida a colocação de antenas de telecomunicações e painéis luminosos no interior e limites do perímetro de tombamento.

V. Fica sujeita à aprovação do Conselho a instalação de bancas comerciais, abrigos de parada de transporte coletivo, postos policiais, abrigos para táxi e quaisquer outros elementos de mobiliário urbano no interior do perímetro de tombamento, bem como nos passeios e vias públicas limítrofes.

Artigo 4º. Para efeito deste tombamento, estabelecem-se como áreas envoltórias, a que se refere o artigo 137 do Decreto nº 13.426, de 16 de março de 1979, com nova redação estabelecida pelo Decreto nº 48.137, de 07 de outubro de 2003:

I. Polígono irregular que se inicia no vértice noroeste do Perímetro de Tombamento, seguindo sentido norte na Avenida 21 de Março (ou Estrada das Rainhas) até o encontro da projeção da Rua José do Patrocínio com esta via; deflete a oeste neste ponto e segue pelo lado sul desta Rua até a Av. Dom Pedro; contorna (e inclui) o lote situado na esquina da Rua José do Patrocínio com a Hermes da Fonseca; deflete a sul neste via e segue até o limite do Perímetro de Tombamento, nos muros de divisa do Complexo Ferroviário; deflete a leste e segue junto ao referido perímetro e aos muros de divisa, até o vértice inicial. (ver mapa)

II. Polígono irregular formado pelos limites do Perímetro de Tombamento e a Rua Armando Steck (ou Rodovia Ver. Geraldo Dias (SP-332)). Inicia-se na esquina desta via com a Avenida José Niero; segue junto aos limites do perímetro até o final desta avenida; deflete a oeste junto ao referido perímetro, atravessando a Rua Antonio Niero, até atingir os muros de divisa entre o Complexo Ferroviário e os lotes defronte à Rua Antonio Niero; deflete a sul e segue até a entrada do portão de acesso à Subestação, na Rua Armando Steck; deflete a sudoeste e segue até o ponto inicial. (ver mapa)

III. Polígono irregular que se inicia na esquina da Avenida Tiradentes com a Avenida 21 de Março (ou Estrada das Rainhas), junto ao Perímetro de Tombamento; segue sentido norte até a esquina com a Rua Luiz Gonzaga, onde deflete perpendicularmente a leste; segue até a margem oeste do Rio Capivari; deflete a sul e acompanha esta margem até o cruzamento com a Av. Tiradentes; deflete nesta via e segue a oeste até o ponto inicial. (ver mapa)

IV. Polígono irregular que se inicia no vértice sudeste do Perímetro de Tombamento, na Avenida José Niero, seguindo sentido sul por esta via; acompanha a curva da Avenida Finamore e segue até a projeção sobre esta via do viaduto da Rodovia Romildo Prado (SP-063); deflete a leste e segue até a margem oeste do Rio Capivari; deflete a norte e acompanha esta margem até o cruzamento com a Rua Natal Tarallo; deflete a norte nesta via e segue até a Avenida Tiradentes; deflete a oeste e segue até os limites do Perímetro de Tombamento; deflete a sul e segue junto aos limites do referido perímetro; deflete a oeste nos muros de divisa da Vila Ferroviária com a área verde ao sul do Complexo, cruzando a via férrea até atingir o ponto inicial. (ver mapa)

V. Faces de imóveis voltadas para o polígono do perímetro de tombamento, inclusive as daqueles no interior dos polígonos de área envoltória supra.

§ 1º. Estabelecem-se os seguintes parâmetros para as áreas envoltórias supra:

1. Para os incisos I, II e III deste artigo: fica determinado o gabarito máximo de 9 (nove) metros de altura para os imóveis nelas incluídos e para novas edificações.
2. Para o inciso IV deste artigo: as intervenções deverão ser submetidas para a análise do CONDEPHAAT.
3. Para o inciso V deste artigo: aplicam-se apenas os parâmetros referentes a identificação e publicidade visuais descritos no Art. 5º desta Resolução.

§ 2º. Os imóveis não abrangidos pelas áreas envoltórias, definidas conforme esta Resolução, ficam isentos das restrições a ela vinculadas, conforme faculta o Decreto nº 48.137 de 7 de outubro de 2003.

Artigo 5º. Ficam estabelecidas as seguintes regras de identificação e publicidade visuais, de modo a preservar e valorizar o Complexo Ferroviário de Louveira como Patrimônio Cultural do Estado, sua percepção e qualificação da paisagem, e combater a degradação ambiental:

§ 1º. Os elementos de identificação visual necessários no perímetro tombado, na área envoltória e nas faces das edificações voltadas para as vias públicas que definem o perímetro de tombamento deverão ser aprovados pelo CONDEPHAAT.

§ 2º. Anúncios publicitários não são aqui considerados elementos de identificação visual, ficando vedada sua instalação nas áreas descritas no parágrafo supra.

Artigo 6º. Quaisquer intervenções nos edifícios tombados e em sua área envoltória, definida conforme esta Resolução, deverão ser previamente aprovadas por esse Egrégio Colegiado.

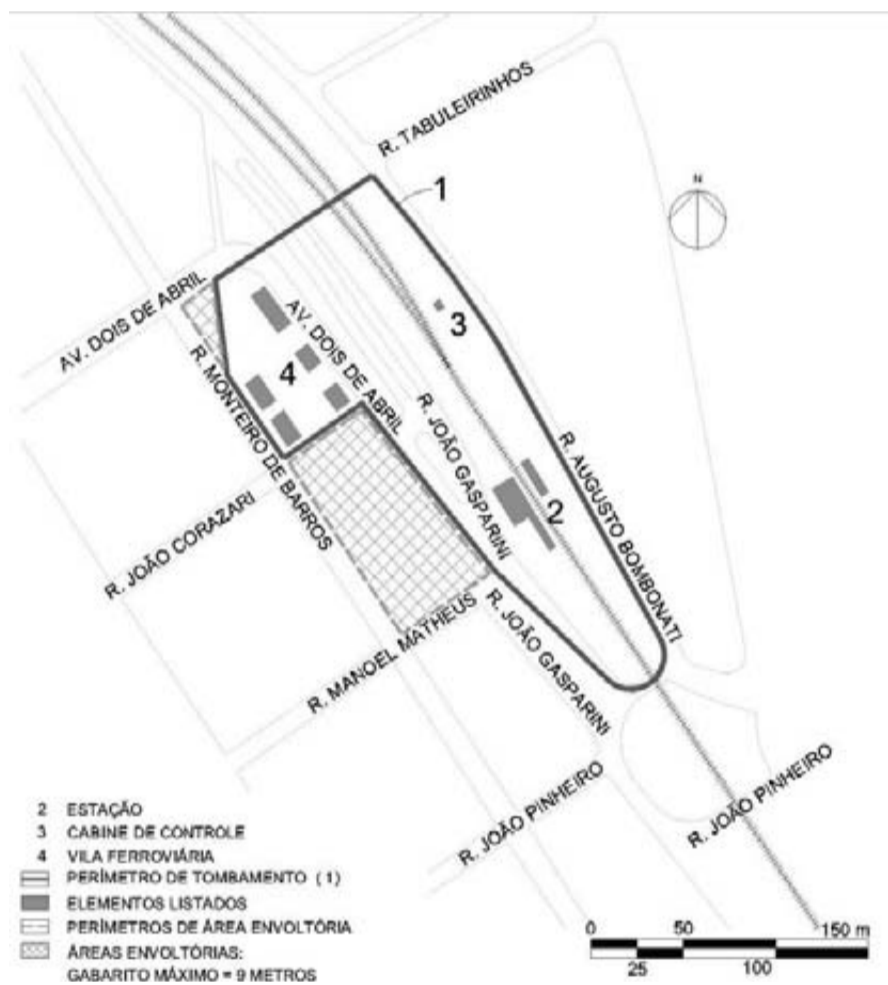
Artigo 7º. Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo autorizado a inscrever o bem em referência no Livro de Tombo Pertinente, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 8º. Constituem parte integrante desta Resolução os mapas a seguir descritos:

I. Mapa do Perímetro de Tombamento e Área Envoltória (Anexo I);

II. Mapa do Perímetro de Tombamento e Área Envoltória sobre foto aérea (Anexo II).

Artigo 9º. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.



Anexo II: Mapa do Perímetro de Tombamento e Área Envoltória



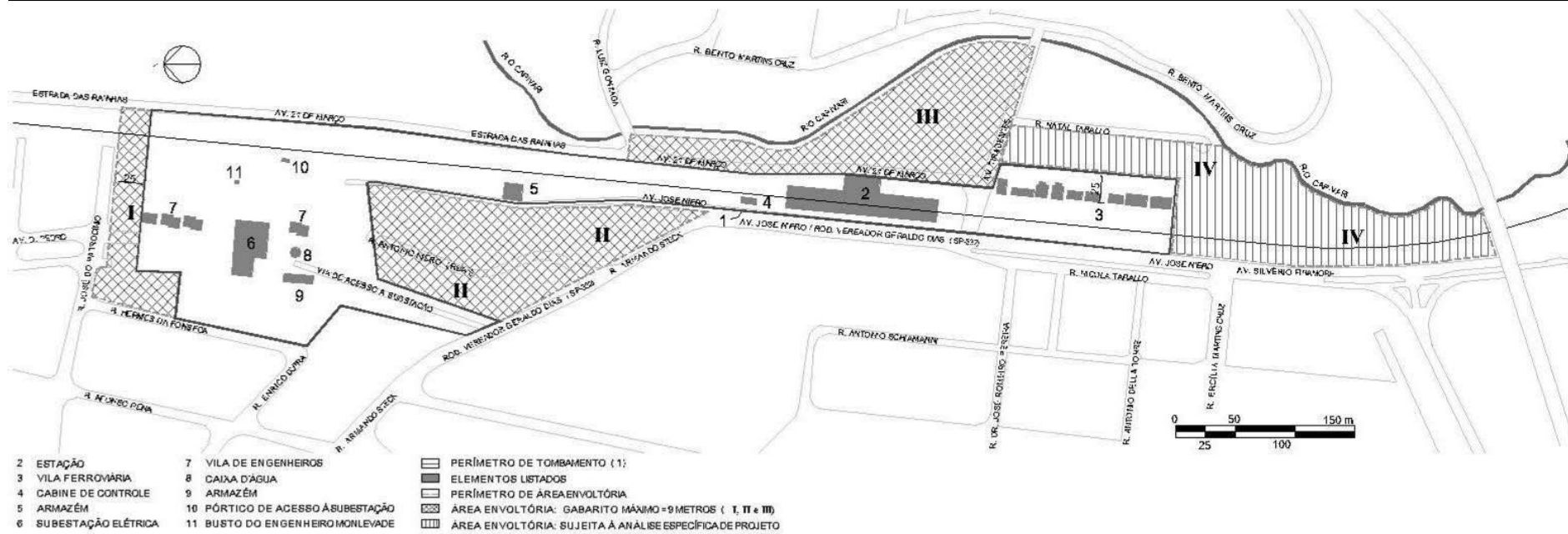
Transparência na gestão financeira das empresas e democratização das informações

Tudo o que você quiser saber sobre os balanços das empresas, você encontra gratuitamente no site.

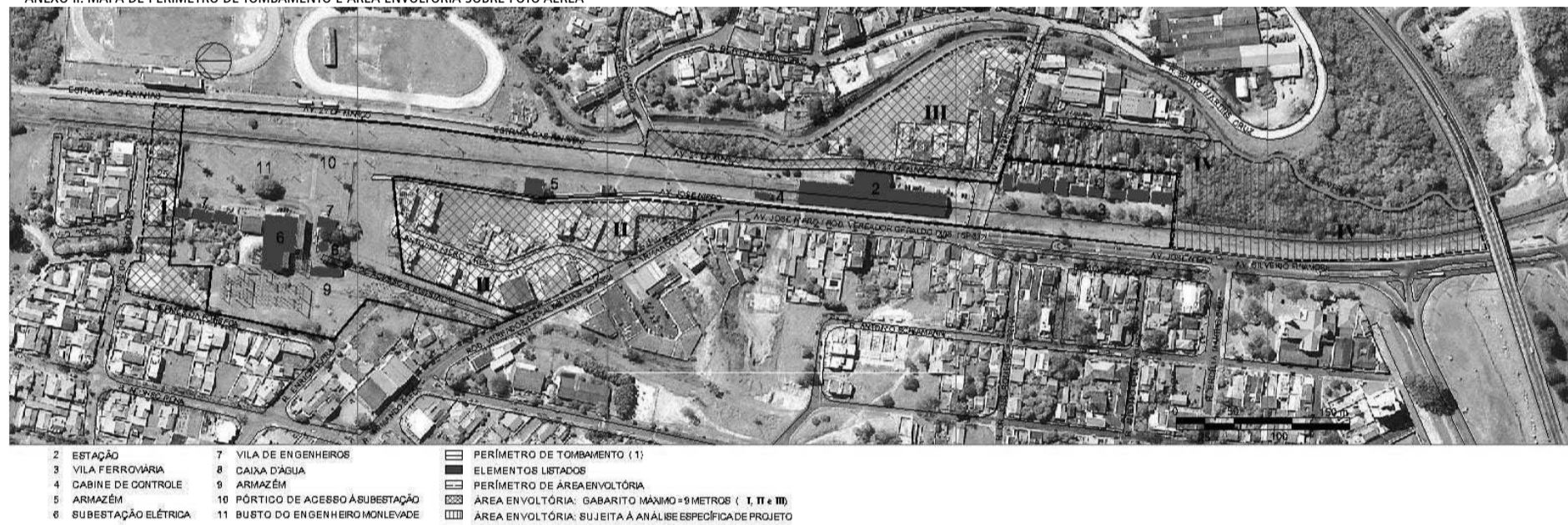
www.imprensaoficial.com.br

imprensaoficial GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

ANEXO I: MAPA DE PERÍMETRO DE TOMBAMENTO E ÁREA ENVOLTÓRIA



ANEXO II: MAPA DE PERÍMETRO DE TOMBAMENTO E ÁREA ENVOLTÓRIA SOBRE FOTO AÉREA



Resolução SC nº 42, de 16-7-2012

Dispõe sobre o tombamento do Conjunto da Estação Ferroviária de Andradina, no município homônimo

O Secretário da Cultura, nos termos do artigo 1º do Decreto-Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969, e dos artigos 134 a 149 do Decreto nº 13.426, de 16 de março de 1979, que permanecem em vigor por força do artigo 158 do Decreto nº 50.941, de 5 de julho de 2006, e com redação alterada pelo Decreto nº 48.137, de 7 de outubro de 2003,

CONSIDERANDO:

- Que se atribui à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil o pioneirismo no desbravamento de terras no Oeste Paulista e no Mato Grosso do Sul;
- Que a ferrovia foi idealizada pelo governo brasileiro para além do caráter econômico, com fins políticos, estratégicos e militares para o território nacional;
- Que a linha potencializou o uso de duas das mais importantes ferrovias paulistas, a Estrada de Ferro Sorocabana e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e ela conectadas, em Bauru, tornado o maior entroncamento ferroviário da América do Sul;
- Que o conjunto possui significado histórico na conjuntura paulista, ao potencializar o desenvolvimento econômico do extremo oeste paulista associado à implantação de extensas fazendas e à especulação dos terrenos;
- Que a arquitetura é representativa da tipologia utilizada pela Noroeste do Brasil em suas estações, e sua escala maior destaca-se dentre as mesmas, indicativo das antigas funções conjugadas num mesmo edifício;
- Que a Estação foi responsável pela fundação de fato da cidade de Andradina;
- Que o conjunto tem elevado valor simbólico para a memória da população na constituição do território que ocupa;

RESOLVE

Artigo 1º. Fica tombado como bem cultural de interesse histórico, arquitetônico, artístico, turístico e ambiental o Conjunto da Estação Ferroviária de Andradina, formado por Edificação e remanescentes da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

§ Único. O presente tombamento é definido pelo perímetro descrito abaixo, conforme mapa anexo a esta Resolução de Tombamento, onde está incluída a construção tombada listada:

1. Perímetro:

Inicia na Avenida Barão de Rio Branco na esquina com a Rua Acácio e Silva, no sentido sudeste; deflete a sudoeste na passagem de nível sobre os trilhos da Rua Rodrigues Alves (continuação Avenida Guanabara), contornando a Praça dos Estudantes (Praça da Estação); deflete a noroeste na Rua Guaraçai (ou Rua Vereador Manoel T. de Freitas); deflete a nordeste na Rua Dom Bosco (continuação da Rua Acácio e Silva) e segue até o ponto inicial, conformando o perímetro;

2. Prédio da Estação Ferroviária de Andradina, da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – NOB, situado à Avenida Barão de Rio Branco, nº 100. Destacam-se: o corpo da estação em alvenaria, caixilharia em madeira e detalhamento de alto relevo em argamassa; o leito ferroviário, a plataforma e sua cobertura sustentada por mãos francesas em madeira; e a cobertura em telhas francesas e tesouras em madeira.

Artigo 2º. Devem ser preservadas as fachadas e a volumetria do Prédio da Estação Ferroviária de Andradina. No caso de descaracterizações, os elementos deverão ser reconstituídos, sempre que possível, de forma compatível com o original.

Artigo 3º. Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes, de modo a assegurar a preservação dos elementos tombados e reconhecendo a variedade e o dinamismo das funções que o edifício abriga:

I. Em casos de intervenções, deve-se buscar a compatibilização na restauração dos volumes originais e/ou elementos já descaracterizados, tais como os de composição de fachadas

e materiais de vedação, os vãos e envasaduras, acabamento e ornamentação.

II. Serão aceitáveis alterações, desde que justificadas para que se alcance uma melhor adequação e atualização do espaço ou de materiais, de forma a assegurar as funções a que se destina.

III. Fica contemplada a possibilidade de demolição de elementos não listados, ou a construção de novos edifícios dentro do perímetro tombado, desde que as relações entre as novas construções e a destacada neste tombamento sejam expressas com clareza e valorizem o bem tombado.

IV. Serão permitidas e até recomendáveis demolições de anexos e ampliações que não sejam significativos e que tenham desfigurado os partidos arquitetônicos originais, desde que previamente aprovadas pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT.

V. Não será permitida a colocação de antenas de telecomunicações e painéis luminosos no interior e limites do perímetro de tombamento.

VI. Fica sujeita à aprovação do CONDEPHAAT a instalação de bancas comerciais, abrigos de parada de transporte coletivo, postos policiais, abrigos para táxi e quaisquer outros elementos de mobiliário urbano no interior do perímetro de tombamento, bem como nos passeios e vias públicas limítrofes.

VII. Permite-se o tráfego de composições nas vias férreas, desde que não comprometa a integridade das edificações protegidas no entorno, ficando isentas de aprovação do CONDEPHAT a simples troca de trilhos, dormentes e peças correlatas necessários para o funcionamento do sistema ferroviário.

Artigo 4º. Para efeito deste tombamento, estabelecem-se como área envoltória as faces de imóveis voltadas para o polígono do perímetro de tombamento.

§ 1º. Os edifícios novos ou existentes ficam isentos de restrições e aprovação quanto a uso, ocupação, volumetria e alinhamento, incidindo sobre eles somente os parâmetros referentes a identificação e publicidade visuais descritos no artigo 5º desta Resolução.

§ 2º. Os imóveis não abrangidos pela área envoltória, definida conforme esta Resolução, ficam isentos das restrições a ela vinculadas, conforme faculta o Decreto nº 48.137 de 7 de outubro de 2003.

Artigo 5º. Ficam estabelecidas as seguintes regras de identificação e publicidade visuais, de modo a preservar e valorizar o Conjunto da Estação Ferroviária de Andradina como Patrimônio Cultural do Estado, sua percepção e qualificação da paisagem, e combater a degradação ambiental:

§ 1º. Os elementos de identificação visual necessários no perímetro de tombamento e nas faces das edificações voltadas para este deverão ser aprovados pelo CONDEPHAAT.

§ 2º. Anúncios publicitários não são aqui considerados elementos de identificação visual, sendo contemplada a possibilidade de sua instalação no interior do perímetro de tombamento em formato de dísticos publicitários com dimensões de painel não superiores a 1,00 m² (um metro quadrado), desde que previamente aprovados pelo CONDEPHAAT.

Artigo 6º. Quaisquer intervenções no edifício tombado e em seu perímetro de tombamento deverão ser previamente aprovadas mediante projeto a ser submetido ao CONDEPHAAT.

Artigo 7º. Fica o CONDEPHAAT autorizado a inscrever o bem em referência no Livro de Tombo pertinente, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 8º. Constituem parte integrante desta Resolução os mapas a seguir descritos:

I: Mapa do Perímetro de Tombamento e Área Envoltória sobre foto aérea (Anexo I).

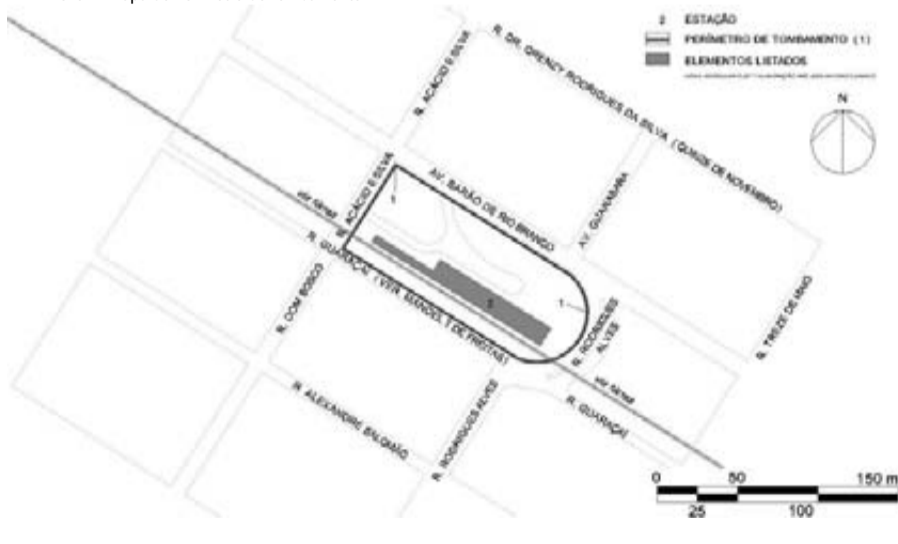
II: Mapa do Perímetro de Tombamento e de Área Envoltória (Anexo II).

Artigo 9º. Esta resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Anexo 1: Mapa do Perímetro de Tombamento sobre foto aérea



Anexo 2: Mapa do Perímetro de Tombamento



Resolução SC nº 43, de 16-7-2012

Dispõe sobre o tombamento do Conjunto Ferroviário Central de Araçatuba, no município homônimo

O Secretário da Cultura, nos termos do artigo 1º do Decreto-Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969, e dos artigos 134 a 149 do Decreto nº 13.426, de 16 de março de 1979, que permanecem em vigor por força do artigo 158 do Decreto nº 50.941, de 5 de julho de 2006, e com redação alterada pelo Decreto nº 48.137, de 7 de outubro de 2003,

CONSIDERANDO:

- Que se atribui à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil o pioneirismo no desbravamento de terras no Oeste Paulista e no Mato Grosso do Sul;
- Que a ferrovia foi idealizada pelo governo brasileiro para além do caráter econômico, com fins políticos, estratégicos e militares para o território nacional;

• Que a linha potencializou o desenvolvimento econômico do extremo oeste paulista, associado à implantação de extensas fazendas e à especulação dos terrenos, e uso de duas das mais importantes ferrovias paulistas, a Estrada de Ferro Sorocabana e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro – que se conectavam em Bauru;

• Que os remanescentes da Oficina de Locomotivas e da antiga Casa do Engenheiro-chefe representam o complexo maior que ali existiu no passado, o único após Bauru ainda em território paulista, e que abrigou atividades industriais-ferroviárias e saída para o antigo Ramal de Lussanvira;

RESOLVE

Artigo 1º. Fica tombado como bem cultural de interesse histórico, arquitetônico, artístico, turístico e ambiental o Conjunto Ferroviário Central de Araçatuba, formado por edificações remanescentes da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Parágrafo Único. O presente tombamento aplica-se aos seguintes elementos: