PROCESSO Nº 21273 ANO 1980

I VOLUME

19707

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT

PROCESSO Nº 21273

INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

PROCEDÊNCIA: CAPITAL

DATA: 08/05/80

REPARTIÇÃO:

Nº DE ORDEM DO PAPEL:

ASSUNTO: Solicita o tombamento da Estrada de FERRO Perus-Pirapora - Cajamar.

OBS:CAPA REFEITA EM 07/08/95-SG./09/04/98-SG./09/10/2003-RG.

ABPF

247-32-99
rol-144

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

OFÍCIO Nº PD/43/80 . São Paulo, 17 de Abril de 1980

Prezados Senhores,

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária -A.B.P.F. Sociedade civil, de carater cultural e instrutivo, sem fins lucrativos, vem pelo presente, solicitar o tombamento da Estrada de Ferro Perus Piraporá .

Todos os motivos que nos levam a pedir tal providência encontram-se expostos na documentação anexa.

Permitimo-nos chamar a atenção de V. Sas. para o fato da precariedade do funcionamento dessa ferrovia uma vez que os fornos de cimento de Perus, já se encontram em fase inicial de desativação e que a ferrovia, quando do fechamento definitivo da antiga fábrica de cimento, não terá mais razão de ser.

Em virtude da licitação pública para a venda dos bens da Cia. de Cimento Portland Perus e da Estrada de Ferro Perus Pirapora - prevista para o próximo dia 20 de maio - cresce nossa preocupação para o fato desse acervo de tão grande valor histórico poder ser de um dia para outro, irremediavelmente perdido para ser sucatado .

Por estes motivos, permitimo-nos solicitar as devidas providências em carater de grande urgência visando a Preservação do acervo.

Colocamo-nos a inteira disposição de V. Sas. para os esclarecimentos que se fizerem necessários .

Atenciosamente.

p.p. Juarez Spaletta
Diretor Presidente.

Conselho de Defesa do Patrimônio
Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico
do Estado de São Paulo - CONDEPHAT.
Rua Libero Badaró, 39 11º andar.
São Paulo

Anexo : Documentação Complementar
" A Estrada de Ferro Perus Pirapora "
um monumento histórico.

RUA MANHIAS CARDOSO, 791 (BROOKLIN) — CEP 04581 — TELEFONES: 853-4728 - 543-9373 — CAIXA POSTAL 21420 — SÃO PAULO

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

Este documento destina-se a complementar o pedido de tombamento do acervo da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, solicitado aos órgãos competentes pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

É desnecessário qualquer comentário sobre a importância da preservação do nosso patrimônio histórico ferroviário, pois a fundamentalidade das ferrovias na conformação de todo o interior do país é notória. O conteúdo deste documento consta inicialmente de uma tentativa de localização e caracterização da Estrada de Ferro Perús-Pirapora no panorama da história ferroviária de São Paulo e do Brasil. Após isto, relata-se o seu patrimônio, sendo bastante fácil constatar-se a riqueza e técnica. A seguir são aventadas algumas hipóteses quanto à forma pela qual se poderá concretizar aquela preservação, insistindo-se sempre na necessidade de se manter a unidade daquele excepcional conjunto. Finalmente, sugerem-se as prioridades a serem consideradas, ficando porém claro que não passam de sugestões.

O motivo essencial de se solicitar a preservação da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, é o fato de ser ela um conjunto completo, em funcionamento normal e integral, o que lhe atribui um valor cultural mais amplo que o de uma amostragem histórica composta por objetos, ainda que muito completa, visto que no presente caso sobrevive com ela uma tradição de uso e manutenção artesanal já quase morta pelo progresso e tecnologia. Assim, o valor da Estrada de Ferro Perús-Pirapora não se limita ao seu extraordinário patrimônio, senão implica também na forma como se o usa ainda hoje. Fica clara, porém, a necessidade de se conciliar a preservação ideal com a possível.

A ocasião do encaminhamento do pedido de intervenção é determinada antes de tudo pelo iminente risco de extinção da ferrovia, obrigando a A.B.P.F. a atuar com a máxima urgência, o que lhe impede da formulação de um relato mais completo.

Confiante na pronta atuação dos órgãos governamentais competentes, a A.B.P.F. põe-se ao seu inteiro dispor para com eles colaborar nas formas que lhe sejam possíveis.

1. A Estrada de Ferro Perús-Pirapora: histórico

1.1. Caracterização histórica

A E.F.P.P. é um exemplo típico de pequena ferrovia de finalidade dirigida, modelo de que reune as características técnicas e históricas mais marcantes: ferrovia economica de pequena extensão, em bitola reduzida implantada no começo do século, tributária de uma ferrovia maior. Trata-se da única remanescente do seu tipo no país, à exceção apenas de um trecho da antiga Rede Mineira de Viação, com sede em São João del Rei, MG, hoje incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A. Esta, contudo, tem características muito diversas da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, que desta forma fica sendo a última ferrovia de bitola de 60 cm a operar na América e uma das únicas do mundo.

Segundo Odilon Nogueira de Matos, a "história ferroviária de São Paulo pode ser dividida em quatro fases bem distintas: a primeira, de ensaios malogrados, cujo grande mérito consistiu em preparar o terreno para futuras realizações; a segunda, já de notáveis resultados positivos, caracteriza-se pelas concessões feitas com os favores de zonas privilegiadas e garantia de juros; na terceira, as estradas ainda se constroem com o privilégio de zona, mas já dispensam a garantia de juros; finalmente a quarta, definida pelo regime de plena liberdade".[a] Após o segundo destes períodos, ocupado pela penetração de frentes pioneiras das linhas-tronco das grandes ferrovias, conquistando e povoando territórios, coube ao período seguinte responsabilizar-se pelos momentos de mais intensa expansão da rede ferroviária. E de fato, foi o que sucedeu, com a multiplicação de ramais e pequenas ferrovias (as pequenas "cata-café" ou "puxa-cana"), completando-se assim a formidável malha ferroviária que ocupou extensas áreas do Sul do país.

Neste panorama integra-se a construção da E.F.P.F., ainda que o motivo de sua implantação não fosse o mais característico dependente da agricultura, atravessando fazendas distantes, mas sim significativamente ligadas à primeira fábrica de cimento do país, em um subúrbio de uma capital que se industrializava.

Não obstante esta sua "natureza especial"[b], estrutura-se segundo a forma mais típica das pequenas ferrovias de sua época, direcionando os seu trilhos "à cata" da mercadoria a ser transportada, modificando o seu trajeto, abrindo pequenos ramais, montando-se, enfim, segundo objetivos imediatistas, sem uma perspectiva mais ampla que a exploração da fonte de renda que se lhe apresenta no momento de implantação. E a natureza desta fonte, que não se esgotou após poucos anos, tornou-se uma exceção, salvando-a do fechamento que atingiu as suas congêneres quando da decadência do café nas regiões que serviam ou de sua obsolescência nas usinas de açúcar.

Após o chamado "ciclo ferroviário", advém a decadência das ferrovias, gerando nova era de profundas modificações nos sistemas de comunicações do país, em que as estradas de ferro são substituidas pelas rodovias.

A grosso modo, pode-se dizer que apenas os troncos das ferrovias sobrevivem, conforme explica mais uma vez Odilon Nogueira de Matos: "Não tendo sido aparelhadas para novas funções e não tendo condições para resistir à resistência das rodovias, acabaram muitas delas se tornando obsoletas, entrevando o desenvolvimento de regiões, justificando, assim, a supressão autorizada pela Lei nº 2698, de 27 de dezembro de 1955. Só no Estado de São Paulo, quase mil quilometros de estradas foram suprimidas, abrangendo vinte e sete trechos de pequenas estradas ou de ramais de grandes empresas"[c]. Frente a isto, torna-se evidente a singularidade de que se reveste, nos dias de hoje, a sobrevivência de uma destas empresas, com todos os seus equipamentos e instalações em pleno funcionamento.

1.2. Dados cronológicos

Pelo decreto nº 1866 de 26 de abril de 1910, assinado pelo vice-presidente do Estado de São Paulo em exercício, Fernando Prestes de Albuquerque, na pasta da Secretaria da Agricultura Comércio e Obras Públicas, "concede-se ao Sr. Clemente Neidhart, engenheiro Mário W. Tibiriçá e ao advogado Sylvio de Campos, ou à empresa que os mesmos organizarem, licença para contrução, uso e gozo de uma estrada de ferro, que iniciando-se na estação 'Perús' da São Paulo Railway, vá terminar em Pirapora". O mesmo decreto concede o prazo de dois anos para o término da construção. Após a concessão, organiza-se a Companhia Industrial e de Estradas de Ferro Perús-Pirapora, com o capital de 400.000$000, com o fim de explorar a antiga Fábrica de Cal Beneducci e as caieiras de Gato Preto e Bocaina, assim como a estrada de ferro referida acima. Devem-se ao Dr. Mário W. Tibiriça os estudos e a construção da linha, na bitola de 60 cm, que, saindo da estação "Perús" da antiga São Paulo Railway, a qual demarca o Km 0, margeia o rio Juqueri por cerca de 15 quilometros, atingindo o ponto conhecido como "Entroncamento", na junção do córrego Itaim com aquele rio. Deste ponto em diante ela acompanha o córrego rumo à sua nascente, alcançando as caieiras de Gato Preto após percorrer cinco quilometros desde a sua foz. Segundo o projeto original, este seria o ramal de Gato Preto. A linha tronco acompanharia o rio Juqueri até a sua desembocadura no rio Tiete, a ser vencido por meio de ponte metálica. Atingida a cidade de Santana do Parnaíba, seguiria por cerca de dez quilometros a sua margem esquerda, atingindo a cidade de Pirapora, seu ponto final. O percurso de "Entroncamento" até lá teria sido de aproximadamente trinta quilometros, caso tivesse sido completado.

Finalmente, após decorridos mais de quatro anos desde a concessão, "na Estrada de Ferro Perús-Pirapora foi inaugurado em 5 de agosto de 1914 o tráfego no trecho entre Perús e o Km 16, com as tarifas aprovadas".[d]

Como renda garantida a ferrovia teria o transporte de cal produzido em Gato Preto, com destino aos trilhos da S.P.R., e, durante os meses de agosto e dezembro, uma renda adicional advinda do transporte de romeiros desde Perús até o Santuário de Bom Jesus de Pirapora. Em 1913 havia sido concedido o prolongamento do prazo inicial, repetindo-se isto em 1915, 1917 e por vários anos posteriores, e ainda que o decreto 6744 de 5 de outubro de 1934 conceda o prazo "improrrogável" até 16 de maio de 1936, o fato é que os trilhos jamais chegaram a atingir Santana do Parnaíba e Pirapora, permanecendo seu ponto final até hoje em Gato Preto, no atual município de Cajamar.

A partir de 1924 é alterado o nome da empresa, que passa a chamar-se apenas Estrada de Ferro Perús-Pirapora, suprimindo-se a denominação de "Companhia Industrial". Em 1925, forma-se no Canadá a "The Brazilian Portland Cement Company", que adquire as caieiras de Gato Preto com todas as suas instalações, bem como a ferrovia que as serve, montando em Perús a primeira fábrica de cimento do país. Em 1951, esta passa a denominar-se Companhia Brasileira de Cimento Portland Perús, após absorvida por capital nacional. Todavia, embora pertençam ao mesmo proprietário, a fábrica de cimento e a ferrovia permanecem caracterizadas como empresas diferentes, vendendo a segunda os seus serviços à primeira. Em 1972 é suspenso o transporte de passageiros, segundo consta como represália a protestos trabalhistas dos operários da C.B.C.P.P. Finalmente, em 1974, com o decreto de falência de João José Abdalla, seu proprietário, ambas são incorporadas ao Patrimônio Nacional, sob administração direta do Ministério da Fazenda, que prevê para maio próximo, ao mais tardar, a sua alienação em leilão.

2. O seu patrimônio: valor histórico

Como única remanescente das estrada de ferro econômicas, a E.F.P.P. acabou por reunir, segundo testemunhas, as numerosas reportagens da imprensa especializada estrangeira (na inexistência de uma nacional), "a mais variada coleção de locomotivas que se possa imaginar" (e) tornando-se um excelente museu em potencial, formado casualmente. O processo pelo qual isto ocorreu é simples: com a queda em desuso da bitola de 60 cm, cessou a fabricação de material rodante do tipo, obrigando a Perús-Pirapora a abastecer-se de material de segunda mão. Isto não lhe foi difícil, pois com o fechmaneto de suas congêneres ao longo de sua história, sempre teve à disposição material em estado de uso, vendido a preços convenientes. Disto resulta a reunião de uma amostragem completa e variada, com relação aos tipos, origens e época de produção. Assim, já máquinas e vagões provenientes de grandes estradas de ferro que operavem em mais de uma bitola (por exemplo, Cia.Paulista de Estradas de Ferro) de ferrovias de porte médio (Estrada de Ferro do Dourado), de ramais agrícolas (Fazenda Dumont), usinas açucareiras (Usina Monte Alegre), indústrias (Empresa Cerâmica São Carlense), ferrovias suburbanas (Tramway da Cantareira) e até mesmo presas de guerra.

Na maioria dos casos, as compras parecem ter sido feitas esparsamente, porém houve pelo menos três ocasiões em que se fizeram grandes compras de material usado: em 1942, quando do fechamento do Ramal Dumont, em 1962, quando se extingue o Tramway da Cantareira e em 1966, quando a Usina Monte Alegre, de Piracicaba, extingue o seu ramal ferroviário. Esta forma de reposição de material não deixa de criar fatos curiosos, como por exemplo o da ferrovia possuir hoje equipamentos, sobretudo locomotivas, muito mais antigas que ela própria.

A variedade de fabricantes não é menor, havendo equipamentos americanos, franceses, alemães, ingleses, canadenses e nacionais, numa mistura denunciadora de dependência tecnológica e econômica dos diversos setores a que se ligavam as ferrovias de origem. Este material rodante expressa igualmente o nascimento de um indústria nacional, através de produtos muito antigos dela advindos.

A variedade quanto à data de fabricação não é menor, havendo elementos produzidos entre 1891 e 1945, o que implica, obviamente, em uma diversidade técnica igualmente expressiva.

Completando este quadro altamente demonstrativo, temos o próprio sistema de funcionamento da ferrovia, que até hoje não sofreu modificações, realizando-se operações ferroviárias há muito esquecidas nas demais ferrovias: tudo isto se complementa em características técnicas muito particulares, além de elementos como as próprias dimensões dos veículos, que às vezes não passam de 1/4 de seus similares atuais.

2.1. Material Rodante

Como já se explicou acima, os elementos de maior valor da perfeita mostra ferroviário-histórica em que consiste a E.F.P.P. são os equipamentos rodantes, que passamos a relatar. Pareceu-nos desnecessário comentar o valor de cada elemento, bem como insistir no do conjunto, de vez que os dados falam por si. O simples exame dos dados que nos foi possível reunir e que vão reportados a seguir configura a excepcional importância e singularidade deste acervo.

2.1.1. Locomotivas

Malgrado os esforços de alguns raros pesquisadores, os dados disponíveis sobre as locomotivas - sempre a parte mais atraente do conjunto de uma ferrovia - não são muito numerosos, contudo parecem ser suficientemente significativos para comprovar a sua importância histórica. Alguns dos aspectos sobre os quais se sabe algo dizem respeito à origem e história daquelas máquinas, que, acima de qualquer outra particularidade têm a de ser a vapor, tipo de que restam pouquíssimas em nosso país. Outro ponto a nosso ver fundamental tange às modificações sofridas quando já estavam no Brasil, ora em virtude de reparos, ora frente à necessidade de melhor adequação às tarefas que haveriam de desempenhar aqui, diferentes das que executariam em seus países de origem,

igualmente sob outras condições, ou simplesmente devido à mudança da tarefa para as quais haviam sido inicialmente destinadas, em consequência da troca de proprietário ou de alteração do ritmo de trabalho dentro da mesma tarefa. De qualquer forma, tais alterações, longe de descaracterizar as máquinas, contribuem, isto sim, para atribuir-lhes maior personalidade e valor, porquanto são consequência do uso que lhes foi dado em nosso país; assim, deve-se considerá-las não como interferências espúrias, senão como dados importantes com relação a uma perspectiva histórico-ferroviária nacional.

Para melhor compreensão da importância das locomotivas da E.F.P.P., anexamos a seguir cópias das suas respectivas fichas, conforme constam no "Inventário Geral do Patrimônio Histórico Ferroviário Brasileiro", ora em elaboração pela A.B.P.F. Não constam daquele trabalho quatro locomotivas, já alienadas, revendidas ou destruídas há muito tempo. Um fator de confusão na identificação de cada elemento é a numeração, alternada ou repetida, das máquinas, devido à eliminação de algumas unidades ou à conservação do número original de exemplares comprados em segunda mão. Igualmente os prefixos que ostentam são confusos: algumas portam o nome ou sigla da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, outras da Companhia Brasileira de Cimento Portland-Perús.

2.1.2. Carros de passageiros

Há atualmente na E.F.P.P. apenas seis carros de passageiros, cujos dados históricos são de obtenção bem mais difícil que as locomotivas, posto que em outros tempos existiam em grandes quantidades.

Aparentemente são todos de fabricação nacional, ainda que com alguns componentes importados, porém, como já dissemos, nada se pode afirmar categoricamente, devido à falta de dados e de identificação do fabricante. Sabe-se que três destes carros remanescentes foram adquiridos à Cia. Agrícola Fazenda Dumont, dos quais dois tiveram seu comprimento ligeiramente reduzido, para melhor adaptarem-se aos estreitos cortes da via da Perús-Pirapora. O carro número quatro, um deles, está todavia intacto. Os três demais carros constam como sendo de fabricação da própria estrada, segundo testemunha um antigo marceneiro da empresa, que afirma tê-lo construido. Também passaram por reformas e reparos, porem mantendo igualmente suas características principais. Todos são hoje usados como carro-breque e apresentam-se em boas condições de uso.

2.1.3. Carro de Inspeção

Exemplar único tanto no que se refere ao tipo e modelo, como às características de construção e ao estado de conservação. É o único dentre todos os veículos da ferrovia a apresentar algum detalhe de requinte em seu acabamento, ainda que muito singelo se comparado aos antigos carros de inspeção das grandes ferrovias.

Sua aparência inusitada é conferida pela cabine envidraçada e incomunicável com os demais carros, além de uma plataforma descoberta em uma das extremidades. Além de sua absoluta singularidade, também seu impecável estado de conservação o faz o veículo mais bem conservado da E.F.P.P. e o torna absolutamente valioso.

2.1.4. Vagões

I - Vagões de madeira

Os vagões de madeira completamente fechados ainda existentes são em número de dez. Por certo sua bitola os faz exemplares únicos no Brasil, hoje, como de resto todos os veículoas da E.F.P.P. Dois deles, porém, destacam-se por sua idade, muito superior à dos demais, como denotam seus dois únicos eixos, sem "trucks", o que os inclui em um tipo muito comum no passado, em nosso país, do qual restam, porém apenas quatro, incluídos estes. Os demais carros deste tipo têm aspecto variado, com detalhes desiguais a denunciar suas prováveis origens e idades diferentes.

Originalmente usados para transporte de mercadorias diversas, estes vagões encontram hoje pouco uso, estando, porém, em perfeito estado de conservação.

Há também, dezoito "gôndolas", isto é, vagões de carga descobertos. Provavelmente fabricados no Brasil e talvez pela própria estrada, estes vagões hoje só têm utilidade para o transporte de lenha e argila.

Finalmente, temos 2 vagões-prancha, de origens sem dúvida semelhantes às dos anteriores, utilizados em serviços de manutenção da via permanente.

II - Vagões de metal

A grande maioria dos veículos da E.F.P.P. é representada por vagões de ferro para transporte de minérios, com laterais basculantes, num total de 136 unidades. Destes vagões encontram-se fora de uso alguns exemplares, sendo os demais os responsáveis pela quase totalidade das cargas transportadas, pois conduzem a produção das pedreiras de calcário, que é a única mercadoria transportada por aquela estrada de ferro atualmente. Foram acrescentados ao patrimônio da empresa após o início do funcionamento da fábrica de cimento, não sendo, portanto, originais, porém igualmente de tipo e modelo hoje inusuais.

Existem ainda dezenove pequenas vagonetas-caçamba, provavelmente de fabricação nacional. Originais da ferrovia, serviam, por sua leveza, para serviços de limpeza das pedreiras, hoje executados por caminhões. Estão abandonadas, porém em bom estado.

2.1.5. Outros veículos

I - Automotriz

Outrora utilizado exclusivamente para o transporte de passageiros, este curioso veículo trata-se, na verdade, de um velho carro Ford, fabricado em 1929, adaptado. Teria sido abandonado por não ser de grande valia, visto que a viagem que realizava pode ser feita hoje em tempo muito inferior, por rodovia. Seu motor foi retirado, encontrando-se guardado nas oficinas.

II - Vagão-socorro

Equipado com uma oficina completa, este veículo, na verdade um vagão de carga adaptado, tem condições de possibilitar reparos de emergência em quaisquer condições. Pelas largas portas de suas extremidades, pode-se baixar à linha os truques de substituição que transporta.

III - Vagão-guincho

Igualmente ao anterior este elemento é o único em seu tipo na Perús-Pirapora e nas ocasiões em que é necessário o seu uso, viaja acompanhado daquele. É preparado para recolocar nos trilhos veículos descarrilados e por ser feito artesanalmente, de sua capacidade sabe-se apenas que suporta o peso de um vagão carregado de minério.

IV - Vagões-tanque

Diferentes entre si, os três vagões-tanque foram fabricados nas oficinas de Gato Preto, sendo que dois deles não passam de adaptações de tanques retirados de caminhões - pipa sobre vagões-plataforma, enquanto o terceiro, apelidado "charuto", tem desenho próprio. Frequentemente utilizados, são essenciais para o funcionamento da ferrovia, porquanto garantem o suprimento de óleo combustível das locomotivas.

V - Loco-trator diesel

Usado durante alguns anos para manobras e limpeza de pedreiras, este veículo, aparentemente em bom estado de conservação, teria sido posto fora de serviço por sua pequena potência, da mesma forma que as locomotivas pequenas.

VI - Troles de linha

Há um total de cinco troles de linha, dos quais dois a motor e três manuais. Dos dois primeiros, funciona um, aparentemente o mais novo, enquanto os demais são usados normalmente. Todos eles, principalmente o motorizado ainda em bom estado são usados para trabalhos leves de manutenção. Sem dúvida são todos de fabricação própria, artesanal.

2.2. Instalações

Ainda mais que a relação de material rodante, esta se vê sumamente prejudicada pela proibição atual de acesso a quaisquer instalações ou arquivos da ferrovia. Assim sendo, os dados abaixo são possivelmente falhos ou incompletos, porquanto estimativos ou aproximativos.

2.2.1. Linhas férreas

As linhas férreas da E.F.P.P. somam um total de cerca de 26,5 Km de extensão, sendo 21 Km da linha-tronco compreendida entre Perús e Cajamar; 4 Km do ramal de Gato Preto e os demais correspondentes aos cruzamentos e pátios de manobras. A via é em bitola de 60 cm e singela em toda a sua extensão, usando-se trilhos de 25 Kg/m e dormentes de madeira num total aproximado de 11.000. São 22 as pontes e viadutos em alvenaria e ferro.

O Km 0 da linha situa-se junto à linha da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, porém o tráfego hoje em dia inicia-se cerca de 500 mts adiante, no pátio de manobras da fábrica de cimento, de 3 linhas; junto a esse pátio há um desvio em triângulo para reversão de locomotivas. No trajeto entre este pátio e o de Cajamar existem 3 desvios para cruzamento de trens; em Cajamar encontra-se o outro pátio de manobras, do qual sai um curto ramal que leva ao britador onde se carregam os trens com o minério de calcário. À altura do Km 19 sai o ramal de Gato Preto, que conduz às oficinas, onde existe um pequeno pátio quase sem uso e dando saída a dois sub-ramais também fora de uso e que conduzem a uma caieira e a uma fábrica de papel.

2.2.2. Oficinas e equipamentos de apoio

Conforme já dito, as oficinas que provêm a manutenção de todos os equipamentos da Estrada de Ferro encontram-se em Gato Preto, igualmente funcionando com todos os seus equipamentos originais e segundo as técnicas artesanais de sempre. Tão modestas quanto quaisquer outras instalações daquela ferrovia, as oficinas são um simples balcão aberto e um armazém para almoxarifado. Não obstante, ali se reparam e até se produzem todos os componentes para os veículos da ferrovia, que passam pelas mais difíceis operações de reparos, e para os também antiquados fornos da fábrica de cimento. E é surpreendente o conhecimento técnico e a capacitação de seus funcionários.

As instalações de apoio são basicamente caixas d'água, depósitos de óleo combustível e lenha e sistema telefônico. Igualmente pode-se dizer que de forma geral mantêm-se inalterados, à exceção única da cabina de tráfego de Cajamar, reconstituída recentemente.

2.2.3. Outras instalações

Existem ainda outras instalações diversas, como três antigas estações, hoje com outros usos, sendo uma em Perús, uma em Gato Preto e a terceira em Cajamar. Neste local há ainda escritórios, depósitos, cabinas telefônicas e de vigilância e, em Gato Preto, três fornos de cal muito interessantes e bem antigos.

3. O pedido de tombamento

3.1. Objetivos e motivos

Conforme já dito anteriormente, o objetivo fundamental do pedido de tombamento é absolutamente preciso e claro: garantir a sobrevivência de uma amostragem significativa do precioso e único acervo da Estrada de Ferro Perús-Pirapora. O motivo pelo qual se recorre a esta medida é igualmente bastante claro: pela experiência que a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária acumulou em suas atividades de promover, realizar e auxiliar a preservação de elementos do nosso patrimônio histórico ferroviário, conhece bem a sua extrema vulnerabilidade. Esta se deve inicialmente à pouca informação e consciência da maioria dos cidadãos, como de resto sucede com relação a todos os bens culturais em nosso país. No caso de bens culturais ferroviários, contudo, há certas ameaças específicas, das quais as que pairam hoje sobre a E.F.P.P. são exemplo perfeito. É evidente que este pedido não teria motivo se não se constatassem riscos de destruição daquele patrimônio, todavia o que se apresenta com condicionamento radical é a sua iminência e gravidade.

Sendo a Estrada de Ferro Perús-Pirapora e a Companhia Brasileira de Cimento Portland-Perús atualmente de propriedade da União e, estando sob a rígida administração direta do Ministério da Fazenda, a venda de elementos valiosos é evitada. Todavia, é iminente a mudança precisamente desta situação, com a venda em leilão de ambas as empresas estando prevista para maio próximo. Consumada esta venda, seus novos proprietários poderiam dispor a seu bel-prazer de todo o acervo. E tendo em mente o seu significado enquanto investimento hoje em cia, empresas deficitárias, obsoletas, de modernização quase impossível, é quase certa a intenção de quem as compre: fazê-lo apenas para liquidá-las, vendendo tudo o que tenha valor, além de prever-se o quase fatal fechamento da fábrica de cimento por ser excessivamente poluidora, conforme já têm ameaçado diversas vezes os órgãos sanitários.

Fechada a fábrica, a ferrovia perderá o único motivo atual para sua existência, qual seja o transporte do minério de calcário para abastecê-la.

E sabemos há muito o destino de qualquer acervo ferroviário paralizado: o mais comum e quase certo, sobretudo em locais de fácil acesso, é o corte a maçarico e venda como sucata. Exemplo disto são quase todos os veículos ferroviários que já não mais existem. Desta destruição indiscriminada incumbem-se geralmente os comerciantes de sucata, sempre bem organizados e informados, porém frequentemente insensíveis ao valor cultural de certos elementos que destroem. Mas há outras formas também frequentes de subtrair estas peças a um proveito social: exemplo disto são os inúmeros veículos ferroviários como bondes, locomotivas, vagões, etc, hoje expostos ou utilizados no estrangeiro ou confinados em propriedades particulares, tal como sucede a obras de arte, documentos, automóveis, etc. Assim, torna-se imperiosa a adoção de medidas preventivas urgentes.

3.2. Destinação: possibilidades e sugestões

Além de impedir a destruição de um bem cultural, é fundamental prover a sua conservação e dar-lhe bom uso, sem o que não se justifica a preservação. Ainda que o tema deste documento seja o tombamento - e até mesmo por isto - é necessário complementá-lo com considerações sobre as alterantivas futuras e atuais que se apresentam. O ideal é sempre a preservação integral de um acervo. Assim, vejamos primeiramente as possibilidades de efetuá-la em seguida as de preservação parcial.

I - Preservação integral

A Estrada de Ferro Perús-Pirapora localiza-se a Noroeste da cidade de São Paulo, numa das poucas zonas que ainda mantêm extensas áreas de terra não ocupadas, as quais são cruzadas pelos seus trilhos.

A Prefeitura do Município de São Paulo, preocupada com a falta de áreas verdes e de lazer para a população, comprou uma extensa gleba naquela região e através do seu Departamento de Parques e Áreas Verdes está implementando um projeto denominado "Parque Anhanguera", pelo qual a está tornando o maior parque da cidade. Desta gleba, cerca de 18 Km são cortados pela linha-tronco da E.F.P.P., o que de imediato sugere o seu uso como complemento ou equipamento daquela área de lazer, de que não faltam exemplos em vários países. O uso mais evidente seria sua utilização como forma de penetração no parque, além do extraordinário atrativo apresentado em si por um velho trem que o percorresse. Temos o exemplo de outros parques da cidade, que neste ponto têm o seu maior problema. É o caso dos Parques Ibirapuera e do Carmo, aos quais o acesso é feito em automóveis, gerando sérias dificuldades de trânsito e estacionamento, além da poluição, ruido e perigo que provocam.

No caso do imenso Parque Anhanguera, temos que a penetração maior seria impossível para o frequentador que não possuísse um veículo. Além disto, sabe-se que a manutenção de um via férrea é bem mais barata que a de uma via automobilística, além do que, no presente caso aquela já está implantada e em funcionamento, restando apenas adequá-la um pouco melhor ao transporte de passageiros. Um ponto importante é que a E.F.P.P. conecta-se no seu Km 0 com a linha de trens de suburbio da Rede Ferroviária Federal, no Km 4 cruza a Rodovia dos Bandeirantes e no Km 19 a Via Anhanguera. Também é conhecido que o Projeto do Parque Anhanguera ainda não está concluido, o que possibilita a inclusão do aproveitamento da ferrovia.

Aproveitando o próprio Parque e a grande afluência de pessoas a ele, poder-se-ia montar ali um Museu Ferroviário, que daria guarida e uso didático ao material hoje abandonado porém de alto valor documental. Para preencher este Museu, aquele material seria mais que o suficiente, após retirado da chamada "fila da morte" de Cajamar e restaurado nas próprias oficinas da Estrada de Ferro, que necessitaria apenas de orientação quanto aos critérios a serem adotados.

Dos pontos de vista legal e administrativo igualmente se apresentam muitas possibilidades. Caso a fábrica de cimento não seja paralizada, a continuidade da ferrovia estará garantida, bastando apenas a construção de alguns pequenos abrigos ou estações e a circulação de trens de passageiros para adaptá-la a mais uma função. Convém lembrar que não há circulação de trens de carga aos sábados no período da tarde e aos domingos o dia todo, o que evitaria a sobrecarga da linha férrea nos fins de semana, quando o afluxo de passageiros seria maior. Em tal situação, bastaria incentivar os proprietários a iniciar tais serviços.

Porém, mesmo sendo paralizada a fábrica de cimento, a sobrevivência da Estrada de Ferro poderia ser garantida segundo muitas possibilidades. Uma delas seria ficar ela como propriedade e sob administração governamental, havendo vários órgãos que poderiam imcumbir-se dela: A EMBRATUR, o Governo do Estado de São Paulo - convém lembrar que a sua Secretaria de Turismo já possui uma ferrovia turística, a Estrada de Ferro Campos do Jordão - ou a Prefeitura da Capital. Caso nenhuma esfera governamental deseje incumbir-se dela, poder-se-ia deixá-la a cargo de proprietários ou concessionários particulares ou ainda de uma empresa de capital misto. Cabe lembrar que a E.F.P.P., propriedade da União, poder-se-ia excluir do leilão os bens mais importantes e transferir a responsabilidade sobre eles para outro órgão, que os destinaria e proveria sua conservação.

II - Preservação parcial

Caso se conclua pela inviabilidade da preservação integral da ferrovia, deve-se pensar prioritariamente em manter unido o acervo mais significativo, evitando-se a todo custo a sua dispersão e a dissolução do extraordinário conjunto que forma. Ainda que a preservação parcial não seja possivelmente a forma ideal, apresenta maiores facilidades de destinação e novo uso. Os elementos preservados neste caso seriam basicamente veículos e equipamentos pequenos, e poderiam ficar em algum museu próprio, montado em alguma instalação da ferrovia e a cargo de um órgão oficial, ou em outro museu já existente. Dentre estes, há apenas três, no Estado de São Paulo - já que não teria sentido retirar estes elementos de onde sempre funcionaram - que por seu caráter comportariam aquela coleção: o Museu Ferroviário da A.B.P.F., o Museu de Tecnologia e o Museu Ferroviário "Barão de Mauá". O Museu Ferroviário da A.B.P.F., ora em formação na cidade de Jaguariúna (SP), já conta com alguns veículos ferroviários de bitola de 60 cm para a formação de seu acervo e planejando formar uma coleção o mais completa possível, dispõe de espaço e condições adequados e suficientes para abrigar um acervo bastante grande, inclusive com a possibilidade de fazê-lo funcionar, para o que dispõe de uma linha ferroviária própria. O Museu de Tecnologia de São Paulo, que aliás já manifestou interesse por uma das locomotivas da E.F.P.P., seria um local bastante apropriado para exibir estes elementos, porém, não poderia abrigar toda a coleção, inclusive por não ser um Museu especializado em material ferroviário. Também são de conhecimento público as dificuldades que aquela tão necessária instituição vem enfrentando para concluir a construção de suas próprias instalações. Finalmente, a Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA - possui na cidade de Jundiaí (SP) o bem montado Museu Ferroviário "Barão de Mauá", no qual porém, não tem condições de exibir sequer mais de uma parte do seu próprio acervo, por falta de espaço.

3.3. Prioridades

Ao pensar-se em tombamento como solução para garantir o salvamento do acervo da E.F.P.P. faz-se necessário definir o valor de seus componentes. Tomando-se em consideração a raridade, originalidade, representatividade como elemento de sua época, do conjunto da estrada de ferro e estado autal de conservação. Assim sendo, a A.B.P.F. considera a seguinte ordem de prioridades:

1) Locomotivas, carros de passageiros e inspeção e vagões de dois eixos, todas as peças de reposição do almoxarifado;
2) Vagões de carga de madeira, troles de linha, automotriz (aparelhos telefônicos) e utensílios antigos, equipamentos de sinalização e comunicação.

3) Vagonetes e vagões metálicos (apenas amostragem), demais veículos e material de oficina;
4) Linhas férreas e demais instalações e equipamentos.

Consequentemente, o tombamento que seja levado a efeito poderá sê-lo em níveis mais ou menos abrangentes, segundo a prioridade que mereça cada elemento e as possibilidades reais de conservação. Estes níveis seriam, então, partindo-se do mais completo para o menos completo, deixando no caso de se escolher estes últimos apenas os elementos mais importantes - os seguintes: a preservação integral, isto é, abrangendo as 4 ordens de prioridade, ou a preservação parcial, mais ou menos completa, abrangendo as três primeiras ordens de prioridade, a primeira e a segunda, ou apenas a primeira, esta, a nosso ver, absolutamente indispensável.

4. Bibliografia e fontes

- MATOS, Odilon Nogueira de
  "Café e Ferrovias" - Alfa-Omega - São Paulo 1974
- CHRISTIAN, Rou, e Mills, Ken.
  "World of South America Steam" - Big Trees Press - Felton (EEUU) 1974
- SMALL, Charles S. e Kemuri Pro
  "Rolling on a 2-foot track", in "Steam Locomotive" nº 7 Tóquio, 1972 - pgs. 57-95
- Diretoria de Viação da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo - "Mappa da Viação Férrea e das linhas de navegação" - São Paulo - Cia. Litographica Ypiranga - 1937
- BARROS, Paulo de Moraes - Secretário da Agricultura
  "Relatório apresentado ao Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves, Presidente do Estado de São Paulo" - São Paulo - Dat. - 1974
- Entrevistas com funcionários e ex-funcionários da E.F.P.P., anotações e observações de sócios da A.B.P.F.
- Fotografias do arquivo da A.B.P.F.
- Pesquisa histórica do acervo: Carlheinz Hahmann e Sérgio Martire
- Organização e redação: Júlio Eduardo Corrêa Dias de Moraes

ABPF

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

REF : 44/80/PD.

São Paulo, 22 de Abril de 1980

Ilmo Sr,
Dr Antonio Henrique da Cunha Bueno,
M.D. Secretario de Estado da Cultura,
Rua Libero Badaró, 39 - 8º andar.
São Paulo

Prezado Cunha Bueno,

No dia 18 de Abril, a A.B.P.F. deu entrada no CONDEPHAAT do pedido de Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, única ferrovia de bitola estreita (60cm.) sobrevivente em funcionamento no Brasil.

Para sua informação, anexamos à presente, cópia Xerox do pedido de tombamento.

O acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora (EFPP). é extremamente valioso pois foi adquirido em várias épocas de pequenas ferrovias do Estado de São Paulo, hoje todas extintas.(Tramway da Cantareira, Cia do Dourado, Ramal Ferreo Campineiro , Cia Paulista- Ramal de Santa Rita etc..)

Grande é nossa preocupação quanto a sobrevivência desse acervo de grande valor histórico e evocativo, pois no próximo dia 20 de Maio, os bens de J.J. Abdalah deverão ser vendidos em licitação pública pela União, interventora na Cia. de Cimento Portland Perus e na Estrada de Ferro Perus Pirapora . Essa ferrovia, pela sua obsolescencia e breve desativação com a instalação de nova usina de cimento próxima às jazidas de calcário, deverá com certeza desaparecer.
O " apetite " por sucata ferrosa das empresas de ferro-velho, é , sem dúvida , o maior perigo que correrá em breve a E.F.P.P. , a exemplo de ofertas ja encaminhadas por conhecida empresa de São Bernardo para a compra da totalidade do material rodante .

O perigo pode até vir do estrangeiro, dos Estades Unidos, onde a Edaville Railroad, uma Associação similar a nossa, conhecedora da situação da E.F.P.P. esta disposta a comprar por preço de ouro a parte mais rara do material rodante para ser preservada nos E.U.A. !

Em vista desta situação, esperamos poder contar com seu apoio , principalmente no sentido de pedir ao Condephaat uma decisão rápida quanto ao tombamento , um processo em geral bastante demorado.

.....

18

RUA MATHIAS CARDOSO, 791 (BROOKLIN) — CEP 04581 — TELEFONES: 853-4728 - 543-9373 — CAIXA POSTAL 21420 — SÃO PAULO

REF: 44/80/PD.

Queremos aqui sugerir uma intervenção pessoal de V. Sa. com Dr Ruy Ohtake, que alias, ainda não conhece nossa Entidade.

Sendo o que nos cumpre pelo momento, subscrevemo-nos,

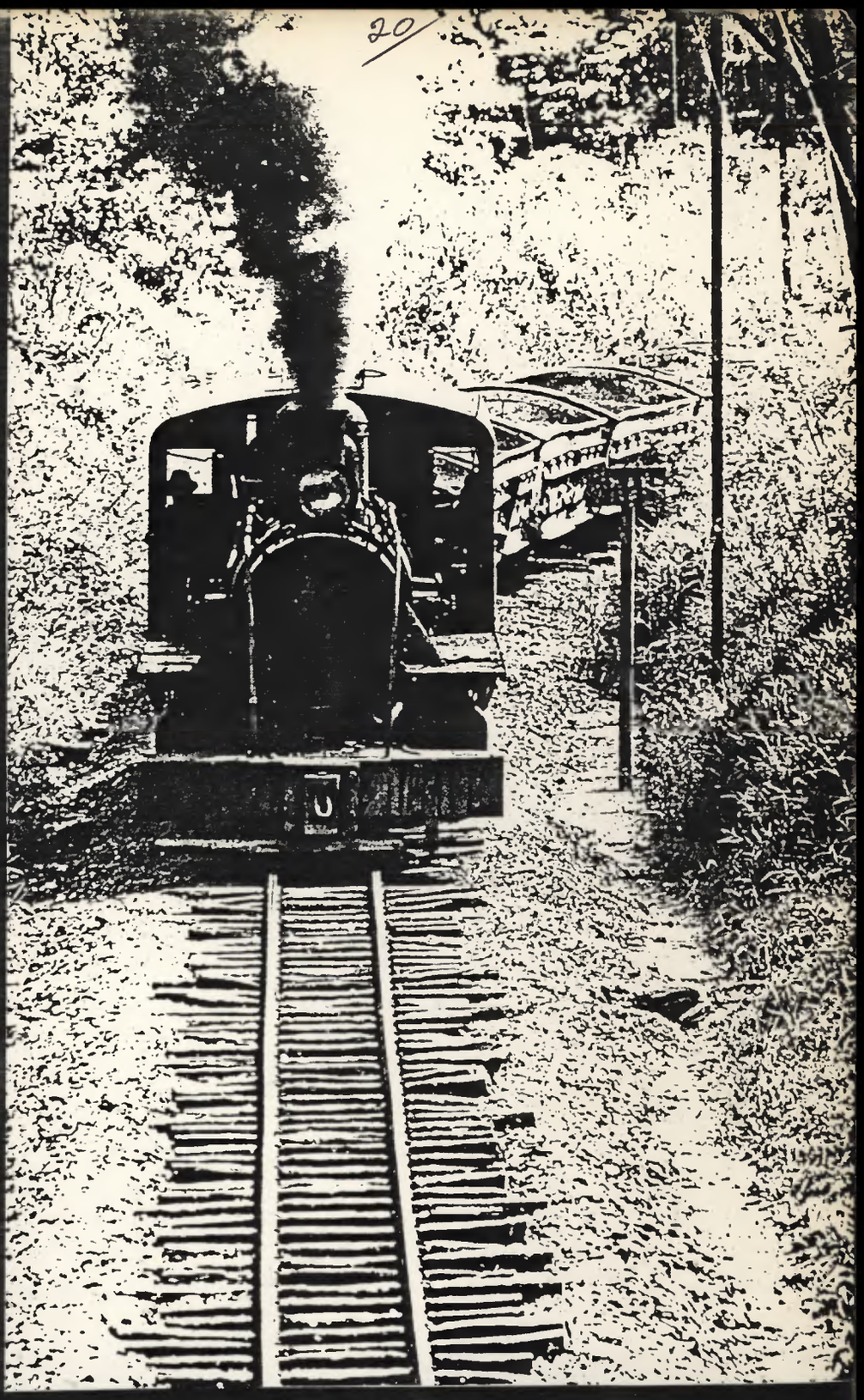
Atenciosamente ;

Patrick H.F. Dollinger
Diretor Administrativo

P.S: E intenção da A.B.P.F. movimentar uma campanha na imprensa, para conscientizar a opinião pública sobre a necessidade de tombar a E.F.P.P. . Estamos porem aguardando um contato com o Sr. e Dr Ruy Ohtake antes de iniciar tal campanha .

Anexo : Cópia de processo de tombamento da E.F.P.P.

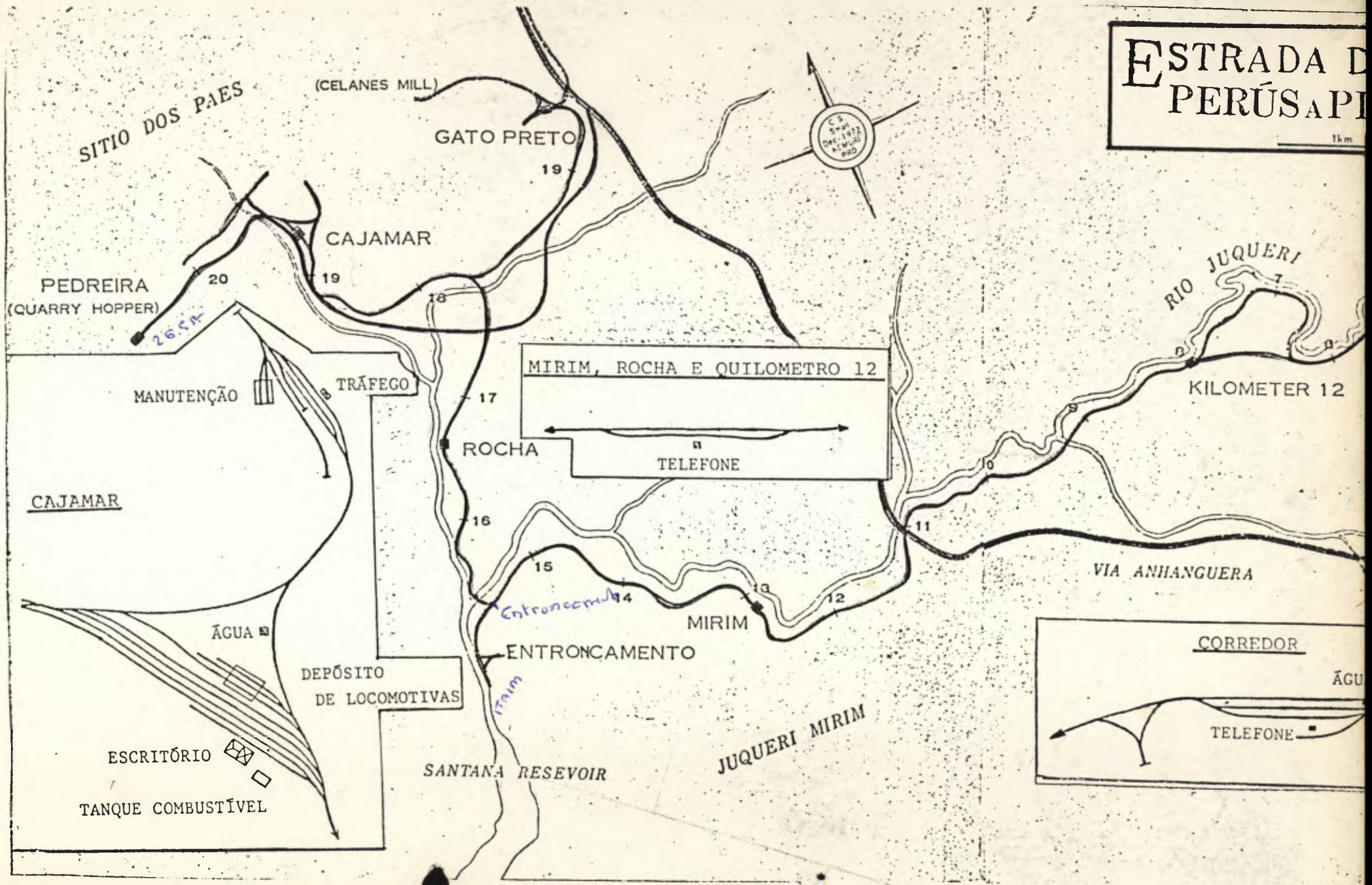
PD/-



A ESTRADA DE FERRO PERUS A PIRAPORA

UM MONUMENTO HISTORICO

ASSOCIAÇAO BRASILEIRA DE PRESERVAÇAO FERROVIARIA


ESTRADA D
PERÚS A PI
1km
SITIO DOS PAES
(CELANES MILL)
GATO PRETO
CAJAMAR
PEDREIRA
(QUARRY HOPPER)
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
MANUTENÇÃO
TRÁFEGO
MIRIM, ROCHA E QUILOMETRO 12
TELEFONE
ROCHA
CAJAMAR
ÁGUA
DEPÓSITO
DE LOCOMOTIVAS
ESCRITÓRIO
TANQUE COMBUSTÍVEL
ENTRONCAMENTO
MIRIM
SANTANA RESEVOIR
JUQUERI MIRIM
RIO JUQUERI
KILOMETER 12
VIA ANHANGUERA
CORREDOR
TELEFONE


ESTRADA DE FERRO
PERÚS A PIRAPORA
1km
E.F.
SANTOS-JUNDIAI
(5'-6")
CEMENT MILL
PERUS
3-RAIL TRACK
(5'-6"+2'-0")
CORREDOR
RIO JUQUERI
KILOMETER 12
SITIO SANTA FÉ
VIA ANHANGUERA
TANQUE
DE COMBUSTÍVEL
DEPÓSITO
DE LOCOMOTIVAS
DESCARREGADOR
DE PEDRAS
ESCRITÓRIO
TRÁFEGO
ESTAÇÃO
FÁBRICA DE CIMENTO
SITIO
ITABERABA
CORREDOR
ÁGUA
TELEFONE

ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA - LOCOMOTIVAS A VAPOR BITOLA 60 CM. FL. 1

Nº ATUAL	MARCA	PAÍS DE ORIGEM	NOME OU APELIDO	Nº DE FABRICAÇÃO	ANO DE FABRICAÇÃO	RODEIRO	CONDIÇÕES ATUAIS	ANOTAÇÕES	Nº DA FOTO
I) ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA - INAUGURAÇÃO 20.10.1911									
1	BALDWIN	E.U.A.	JARAGUA	36320	Abril 1911	4-6-0	SUCATADA	Em 1920 foi para E.F. Dona Tereza Cristina sob nº 20, modificada para bitola 1 metro.	25
2	BALDWIN	E.U.A.	PARNAHYBA	36321	Abril 1911	4-6-0	SUCATADA	Em 1920 foi para E.F. Dona Tereza Cristina sob nº 21, modificada para bitola 1 metro.	
3	BALDWIN	E.U.A.	DR. JAMBEIRO	37570	Março 1912	2-4-0	SUCATADA		
4	BALDWIN	E.U.A.	DR. SILVIO DE CAMPOS	39061	Jan. 1913	2-4-0	SUCATADA		
5	HOHENZOLLERN	ALEM .	SÃO PAULO	1612	1912	0-4-0.T	FILA DA MORTE	Construída para Lion x Co. HAMBURGO.	
6	KRAUSS	ALEM .	-	5980	1908	0-6-0.T	FILA DA MORTE	Construida para a "Comissão de Defesa Sanitária de Santos".	
10	ORENSTEIN & KOPPEL	ALEM .	-			0-4-0.T	FILA DA MORTE		24/9

29

23

ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA - LOCOMOTIVAS A VAPOR BITOLA 60 CM. FL. 2

Nº ATUAL	MARCA	PAÍS DE ORIGEM	NOME OU APELIDO	Nº DE FABRICAÇÃO	ANO DE FABRICAÇÃO	RODEIRO	CONDIÇÕES ATUAIS	ANOTAÇÕES	Nº DA FOTO
II) THE BRAZILIAN PORTLAND CEMENT Co. (CANADA) 1925-1951									
X 1	ALCO-COOKE	E.U.A.	-	66404	1925	2-4-2.T	FILA DA MORTE		26
X 2	ALCO-COOKE	E.U.A.	-	66405	1925	2-4-2.T	FILA DA MORTE	Caldeira já trocada.	
X 3	ALCO-COOKE	E.U.A.	-	66936	1926	2-4-2.T	EM TRÁFEGO (1)		
4	ALCO-COOKE	E.U.A.	-	68037	1929	2-4-2.T		Caldeira já trocada.	
X 5	ALCO-MONTREAL	CANADÁ	-	68633	1933	2-4-2.T	EM TRÁFEFO (2)	Caldeira já trocada.	19/20
X 6	H.K.PORTER	E.U.A.	-	7913	Abril 1945	2-6-2	EM TRÁFEGO (3)		10/35
X 7	H.K.PORTER	E.U.A.	-	7914	Abril 1945	2-6-2	EM TRÁFEGO (3)		11/34

24

24

ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA - LOCOMOTIVAS A VAPOR BITOLA 60 CM. Fl. 3

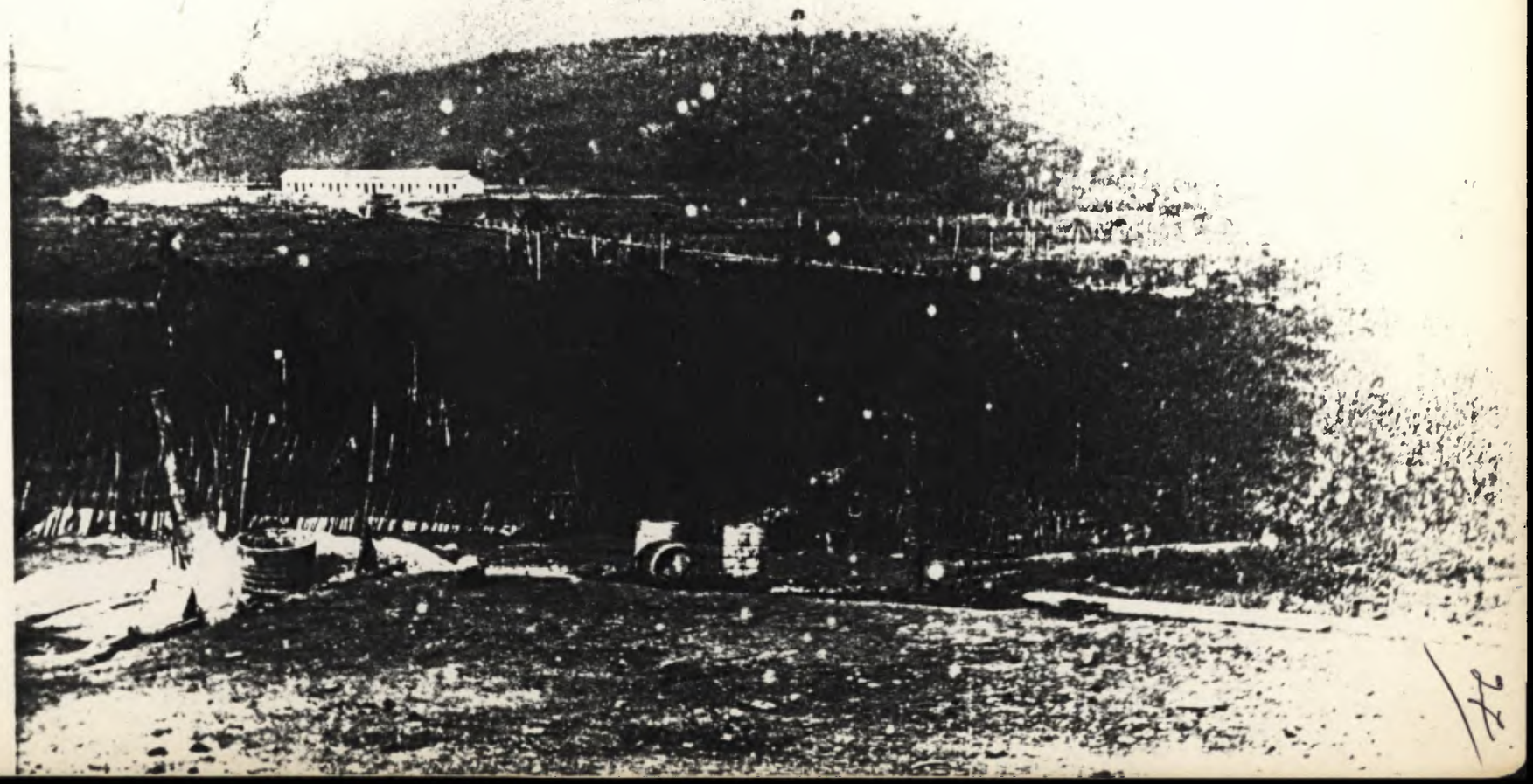
Nº ATUAL	MARCA	PAÍS DE ORIGEM	NOME OU APELIDO	Nº DE FABRICAÇÃO	ANO DE FABRICAÇÃO	RODEIRO	CONDIÇÕES ATUAIS	ANOTAÇÕES	Nº DA FOTO
III) COMPANHIA BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND - PERUS (DESDE 1951) FL. 1									
8	ORENSTEIN & KOPPEL	ALEM .	-	5990	1912	0-4-2.T	EM EXPOSIÇÃO	Placa Decauville	31
9	LINKE - HOFMANN	ALEM .	-	3084	1927	2-6-2-T	FILA DA MORTE	Ex Cia. Paulista 920, ramal de Santa Rita acidentada - sem caldeira.	
10	BALDWIN	E.U.A.	-	40675	Set. 1913	2-6-2.T	EM TRÁFEGO	Ex Cia. Paulista 911, ramal de Santa Rita modificada:sem tanques d'agua,recebendo vagão tender	28
11	BALDWIN	E.U.A.	-	11892	Maio 1891	2-6-0	EM TRÁFEGO	Ex Ramal Dumont 3 originalmente 0-6-0 modificada para 2-6-0	32
12	BALDWIN	E.U.A.	-	14275	Abril 1895	2-6-0	FILA DA MORTE	Construída para cerâmica São Carlense em seguida Ramal Dumont	30
13	BALDWIN	E.U.A.	-	18897	1901	2-6-2.T	FILA DA MORTE	Construída para Ramal Dumont 5	
14	BALDWIN	E.U.A.	-	40674	Set. 1913	2-6-2.T	EM TRÁFEGO	Ex Cia. Paulista 910, Ramal de Santa Rita modificada,recebendo vagão tender mantendo' tanques d'agua	23
15	BALDWIN	E.U.A.	-	11980	Junho 1891	2-6-2.T	FILA DA MORTE	Construída para Ramal Ferreo Campineiro 2 depois para Tramway da Cantareira 2	
16	BALDWIN	E.U.A.	-	32694	Fev. 1908	4-6-0	EM TRÁFEGO	Construída para Cia. Dourado 5 depois para Tramway da Cantareira e E.F. Sorocabana' 16	36/33

ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA - LOCOMOTIVAS A VAPOR BITOLA 60 CM. FL. 4

Nº ATUAL	MARCA	PAÍS DE ORIGEM	NOME OU APELIDO	Nº DE FABRICAÇÃO	ANO DE FABRICAÇÃO	RODEIRO	CONDIÇÕES ATUAIS	ANOTAÇÕES	Nº DA FOTO
III) COMPANHIA BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND - PERUS (DESDE 1951) FL. 2									
X17	BALDWIN	E.U.A.	-	37399	Dez. 1911	2-4-0	EM TRÁFEGO 10	Ex Tramway da Cantareira # 2 (E.F.S.) única com chaminé balão	29 36
X 18	USINA MONTE ALEGRE	BRASIL	-	-	1938	2-6-?.T	EM TRÁFEGO 11	Construída na própria usina Monte Alegre em Piracicaba (# 1)	
1	BALDWIN	E.U.A.	-	14693	1896	0-6-2.T	FILA DA MORTE	Ex Tramway da Cantareira # 6 última da Máquinas dessa linha.	27

26

92



01

GATO PRETO

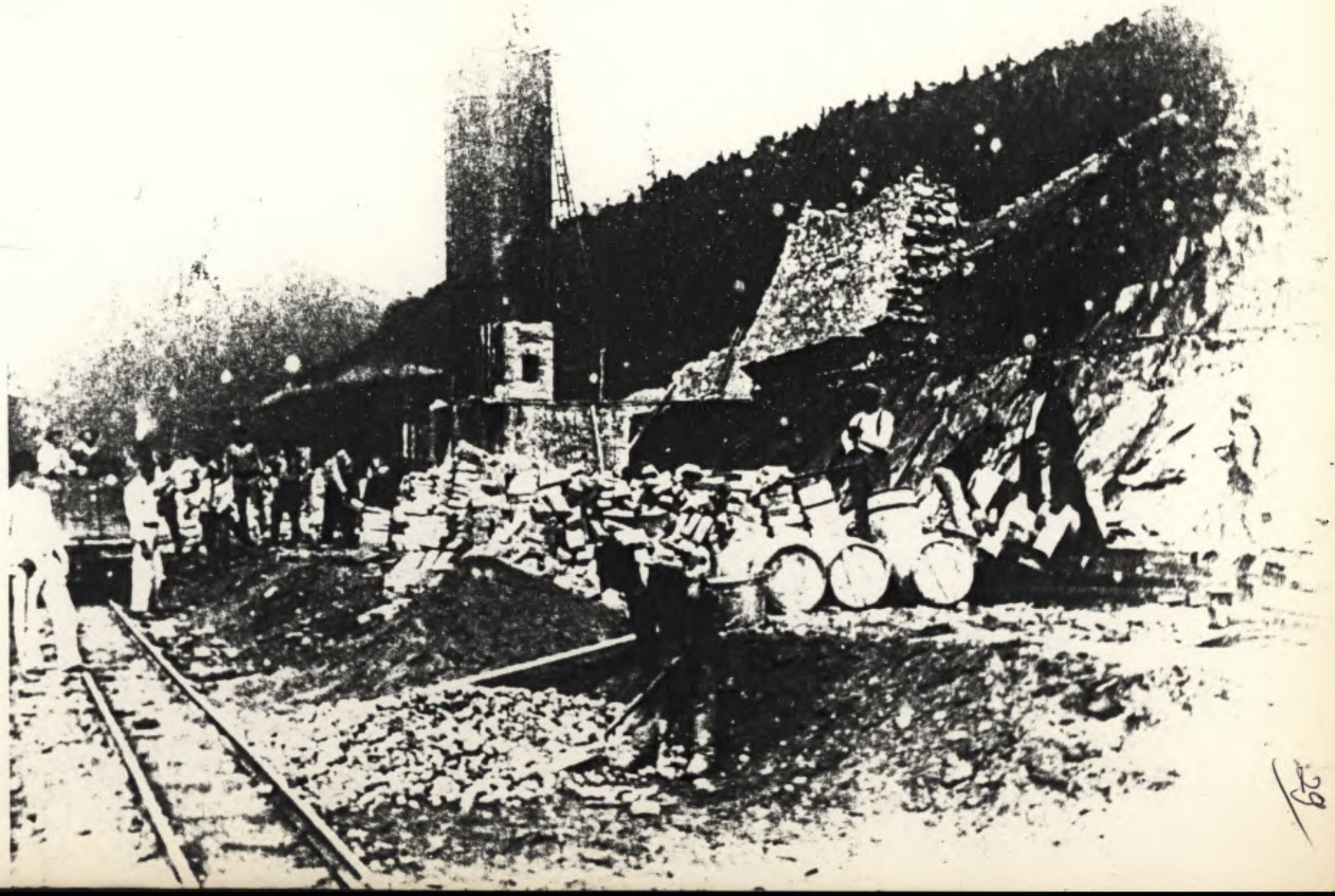
INÍCIO DO SÉCULO

02

E.F.P.P.

INÍCIO DO SÉCULO

CONSTRUÇÃO DA FERROVIA



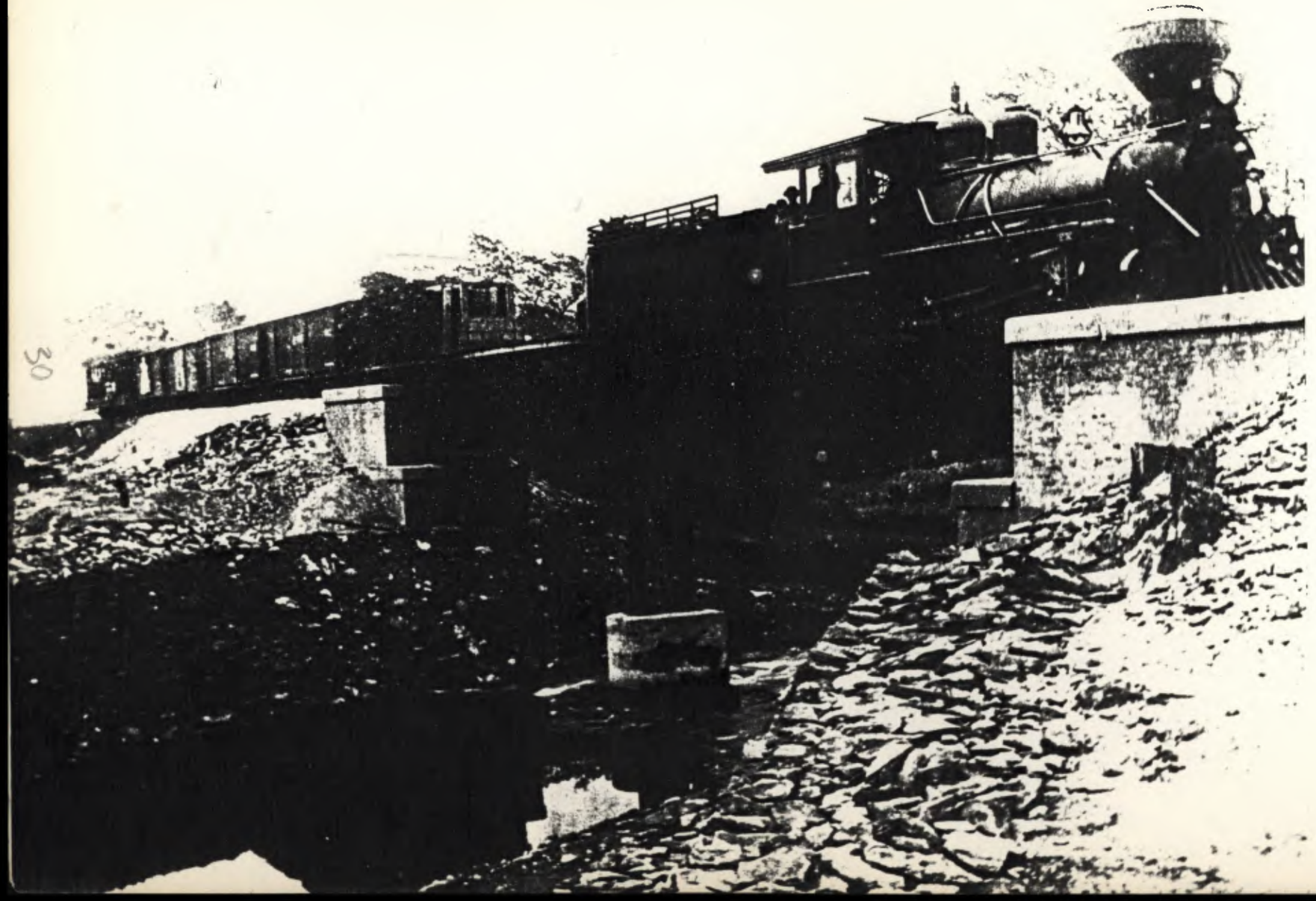
03

GATO PRETO

INÍCIO DO SÉCULO

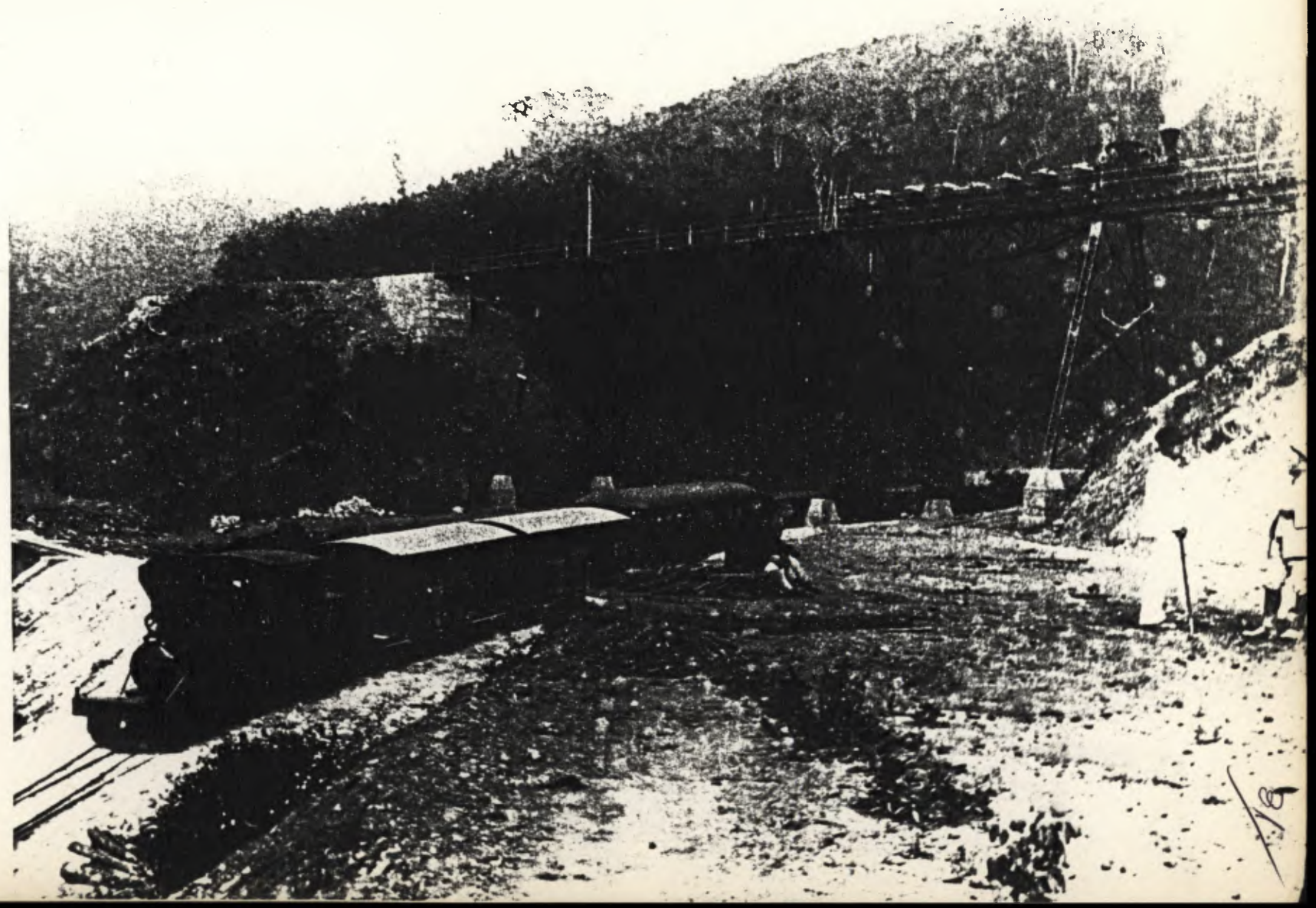
CONSTRUÇÃO DA FERROVIA

29



04
E.F.P.P.
LOCOMOTIVA Nº 1
ATRAVESSANDO PONTE
SOBRE O RIO JUQUERI

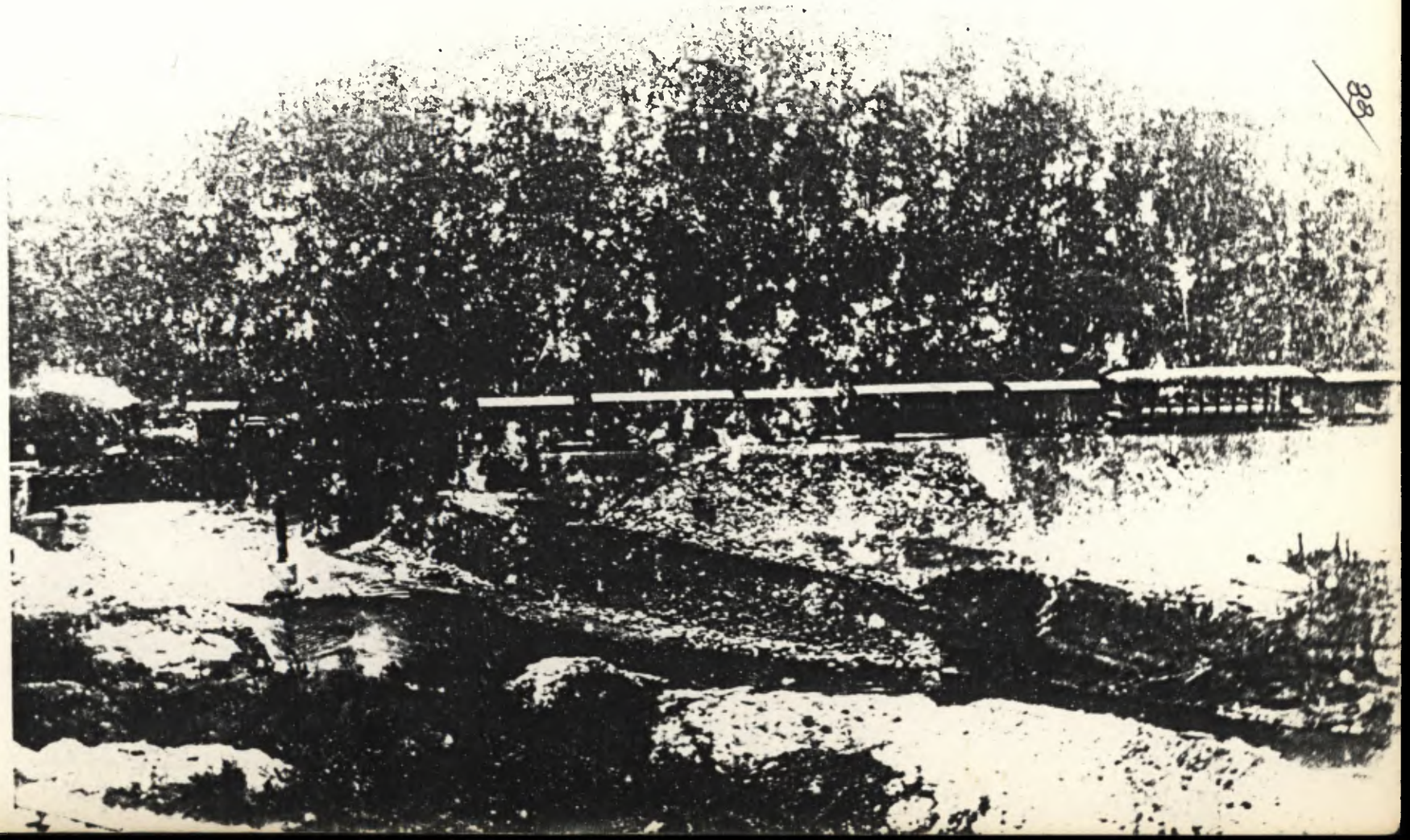
30



05

GATO PRETO
INÍCIO DO SÉCULO
CRUZAMENTO EM DESNÍVEL DE
DOIS RAMAIS DA E.F.P.P.

06
GATO PRETO
INÍCIO DO SÉCULO
O MESMO CRUZAMENTO
EM DESNÍVEL
VISTO DE OUTRO ÂNGULO



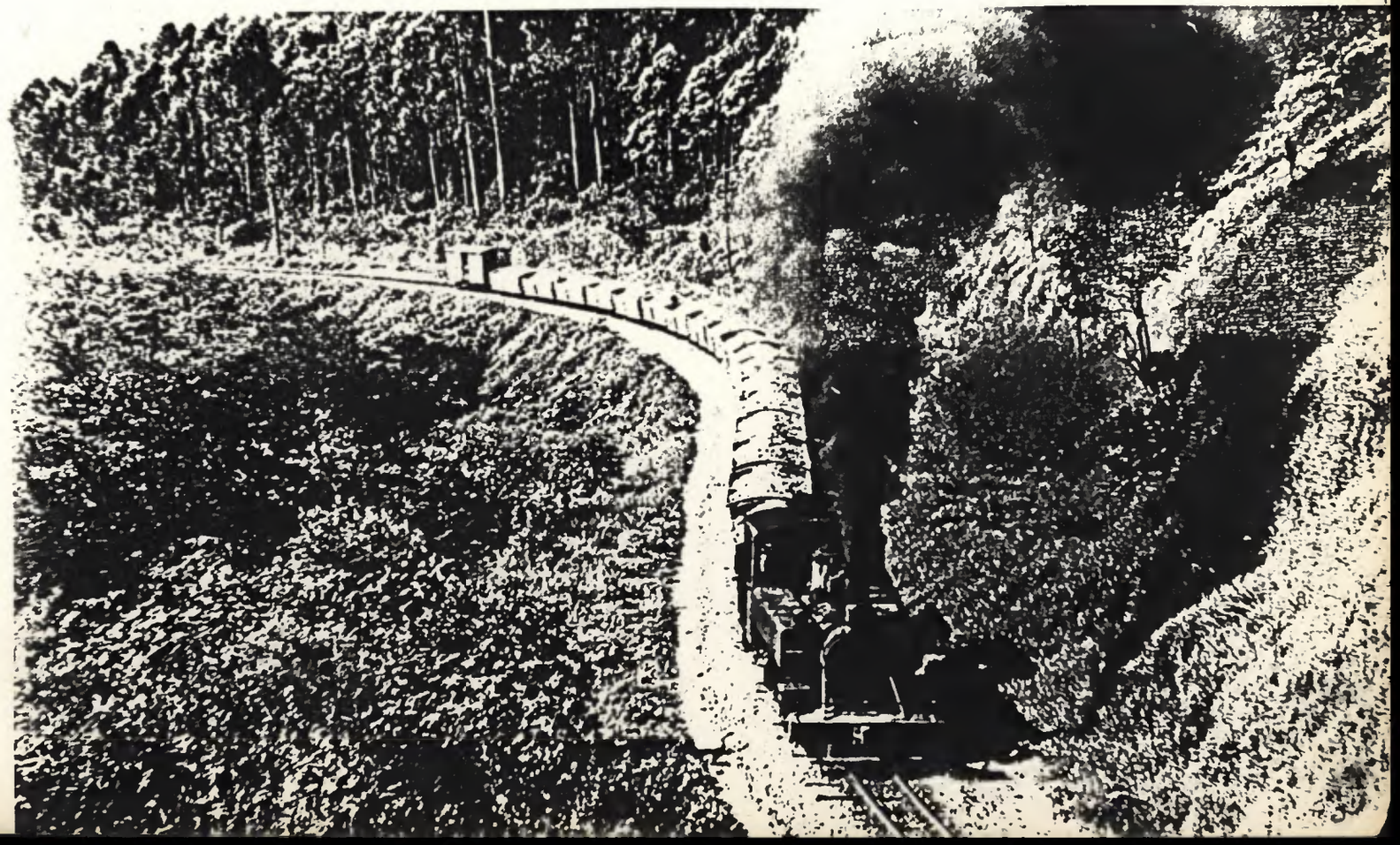
07
E.F.P.P.
INÍCIO DO SÉCULO
COMPOSIÇÃO EM TRÁFEGO

08

GATO PRETO

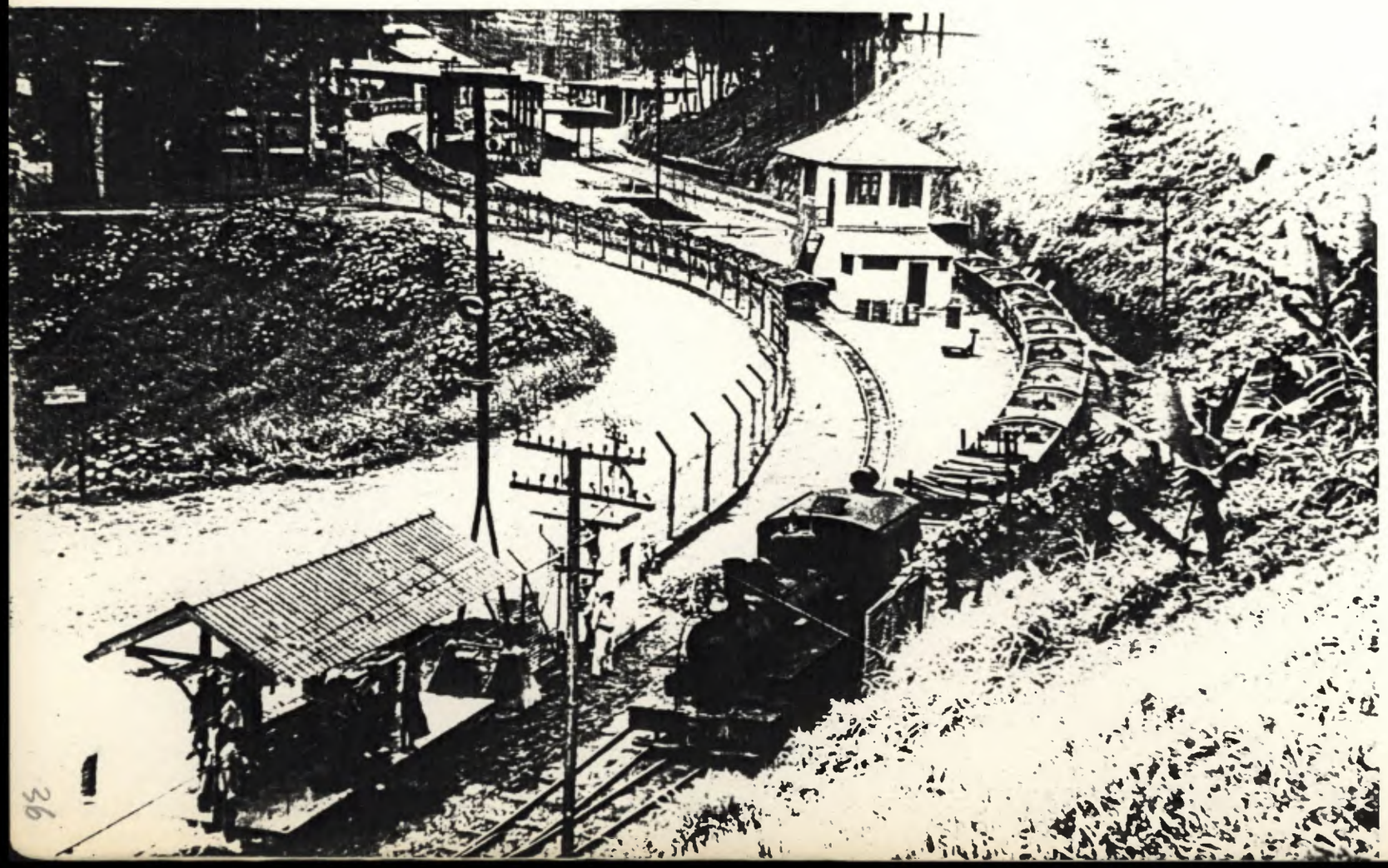
INÍCIO DO SÉCULO

VISTA DOS FORNOS



09

COMPOSIÇÃO PUXADA PELA
LOCOMOTIVA Nº 10
SERPENTEANDO PELA MATA



10

PERUS

DUAS COMPOSIÇÕES

À ENTRADA DA FÁBRICA

11

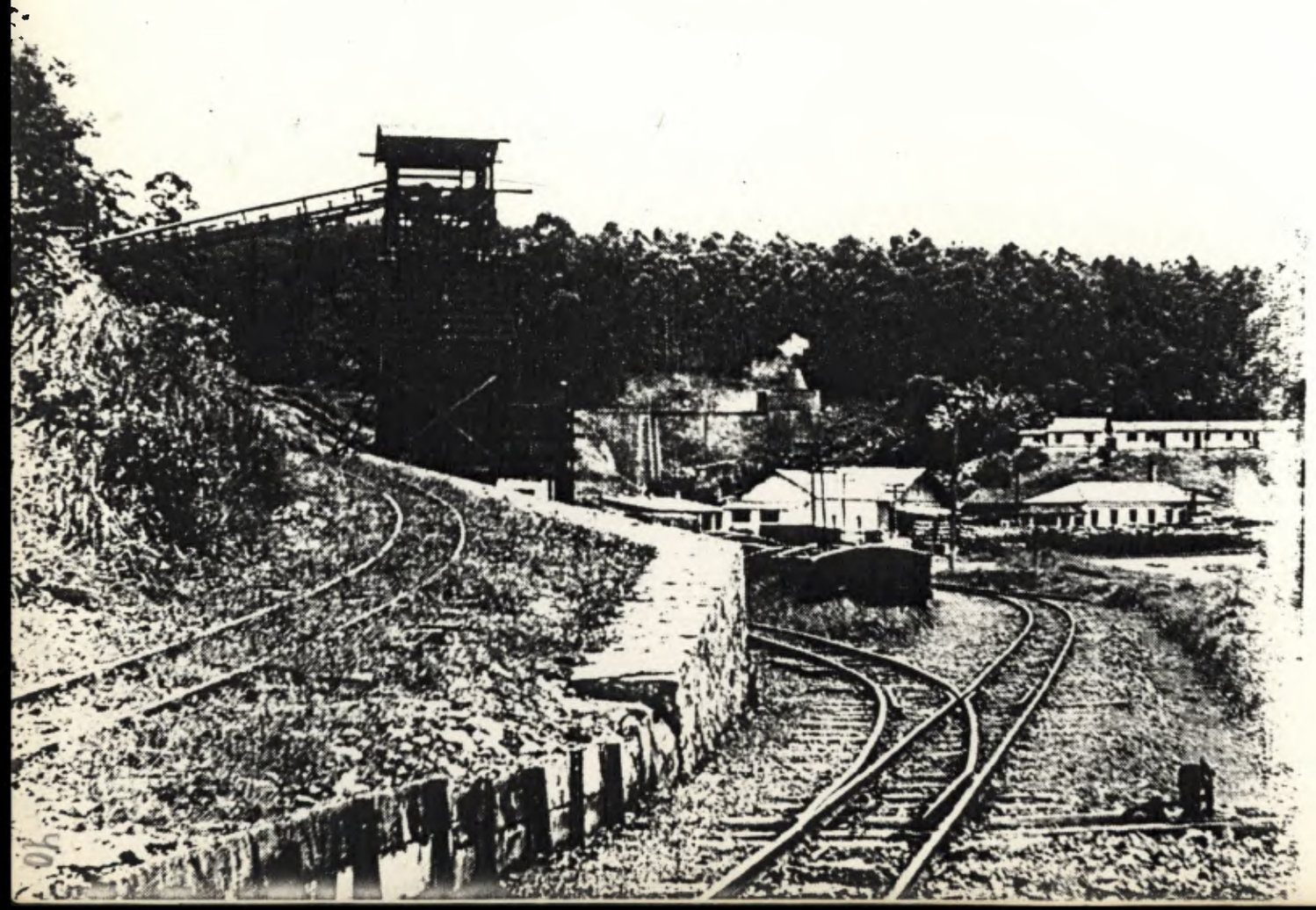
E.F.P.P.

TRIÂNGULO PARA MANOBRA

12
CAJAMAR
PÁTEO

13

CRIANÇAS "CHOCANDO" O TREM



14

GATO PRETO

ENTRADA E BRITADOR

15

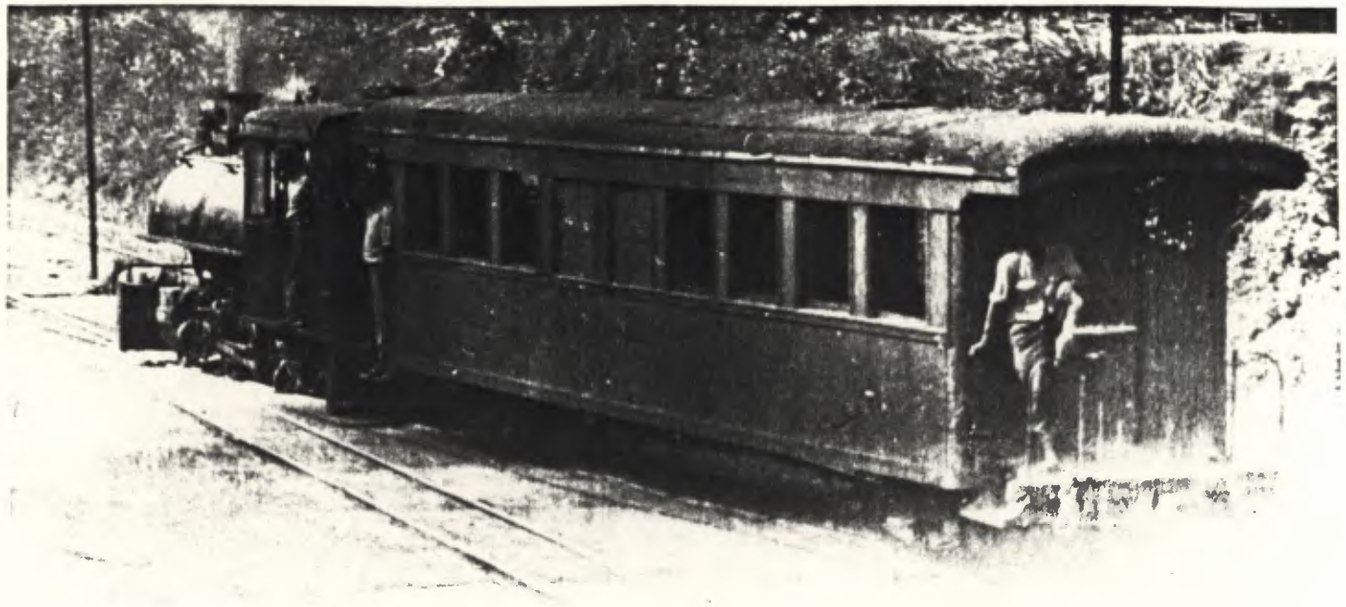
GATO PRETO

OFICINAS

16 - COMPOSIÇÃO DE GÔNDOLAS EM MARCHA-À-RÉ

17

GATO PRETO - O BRITADOR E DOIS NÍVEIS DA FERROVIA

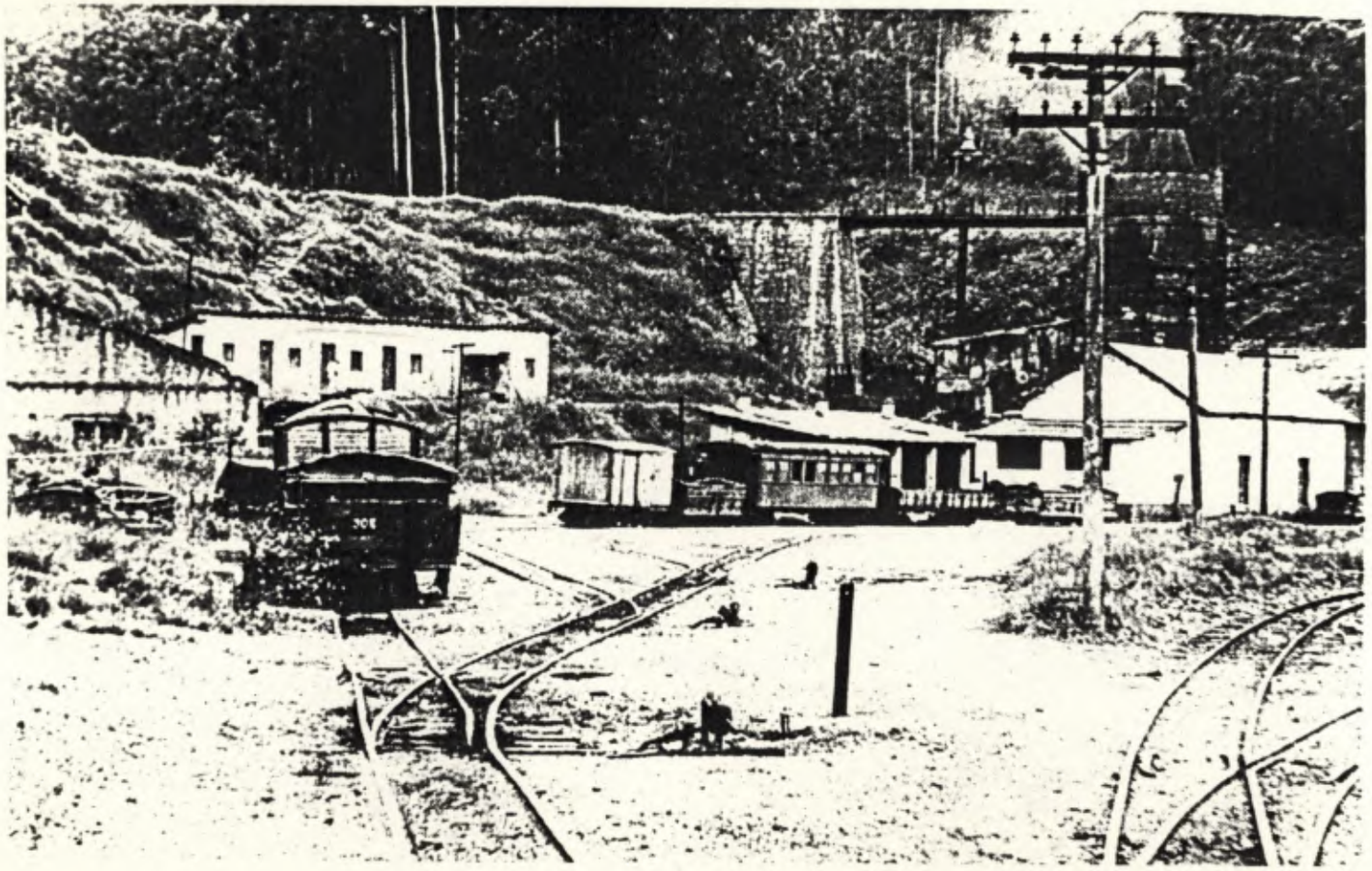


18 - CARRO PARA TRANSPORTE DE OPERÁRIOS

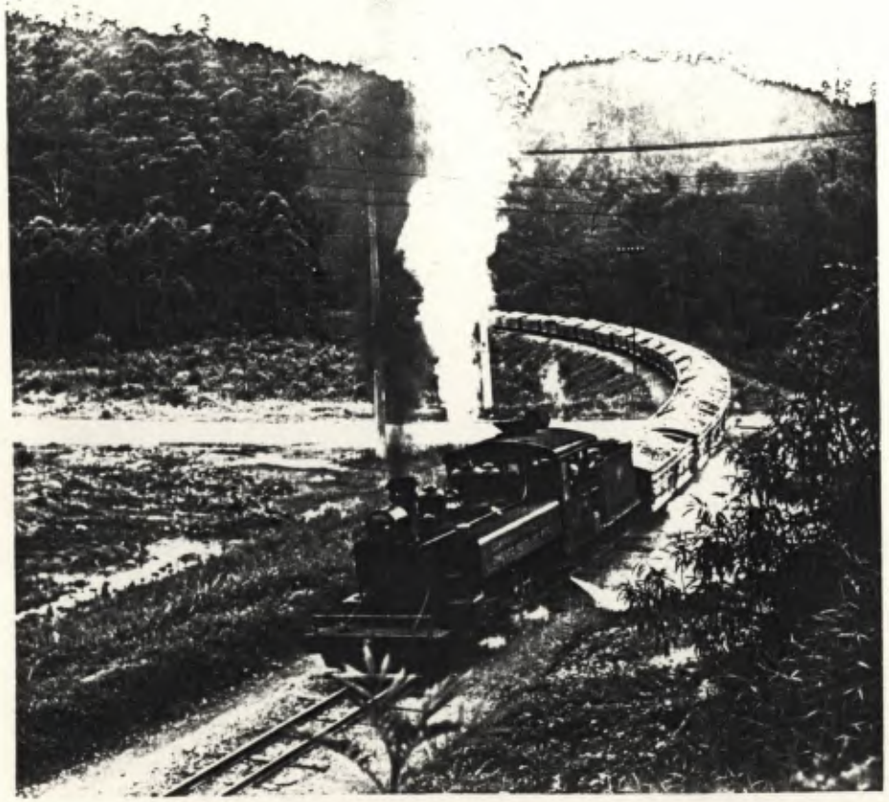
20
E.F.P.P.
COMPOSIÇÃO JÀ ABASTECIDA DE ÁGUA
AGUARDANDO CHEGADA DE OUTRA COMPOSIÇÃO
PARA PODER SEGUIR VIAGEM

19
E.F.P.P.
LOCOMOTIVA Nº 5
SENDO ABASTECIDA DE ÁGUA

21 - GATO PRETO - VISTA TOMADA DAS OFICINAS



22 - GATO PRETO - VISTA PARCIAL



24

E.F.P.P.

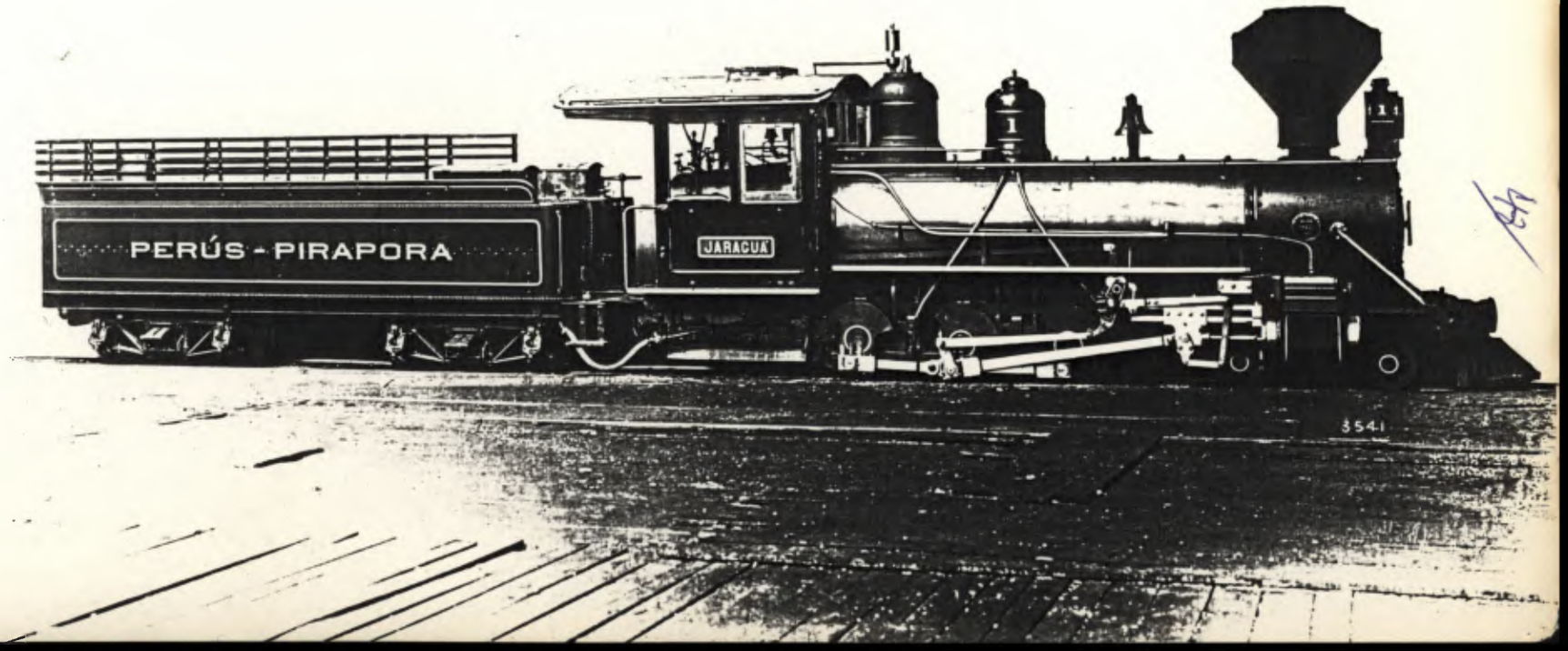
LOCOMOTIVA Nº 10 PUXANDO COMPOSIÇÃO CARREGADA

23

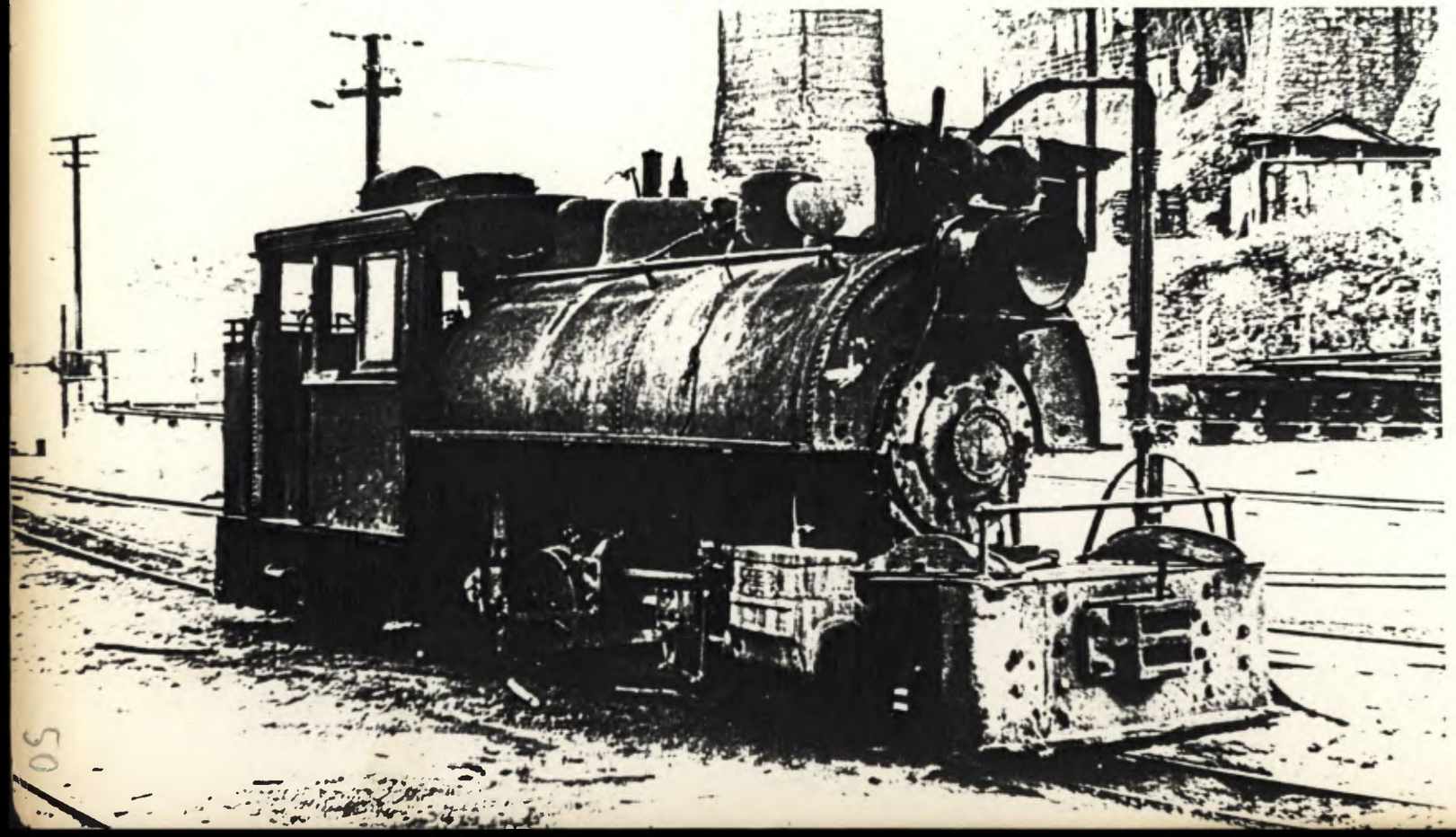
E.F.P.P.

LOCOMOTIVA Nº 14

SENDO REBOCADA PARA AS OFICINAS PELA Nº 5



25
E.F.P.P.
LOCOMOTIVA Nº 1 (BALDWIN)
FOTOGRAFADA EM ABRIL DE 1911
NA SAÍDA DA FÁBRICA (U.S.A.)

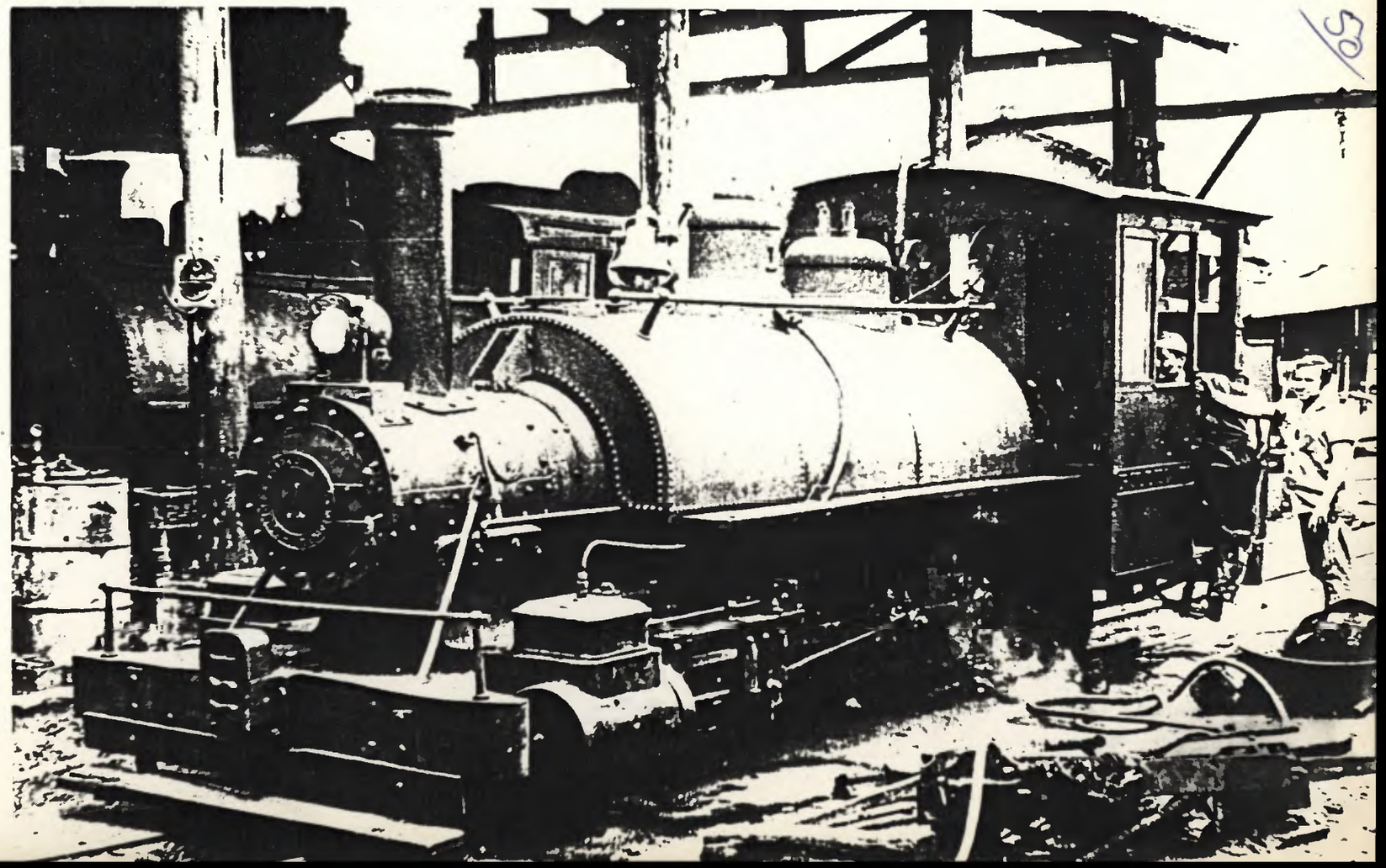


26

E.F.P.P.

LOCOMOTIVA Nº 1

THE BRAZILIAN PORTLAND Cº



27

E.F.P.P.

LOCOMOTIVA Nº 1

SEGUNDA Nº 1 DA NUMERAÇÃO ORIGINAL

EX TRAMWAY DA CANTAREIRA Nº 6

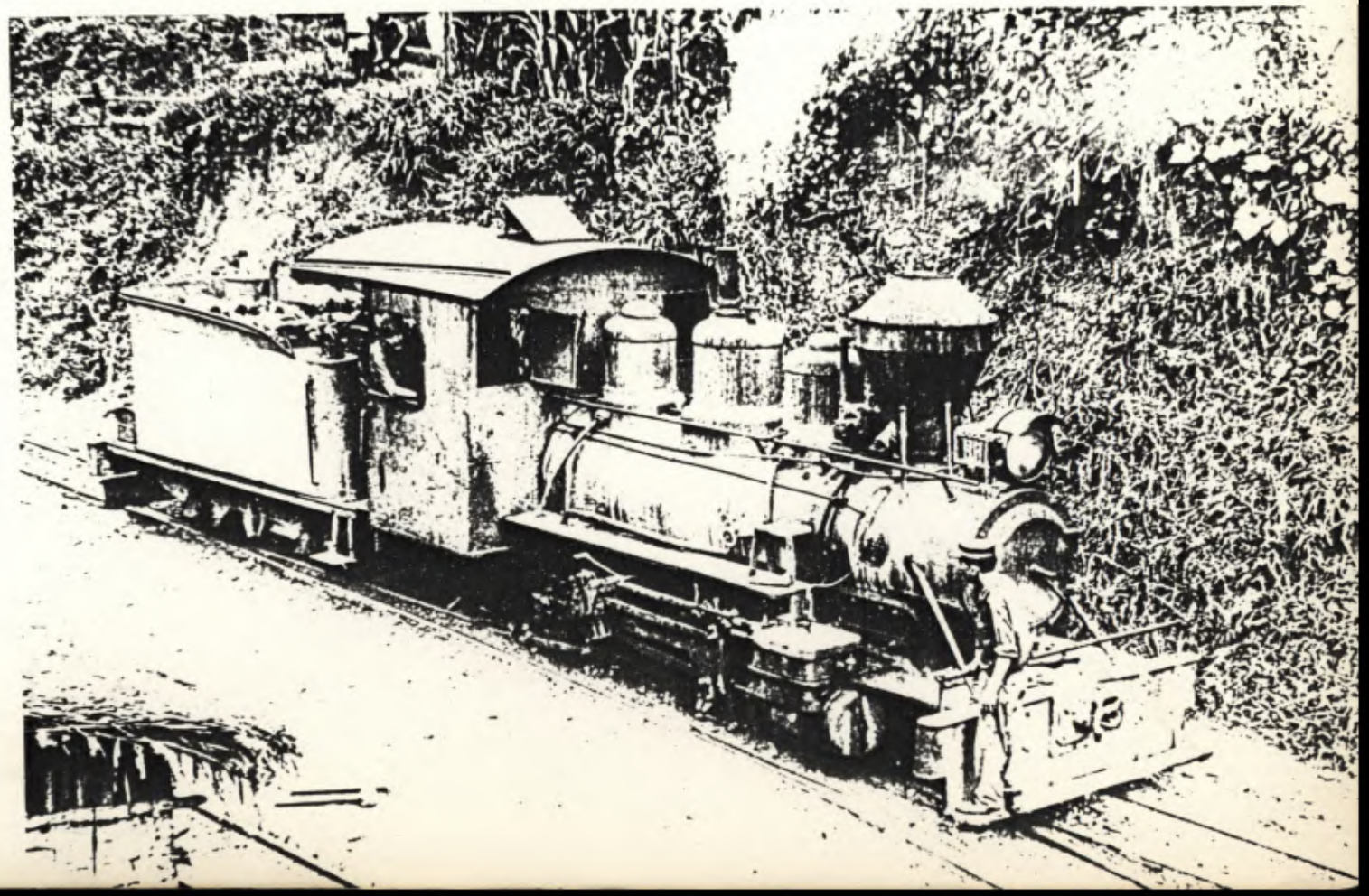
28

E.F.P.P.

LOCOMOTIVA Nº 10

EX COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO

Nº 920 RAMAL SANTA RITA



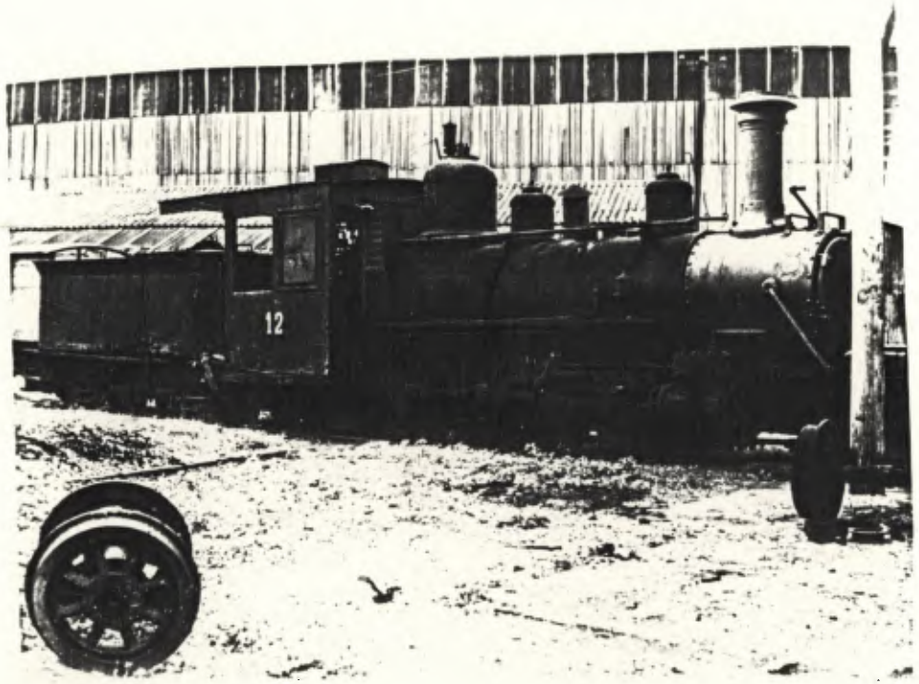
29
E.F.P.P.

LOCOMOTIVA Nº 17

EX TRAMWAY DA CANTAREIRA Nº 2

COMBUSTÃO À LENHA.

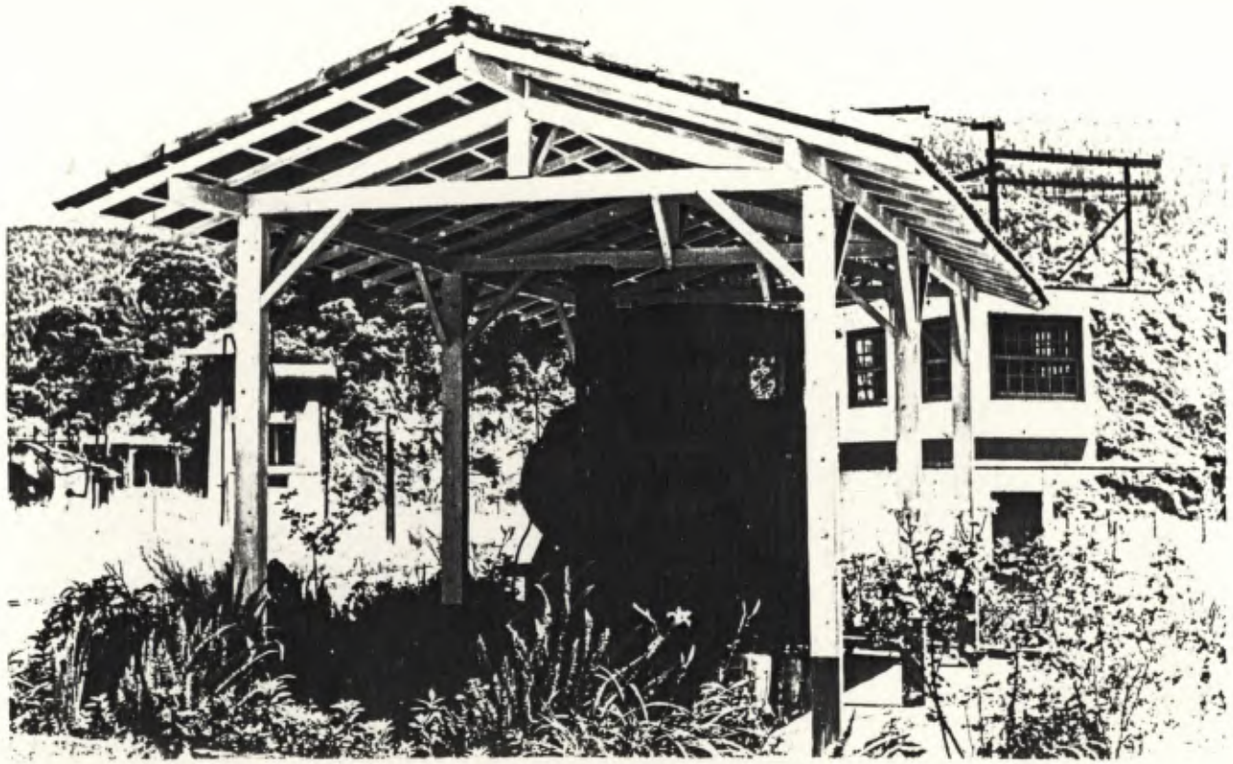
53



30
E.F.P.P.

LOCOMOTIVA Nº 12

EX RAMAL DUMONT Nº 3

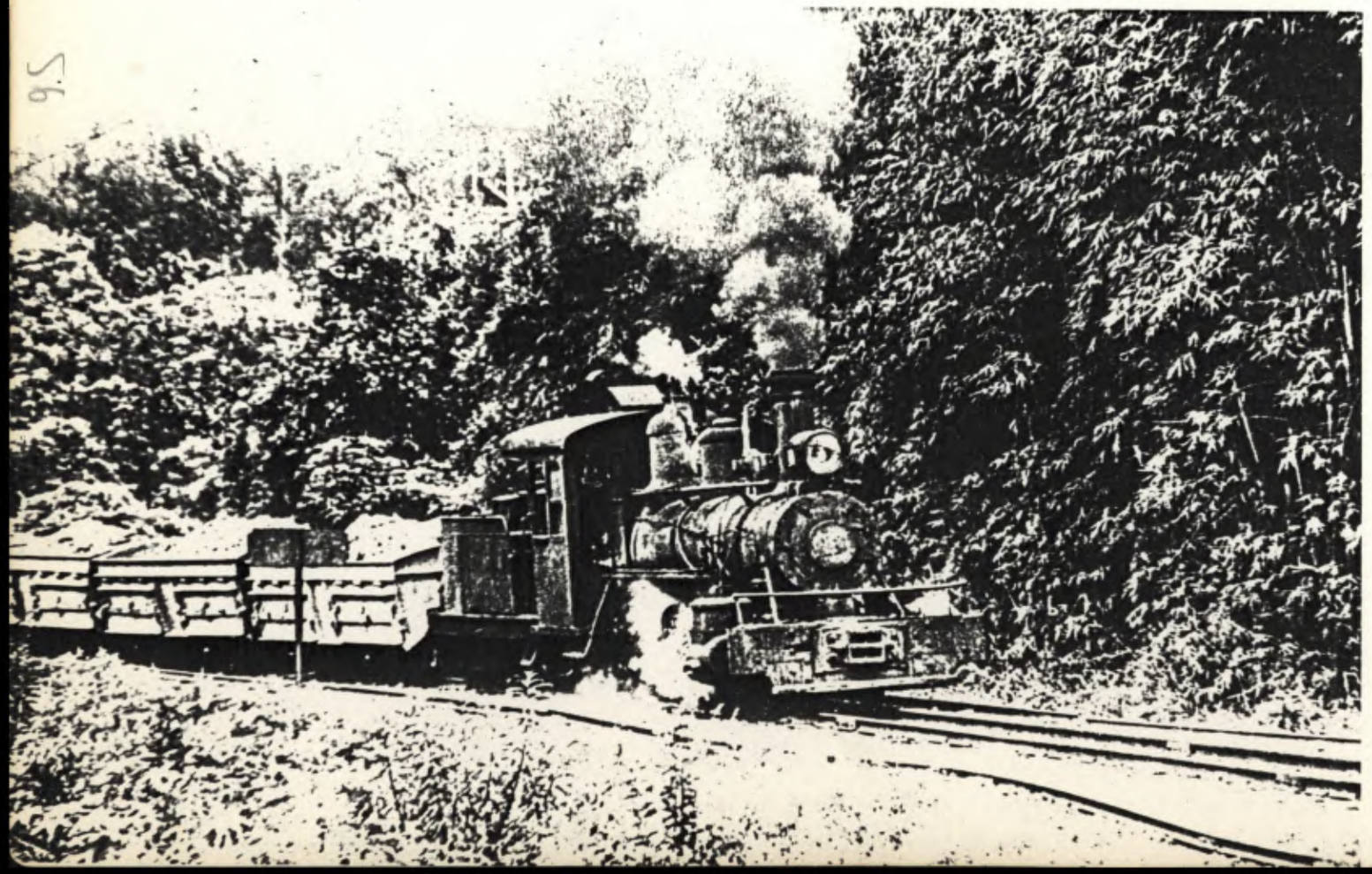


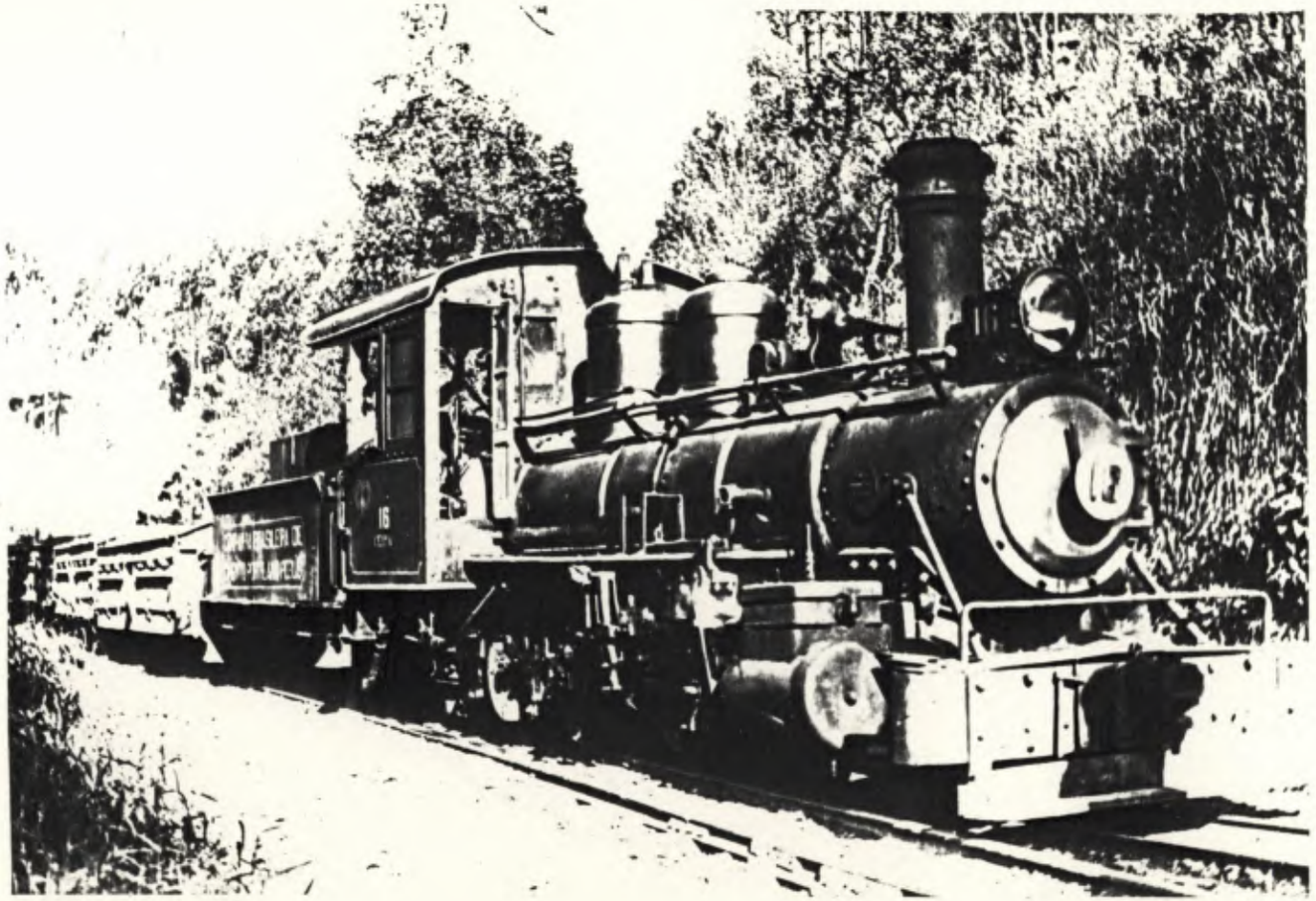
31

E.F.P.P.

LOCOMOTIVA Nº 8

PRESERVADA EM CAJAMAR

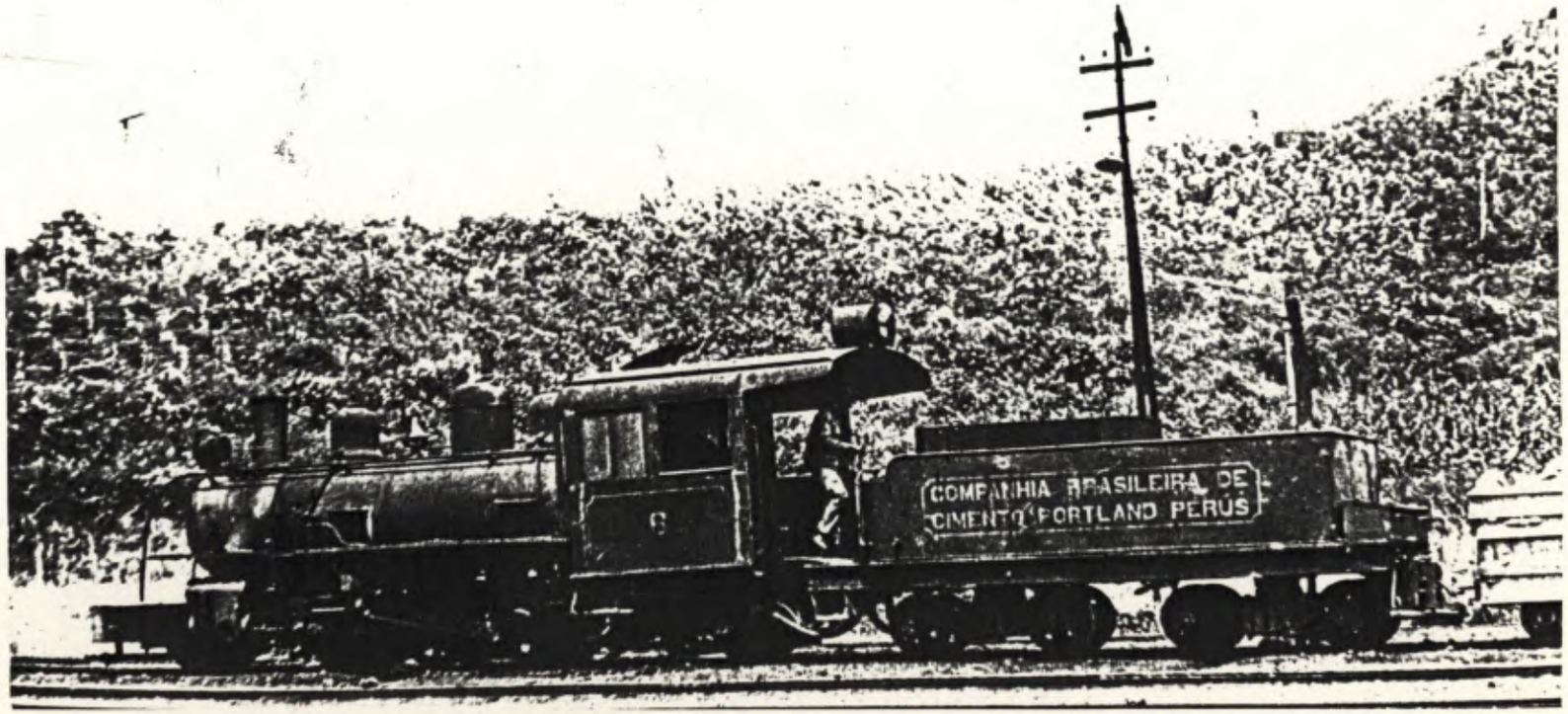




, 33 - E.F.P.P. - LOCOMOTIVA Nº 16 EX COMPANHIA DOURADO

34 - E.F.P.P. - LCOMOTIVA Nº 7 - FABRICADA EM 1945

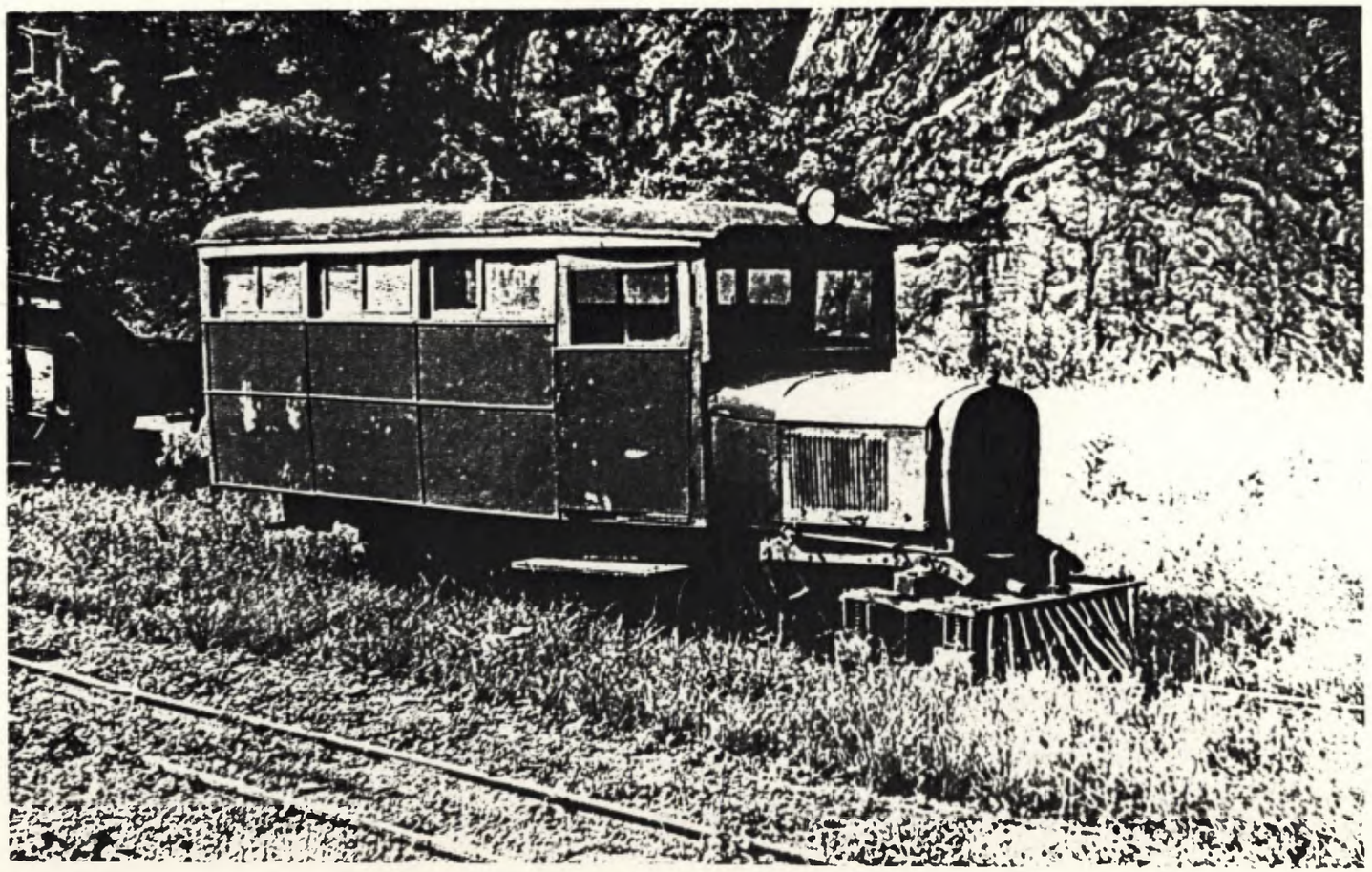
58



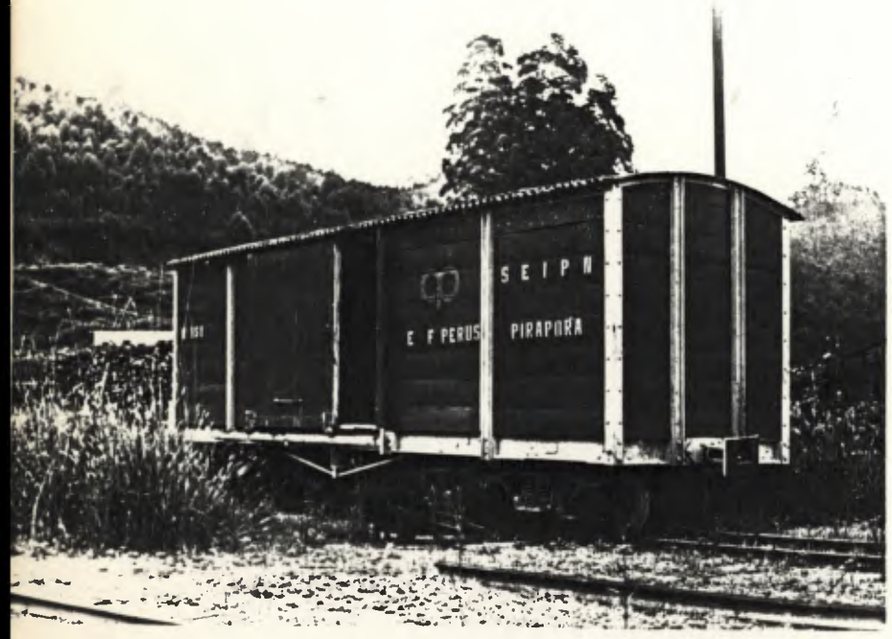
35 - E.F.P.P. - LOCOMOTIVA Nº 6 - FABRICADA EM 1945

36

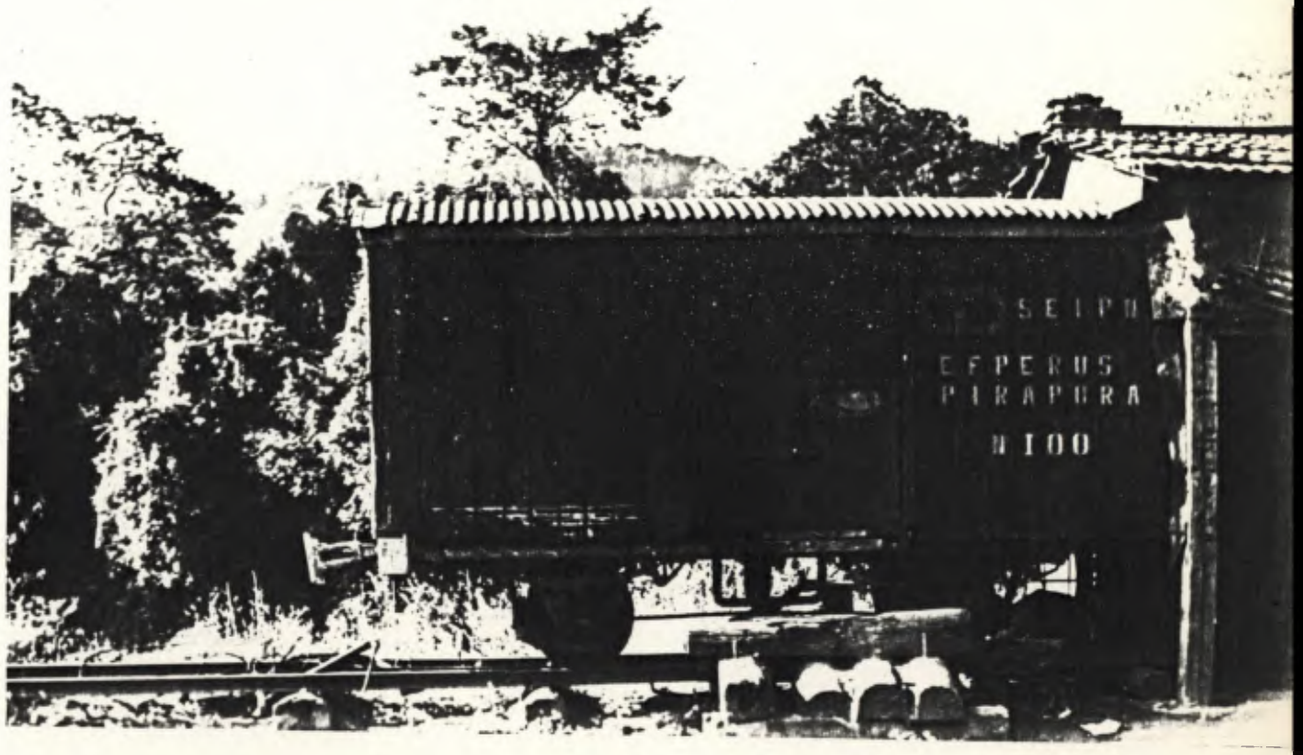
E.F.P.P.
LOCOMOTIVAS NºS. 16-17 E DUAS DA SÉRIE 1/5
ESTACIONADAS NAS OFICINAS DE GATO PRETO



37 - E.F.P.P. - AUTO DE LINHA

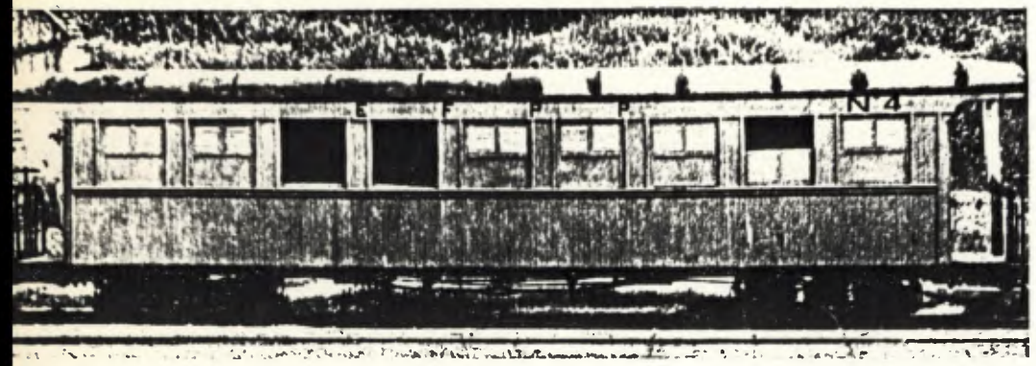


39 - E.F.P.P. - VAGÃO DE CARGA COM TRUQUES

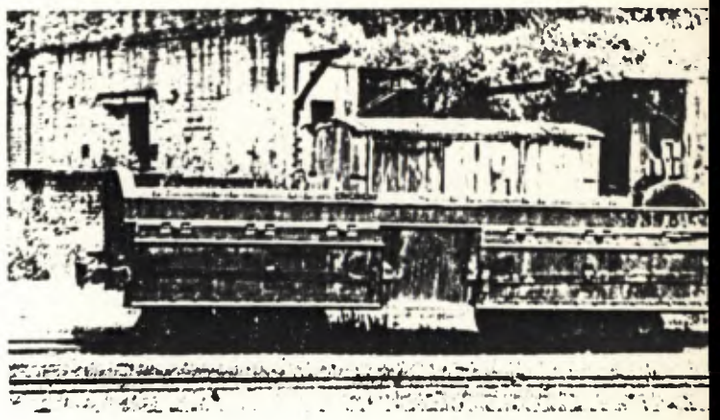


38 - E.F.P.P. - VAGÃO DE CARGA DE 2 EIXOS

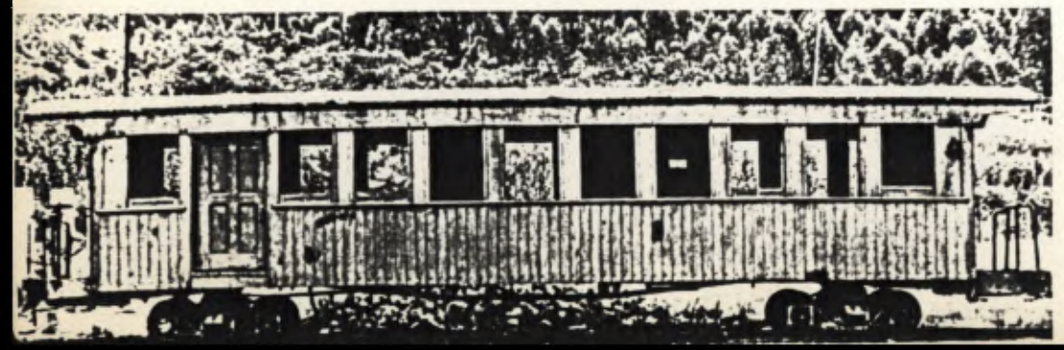
42 - E.F.P.P. - CARRO (Nº 4) PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS



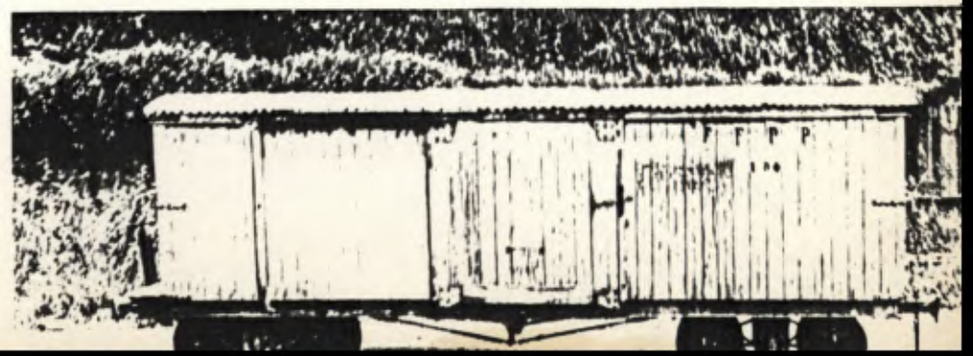
40 - E.F.P.P. - GÔNDOLA PARA TRANSPORTE DE CALCÁREO



43 - E.F.P.P. - CARRO PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS



41 - E.F.P.P. - VAGÃO DE CARGA COM TRUQUES



Ref. 5/5

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 63

À
Seção de Ativ. Complementares

do ..... n.º ..... (a) A. e P. em seguida ao STCR para se manifestar com urgência

Interessado

Assunto

S.E., em 6 de 5 de 1980

INFORMAÇÃO Nº 118/80

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria - Executiva
do CONDEPHAAT

Sr. Diretor da Secretaria Executiva

Encaminhar com urgência ao STCR, para exame preliminar, a presente documentação, relativa à Estrada de Ferro Perus à Pirapora.

GP., em 18 de abril de 1980

RUY OHTAKE
Presidente do
CONDEPHAAT

Ao STCR para manifestar-se com urgência.

SE., 23 de abril de 1980

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

50.000 - XI-979 Impr. Serv. Gráf. SICCT

À SE.

Tendo em vista a documentação apresentada e anexa, solicito:

1. A.P.
2. Encaminhamento ao STCR, em caráter de urgência, para um parecer técnico necessário.

DM
7.5.80

À arquiteta digo historiadora Julita Scarano para atendimento nos termos do despacho supra, item 2.

STCR, 9/5/80

Raquel Ribeiro

Segue ....., juntad..... nesta data, documento / folha... de informação rubricad..... sob n.º .....

.....em ..... de ..... de 19.....

(a).....

Secretaria de Estado da Cultura, Ciência e Tecnologia

Folha de informação rubricada sob n.º 64

do Condephaat n.º 21272 / 80 (a)

Interessado Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Assunto Tombamento da Estrada de Ferro Perus a Pirapora

Senhor Diretor Técnico

O equipamento técnico existente no acêrvo da Estrada de Ferro Perus a Pirapora, constitue material de grande valor, capaz de fornecer importantes subsídios para o conhecimento de nossa história técnica, ainda não suficientemente estudada e conhecida. Apresentando-se, uma oportunidade única de preservação desses bens, nos parece indispensável a urgente abertura de seu processo de tombamento. A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, aliás autora do pedido de tombamento, instruiu suficientemente o processo, possibilitando assim sua abertura imediata, deixando para mais tarde um estudo histórico sobre os aspectos mais abrangentes da questão ferroviária em terras paulistas.

Julita Scarano

Julita Scarano
historiográfa

S. Paulo, 14 de maio de 1980

Ao senhor Diretor de SE

Com o cumprimento do despacho de fl. 63 verso encaminhamos para as providências pertinentes.

STCR, 14/mai/1980

Regina Judy
Diretor

Segue-se, juntada a nesta data, folha documento/folha de informação rubricada sob n.º 65

Presidência em 19 de 05 de 1980

(a)

RH 20/5/80

Secretaria de Estado da Cultura, Ciência e Tecnologia

Folha de informação rubricada sob n.º 65

do Condephaat n.º 21.273/80 (a)

Interessado Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus a Pirapora

A. S.G.

Tendo em vista as informações retro, considero que o processo de tombamento possa ser aberto para as complementações subsequentes.

Assim:

a) abrir o processo de tombamento

b) tomar as providências decorrentes.

São Paulo, 15 de maio de 1980.

Ruy Ohtake

RUY OHTAKE

Imp. Serv. Gráf. SCCT

RL

À A.T. - Nª Judith
para providenciar -
27.5.80

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria - Executiva
do CONDEPHAAT

Sr. Diretor da SE

À consideração de V.Sa. os ofícios de nºs. 122/123/124, elaborados por esta A.T.

AT., 30 de maio de 1980

JUDITH MONARI
Chefe de Seç.Técnica-Subst.

1) De acordo. Expeça-se os ofícios acima citados.
2) Ao STCR para prosseguir, observando-se a urgência do tombamento em questão.

SE., 30 de maio de 1980

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

Segue ....., juntad..... nesta data, documento / folha de informação rubricad..... sob n.º .....

..... em ..... de ..... de 19.....

(a) .....

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT
Rua Líbero Badaró, 39 - 11º andar - CEP-01009

São Paulo, 30 de maio de 1980

Ofício SE-122/80
Proc.CONDEPHAAT 21273/80

Senhor Diretor Presidente

Acusando o recebimento do seu prezado ofício nº PD/43/80, de 17 de abril último, pelo qual V.Sª. solicita o Tombamento da Estrada de Ferro Perus a Pirapora, cumpre-nos comunicar-lhe que o Senhor Presidente do E. Colegiado deste Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT, ordenou a abertura de processo de Tombamento (proc. nº 21273/80) da referida Estrada.

Na conformidade da legislação aplicável à espécie, especificamente as disposições contidas nos artigos 142 e seu parágrafo único e 146, do Decreto nº 13.426, de 16 de março de 1979, a deliberação do Conselho ordenando o Tombamento ou a simples abertura do processo, assegura a preservação do bem até decisão final da autoridade, sendo proibida, como consequência, qualquer intervenção em termos de destruição, demolição, mutilação ou alteração do bem em referência, sem prévia autorização deste CONDEPHAAT.

Aproveitamos a oportunidade para reiterar a V.Sª. protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

Senhor
JUAREZ SPALETTA
DD. Diretor Presidente da
Associação Brasileira de
Preservação Ferroviária
Rua Mathias Cardoso, 791
São Paulo

JM/etm

Impr. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT
Rua Líbero Badaró, 39 11º e 12º andares
CEP: 01009

São Paulo, 30 de maio de 1980.

Of.SE-123/80
Proc.CONDEPHAAT nº 21.273/80

Senhor Coordenador

Temos a honra de comunicar a V.Sª. que o Senhor Presidente do E. Colegiado deste Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT, ordenou a abertura de processo de Tombamento (Proc. nº 21.273/80) da Estrada de Ferro Perus a Pirapora, incorporada ao Patrimônio Nacional, sob a administração direta do Ministério da Fazenda, através dessa Coordenadoria.

Na conformidade da legislação aplicável à espécie, especificamente as disposições contidas nos artigos 142, parágrafo único, e 146 do Decreto nº 13.426, de 16 de março de 1979, a deliberação do Conselho ordenando o Tombamento ou a simples abertura de processo, assegura a preservação do bem até decisão final da autoridade, sendo proibida, como consequência, qualquer intervenção em termos de destruição, demolição, mutilação ou alteração do bem em referência, sem prévia autorização deste CONDEPHAAT.

Aproveitamos a oportunidade para apresentar a V.Sª. protestos de estima e apreço.

Atenciosamente

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

Senhor
Dr. AURÉLIO DA NOVA CASTELLO BRANCO
DD. Coordenador das Empresas Incorporadas
ao Patrimônio Nacional - CEIPN - Ministério da Fazenda
Av. Prestes Maia, 733 - 21º andar
São Paulo - SP.

Impr. Serv. Gráf. SICCT

JM/es

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT
Rua Líbero Badaró, 39 11º e 12º andares
CEP: 01009

68

São Paulo, 30 de maio de 1980.

Of.SE-124/80
Proc.CONDEPHAAT nº 21.273/80

Senhor Delegado

Cumpre-nos comunicar a V.Sª. que o Senhor Presidente do E. Colegiado deste Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT, ordenou a abertura de processo de Tombamento - (Proc. nº 21.273/80) da Estrada de Ferro Perus a Pirapora, incorporada ao Patrimônio Nacional, sob a administração direta do Ministério da Fazenda, através da Coordenadoria de Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional - CEIPN.

Na conformidade da legislação aplicável à espécie, especificamente as disposições contidas nos artigos 142, parágrafo único, e 146 do Decreto nº 13.426, de 16 de março de 1979, a deliberação do Conselho ordenando o Tombamento ou a simples abertura de processo, assegura a preservação do bem até decisão final da autoridade, sendo proibida, como consequência qualquer intervenção em termos de destruição, demolição, mutilação ou alteração do bem em referência, sem prévia autorização deste CONDEPHAAT.

Aproveitamos a oportunidade para apresentar a V.Sª. protestos de estima e apreço.

Atenciosamente

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

Senhor
Bel. ALCIDES SOARES JR.
DD. Delegado Titular da Polícia Civil de
Perus- Estado de São Paulo

Impr. Serv. Gráf. SICCT

JM/es

69

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º .....

do CONDEPHAAT n.º 21273/ 80 (a) .....

Interessado Associação Brasileira de Preservação Ferroviaria.

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora.

INFORMAÇÃO STCR nº 93/80

Ao Arquiteto Ruy Gama,

Conforme despacho de fl 65 do Sr. Presidente do E. Colegiado e documentos de fls 66/68, foi o presente processo de tombamento aberto, tendo sido enviado as notificações as autoridades competentes.

Tendo em vista a urgencia que o tombamento do pedido em questão requer e considerando que a resenha histórica basica enviada pode ser considerada suficiente para instruir o presente processo, solicitamos que V.Sª. elabore laudo Técnico sobre a conveniência da preservação do bem cultural em questão bem como de suas devidas implicações para que possam servir de subsidios para a devida analise e decisão do E. Conselho.

S.T.C.R., em 09/junho/80

Raphael Gendler
Diretor

50.000 - XI-979 Impr. Serv. Gráf. SICCT

Proc. 20273/80 R.H. 18/6/80 70

MINISTÉRIO DA FAZENDA

COORDENADORIA DAS EMPRESAS INCORPORADAS AO PATRIMÔNIO NACIONAL

Urgente

Ao Processo, encaminhe-se ao Secretário Executivo do Conselho Deliberativo

RIO DE JANEIRO

Ofício CEIPN- 297/80. Em 10 de junho de 1980.

Assunto: Processo CONDEPHAAT nº 21.273/80
Esclarecimentos sobre a situação jurídico-administrativa da Estrada de Ferro Perus-Pirapora S.A., que é objeto de inadequado e inviável processo de Tombamento compulsório por esse Órgão Estadual, cuja atribuição legal dessa medida contra esse bem imóvel confiscado, e pertencente à União Federal, é da SPHAN.

Sr. Diretor de Divisão da Secretaria Executiva:

Tendo em vista os termos do ofício SE-123/80, de 30/05/80, em que V. Sa. informa a esta Coordenadoria que foi aberto processo de Tombamento da "Estrada de Ferro Perus a Pirapora", pelo CONDEPHAAT, e, face a gravidade dessa inusitada medida sobre esse bem imóvel que atinge 32,5 kms. de extensão, que foi confiscado em 18/10/74 e, conseqüentemente, passou a ser propriedade da União Federal, cumpre-me, de imediato, esclarecer a esse Conselho a peculiar situação jurídico-administrativa dessa Estrada de Ferro, que justifica o reexame dessa decisão e arquivamento do processo, ou encaminhamento da matéria para pronunciamento da SPHAN, pelas razões a seguir apontadas:

Ilustríssimo Senhor
DR. ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão da Secretaria-Executiva
do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico,
Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado-CONDEPHAAT
Rua Líbero Badaró nº 39, 11º andar
SÃO PAULO - CAPITAL

71

I - A Estrada de Ferro Perus-Pirapora S.A., com a extensão total de 32,5 kms. é utilizada unicamente para o transporte de calcário para a fabricação de cimento, e faz a ligação entre a jazida desse minério em Cajamar e a Fábrica da Cia. Bras. de Cimento Portland Perus, da qual é um apêndice, sendo assim, essa Estrada de Ferro, de uso e finalidade estritamente industrial e da qual depende basicamente a Fábrica de Cimento, tanto que os Acervos dessas duas Empresas confiscadas integram o complexo industrial -Mineração/Ferrovia / /Fábrica-, cuja alienação do conjunto desses bens foi realizada por este Órgão em 20/05/80, mediante Concorrência Pública.

II - O Acervo da referida Estrada de Ferro juntamente com o da Cia. Bras. de Cimento Portland Perus foram confiscados do "Grupo Abdalla", nos termos do Decreto nº 74.728, de 18/10/74, passando, com essa incorporação, a pertencerem ao patrimônio público federal, e vinculados a esta Coordenadoria, órgão da estrutura básica do Ministério da Fazenda, anteriormente denominada "Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional", consoante o Decreto nº 76.085, de 06/08/75 que dispõe sobre a estrutura básica do Ministério da Fazenda.

III - Pelo Decreto Federal nº 79.155, de 24/01/77, o Ministério da Fazenda, através desta CEIPN, foi autorizado a alienar bens e acervos confiscados do "Grupo Abdalla". Para a execução obrigatória dessa alienação legalmente determinada, a CEIPN, após complexos trabalhos de levantamentos, avaliações e inventários, procedeu, em 20/05/80, a licitação do aludido complexo industrial-"Mineração/Ferrovia/Fábrica"-, integrante dos Acervos da Cia. Bras. de Cimento Portland Perus e da Estrada de Ferro Perus-Pirapora S.A., sendo que a proposta do Licitante-Vencedor foi devidamente homologada por esta Coordenadoria, conferindo, desta forma, eficácia à adjudicação.

- segue -

IV - É de se enfatizar que as próprias normas do Decreto Estadual nº 13.426, de 16/03/79, que cria a Secretaria de Estado da Cultura e dá providências correlatas, a que V. Sa. textualmente especifica em seu mencionado ofício, é expresso no artigo 144 em estabelecer e restrigir o Tombamento compulsório somente"de bens pertencentes ao Estado ou aos municípios".

Entretanto, essa Estrada de Ferro é bem da União Federal, achando-se excluída da área estadual, sendo, portanto, a medida desse pretendido Tombamento de competência da SPHAN, nos termos da legislação federal pertinente, o que mais evidencia a impropriedade desse Tombamento compulsório por esse Colendo Conselho, sem observância, inclusive, à própria hierarquia constitucional.

V - Finalmente, o prosseguimento de abertura do processo desse Tombamento, acarretará conseqüências danosas e imprevisíveis à Administração Federal, com óbices legais e impeditivos, na situação presente, para a lavratura do Contrato de venda desse complexo industrial, vez que sua alienação foi efetivada, sem qualquer limitação do direito de propriedade a seu novo titular, e agora,na fase de ser assinada a competente escritura,é que este Órgão recebe comunicação de que foi ordenada a abertura desse processo de Tombamento.

Além do mais o Licitante-Vencedor adquiriu esse bem imóvel dentro das condições previstas no Edital, sem qualquer diminuição de valor jurídico que acarreta o Tombamento, que reflete na redução do seu valor econômico, ficando impossibilitado de modernizar essas instalações ferroviárias com reflexos e prejuízos no exercício da atividade precípua e exclusiva da fabricação de cimento. Ante todos esses fatos,se for mantida a decisão desse impróprio Tombamento, se tornará inviável e impossibilitada a efetivação da alienação ordenada em Decreto Federal desses Acervos confiscados, e que têm por objetivo obrigatório o ressarcimento definitivo dos danos causados ao patrimônio público.

- segue -

MINISTÉRIO DA FAZENDA

COORDENADORIA DAS EMPRESAS INCORPORADAS AO PATRIMÔNIO NACIONAL

2. Pelos motivos justificadores expostos, espera esta Coordenadoria que esse Ilustre Conselho reexamine essa deliberação que ordenou esse Tombamento de bem da União Federal,que na espécie, por ser confiscado é necessariamente destinado à alienação, e determine o arquivamento do processo, ou, se o contrário entender, seja sustada qualquer resolução ou efeito dela resultante, e encaminhada a matéria para pronunciamento e decisão da Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-SPHAN que, pela legislação específica, é o Órgão competente na área federal para o tombamento de bem pertencente à União.

Apresento a V. Sa. os protestos de consideração e apreço.

AURÉLIO DA NOVA CASTELLO BRANCO
COORDENADOR DA COORDENADORIA DAS
EMPRESAS INCORPORADAS AO PATRIMÔNIO NACIONAL - MF

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

74

Folha de informação rubricada sob n.º .....

do PROC. CONDEPHAAT n.º 21273/80 (a) .....

Interessado ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

Providenciada(o) juntada dos documento(s) contante(s) de Fls. n.os 70/73 e encaminhado(s) a(o) E. Colegiado em 19/06/80.

SEÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO
CHEFE

50.000 - XI-979

Impr. Serv. Gráf. SICCT

PMC 21293/80 02

75

PAULISTUR

PLAJ/174/80 São Paulo, 30 de maio de 1980.

9/6/80

Senhor Secretário,

1980/80

9/6/80

Tendo em vista a importância histórico cultural da Estrada de Ferro Perus - Pirapora, importância esta reconhecida pelo CONDEPHAT quando deliberou a abertura do processo para tombamento daquele acervo, visto ser ela um conjunto completo, em funcionamento normal que necessita ser preservado como retrato de uma função economica específica.

Tendo, tomado conhecimento através da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, da existência do referido processo em andamento nessa Secretaria e reconhecendo o valor turístico cultural desse equipamento, que tem, inclusive um dos seus trechos em área desta Municipalidade (Parque Anhenguera) região de belo conjunto paisagístico.

Pressupomos pela obsolecência tecnológica da linha férrea em questão, que sua desativação como carga de cal será uma consequência natural no transcorrer dos próximos 2 anos.

Assim sendo, vimos mostrar interesse em trabalharmos em conjunto com o CONDEPHAT para a definição da proposta de uso e projeto de revitalização a ser desenvolvido paralelo ao processo de tombamento e consequente preservação.

Aguardando um pronunciamento de V.Sa., subscrevemo-nos.

Atenciosamente

Mario Carlos Beni
Diretor de Planejamento

Ao
Exmo. Sr.
DEPUTADO ANTONIO HENRIQUE CUNHA BUENO
DD. Secretário de Estado da Cultura
Rua Libero Badaró, 39
São Paulo - SP

76

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 76

do PROC. CONDEPHAAT n.º 21273/80 (a)

Interessado ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

Providenciada(o) juntada dos documento(s) retornando contante(s) de Fls. n.os 75 X ~~encaminhado(s)~~ a(o) E.Colegiado em 24/06/80

SEÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO
CHEFE

50.000 - XI-979 Impr. Serv. Gráf. SICCT

Encontra-se o presente processo aguardando, nesta Presidencia, por determinação do Senhor Secretário.
GP, aos 9/7/80

RUY OHTAKE
PRESIDENTE

À SE

Para aguardar no SAC
12/12/80

Segue ....., juntad..... nesta data, documento / folha... de informação rubricad..... sob n.º.....
.....em ..... de ..... de 19.....
(a).....

76a

MINISTÉRIO DA FAZENDA

COORDENADORIA DAS EMPRESAS INCORPORADAS AO PATRIMÔNIO NACIONAL

OFÍCIO Nº AC-123/80 São Paulo, 13 de junho de 1980

2135/80

Excelentíssimo Senhor Secretário,

Visa esta Coordenação supervisionar, coordenar , orientar e fiscalizar as empresas incorporadas ao Patrimônio Nacional e outros bens que lhe venham a ser jurisdicionados.

Recebemos o Of.SE-123/80 referente ao processo CONDEPHAAT nº 21.273/80 e para que possamos nos manifestar, solicitamos de Vossa Excelência determinar a remessa da cópia do referido processo,para que possamos tomar ciência de sua fundamentação e pareceres que estão alicerçando a iniciativa do Conselho.

Pedimos, também que, tendo em vista as finalidades dos Decretos de confisco, o expediente não tenha andamento' até a formal manifestação desta Coordenação.

No aguardo da atenção de Vossa Excelência, renovamos protestos de elevada estima e distinta consideração.

MIGUEL CORREA LEITE
Representante da CEIPN-SP

Excelentíssimo Senhor
Doutor ANTONIO HENRIQUE DA CUNHA BUENO
DD. Secretário da Secretaria de Estado da Cultura
Rua Líbero Badaró, 39 - 8º andar
São Paulo - SP

ngs/.

78

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 77

do Proc. CONDEPHAAT n.º 21273 / 80 (a)

Interessado ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Aguarde-se na SAC face o despacho do Exmo. Sr. Presidente do E.Colegiado.

S.E., aos 19 de dezembro de 1980

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

JM/scc

50.000 - XI-979 Impr. Serv. Gráf. SICCT

Segue ....., juntad.o..... nesta data, documento ~~folha... de informação~~ rubricad..... sob n.º 78/80

São Paulo em 05 de Janeiro de 1981

(a) .....

78/A.

ABPF

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

São Paulo, 29 de dezembro de 1980

4858/80

Ofício no. JM/02/80

Senhor Secretário

Vimos pelo presente manifestar-nos a propósito do pedido de tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, apresentado por esta Associação ao Conselho de Defesa do Patrimonio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico da Secretaria de Estado da Cultura em data de 18 de abril pp, através de nosso ofício no. PD/43/80, desejando nesta oportunidade manifestar nossa estranheza e apreensão ante a ausência de qualquer solução até a presente data, já decorridos quase 8 meses desde a comunicação de abertura do processo de tombamento no. 21273/80, por meio do ofício no. SE-122/80, daquele Conselho.

É para nós motivo de grande preocupação constatar a atual situação daquela ferrovia, qual seja a total paralisação do tráfego e a iminente transferencia-

Exmo. Sr.
Deputado Antonio Henrique da Cunha Bueno
DD. Secretário de Estado da Cultura
R. Líbero Badaró, 39 - 8o. andar
São Paulo - SP

ABPF

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

de seu patrimonio para as mãos dos particulares que a adquiriram da União. Como será do conhecimento de V.Sa., tal situação, na falta de proteção legal, sóe preceder a total destruição de uma ferrovia antiga.

Considerando que os novos proprietários não foram oficialmente cientificados da existencia de processo de tombamento e das disposições da legislação aplicável, particularmente dos artigos 142 e seu parágrafo único e 146 do decreto no. 13420, de 16 de março de 1979, tememos que por desconhecimento venham eles a prejudicar aquele valioso patrimonio, destruindo, alienando ou alterando qualquer elemento. Assim sendo, solicitamos sejam eles informados com a máxima urgência da existencia de processo de tombamento e suas implicações, bem como solicitamos a imediata continuação dos trâmites necessários ao tombamento, visto que a 1º de janeiro de 1981 a Estrada de Ferro Perús-Pirapora deixa de ser propriedade da União Federal, facilitando, portanto, o seu tombamento por um órgão estadual.

Aproveitamos a oportunidade para reiterar a V. Sa. os nossos protestos de estima e apreço.

Atenciosamente,

p.p. Juarez Spaletta

Diretor Presidente

RUA MATHIAS CARDOSO, 791 (BROOKLIN) — CEP 04581 — TELEFONES: 853-4728 - 543-9373 — CAIXA POSTAL..... — SÃO PAULO

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 80/81

do PROC. CONDEPHAAT º 21273/80 (a)

Interessado ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA.

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapóra.

Providenciada(o) juntada dos documento(s) constante(s) de Fls. nºs 78/79 e encaminhado(s) a(o) S.E.

em 05/01/81

SEÇÃO DE ATIV. COMPL. (COM.)

50.000 - XI-979

Impr. Serv. Gráf. SICCT

82

Ao Sr. Presidente do
C. Colegiado -
06-01-81

ALDO [illegible]
Diretor da Divisão
Secretaria Executiva
do CONDEPHAAT

Segue 1, juntad 1 nesta data, documento / folha... de informação rubricad 1 sob n.º 81

CONDEPHAAT em 16 de Janeiro de 1981

(a) S.A.C. [illegible]

ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO

São Paulo, 13 de janeiro de 1981

Senhor Secretário,

Venho pelo presente, cumprimentá-lo e solicitar de Vossa Excelência vistas do processo nº 21273/80 dessa conceituada Secretaria.

Certo de poder contar com sua atenção aproveito a oportunidade para apresentar meus protestos de elevada estima e consideração.

ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO

A
Sua Excelência, o Senhor
DR. ANTONIO HENRIQUE CUNHA BUENO
Digníssimo Secretário Extraordinário de
Estado da Cultura
São Paulo - Capital

à SE
Anexar ao
Processo

14.01.81

83

À SAC para juntar ao processo nº 21273/80,
e requer ao Sr Presidente do Parzellko.

SE., 15 de janeiro de 1981

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º .....

do PROC. CONDEPHAAT n.º 21273 / 80 (a) .....

Interessado ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIARIA

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapòra

Providenciada(o) Juntada ~~dos documento(s)~~ retornando

constante(s) de Fls. nºs 81 ~~e encaminhado(s)~~

a(o) E. Colegiado

em 16 / 01 / 81

SEÇÃO DE ATIV. COMPL. (COM.)

Segue ✓....., juntad✓..... nesta data, documento / folha... de informação rubricad✓..... sob n.º 93

CONDEPAT em 23 de Janeiro de 1991

(a) S.A.C. Marmora

83

Piracicaba, 29 de dezembro de 1980

Acho que este passeio não devia ser tombado como a estrada de ferro Madeira Mamoré porque é o trenzinho turístico um patrimônio Histórico e também por ser o único trem de bitola de 60 cm. E por isso acho que a estrada de ferro Carajás - Carajás deva ser mantida.

Manoel G. Troia Junior
Idade - 8 anos

À SE

Juntar ao proces.
Amoretti
21.01.81

Remetente - Manoel G. Troia Junior
Endereço - Av. Independencia 141

83

85

Caixa Postal 2778
CEP 01000 - São Paulo

Fone. 222-4533 - 223-2399
Res.: 853-4728

86

87

83

Piracicaba, 29 de dezembro de 1980

Acho que este percurso não deveria ser tombado como a estrada de ferro "Madeira Mamoré" porque é o trenzinho turístico um patrimonio Historico e também por ser o único trem de bitola de 60 cm. E por isso acho que a estrada de ferro "Perus-Pirapora" deveria ser mantida.

Marcoel G. Groia Junior
Idade - 9 anos

À SR

Juntar ao processo
Dorretche
21.01.81

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DE
PRESERVAÇÃO FERROVIARIA
A. B. P. F.

PATRICK DOLLINGER
DIRETOR ADMINISTRATIVO

Caixa Postal 2778
CEP 01000 - São Paulo

Fone. 222-4533 - 223-2399
Res.: 853-4728

83''

86

87

À SAC para juntar ao processo respectivo.

SE., 21 de janeiro de 1981

ALDO MELO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 84

do PROC. CONDEPHAAT n.º 21273 / 80 (a)

Interessado ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapóra

Providenciada(o) juntada dos documento(s)
constante(s) de Fls nºs 83 ~~a encaminhado(s)~~ retornando
a(o) E. Colegiado
em 23 / 01 / 81

SEÇÃO DE ATIV COMPL. (COM.)

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

85

Folha de informação rubricada sob n.º .....

do P.Condephaat n.º 21273/80 (a) .....

Interessado Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora

Sr. Diretor da SE

Por determinação verbal do Exmo. Sr. Presidente do E.Colegiado, elaboramos o ofício anexo à contra capa, em resposta à carta de fls.83, dos presentes autos.

SE., 27 de janeiro de 1981

JUDITH MONARI
Chefe de Seção Técnica-Substª.

1) De acordo.
2) Encaminhe-se à apreciação do Exmo. Sr. Presidente do E.Colegiado o ofício anexo à contracapa.

SE., 28 de janeiro de 1981

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

50.000 - XI-979 Impr. Serv. Gráf. SICCT

Aguardando nesta Presidencia por determinação do Senhor Presidente.

AT/GP, aos 22/4/81

Padula

Segue ....., juntad.✓..... nesta data, documento / folha... de informação rubricad.✓..... sob n.º 86/88

SAC em 09 de setembro de 1981

(a).....

Processo 21273/80 SC. 86

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Rua Líbero Badaró, 39 - 11º andar - CEP-01009

São Paulo, 15 de julho de 1981

Ofício GP-138/81

Senhor Prefeito

Em resposta à cordial visita que Vossa Excelência nos fez hoje, temos a informar o seguinte:

1 - Qualquer processo de tombamento, não significa que o objeto desse processo, não possa ser doado pelo proprietário, Dr. Antonio Abdalla Filho, desde que sejam atendidas as condições a seguir:

a) que o objeto não saia do país;
b) que o objeto não seja descaracterizado;
c) que a utilização do mesmo seja de acordo com o motivo que levará o estudo de tombamento.

2 - Essas considerações estão amparadas pela Legislação do Tombamento, que em nenhum artigo proibe a doação ou a alienação de bem em processo de tombamento.

3 - Portanto, este Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado CONDEPHAAT não se opõe à qualquer doação, desde que atendido o item 1.

Aproveitamos o ensejo para apresentar-lhe protestos de nossa alta estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

RUY OHTAKE
Presidente

Senhor
ERNESTO BETTIOL
DD. Prefeito Municipal de
DUMONT

100.000 - IV-980 Impr. Serv. Gráf. SICCT

Sr. Diretor da SE

Em atenção à determinação do Sr. Presidente do Conselho, solicitamos a juntada do presente no processo que trata do Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Piaçaguera

SE, 15/7/81

JOSETTE MONARI
Coordenadora Técnica Substituta

À S.A.C. em cumprimento ao despacho supra.
S.E., aos 15 de julho de 1981

ALDO TILLO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

JM/scc

Gabinete.

87

ABPF

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ofício PD/62/81

Urgente

1- À SAE
2- Ao Sr. Presidente do Conselho, após o STCR juntar minuta de ofício em resposta.
12-8-81

São Paulo, 12 de agôsto de 1981

Exmo. Sr. Diretor:

Em 17 de abril de 1980 a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária enviou ao CONDEPHAAT o ofício ref. PD/43/80, solicitando o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, acompanhado por um estudo histórico e apreciativo do seu valor como bem cultural. Segundo fomos informados por meio de seu prezado ofício ref. SE-122/80, de 30 de maio de 1980, foi aberto o respectivo processo de tombamento, sob número 21273/80. Todavia, decorrido um ano e três meses desde o primeiro trâmite, e não havendo recebido quaisquer outras notícias a respeito do assunto, respeitosamente solicitamos a V.Sa. as informações que seguem, no intuito de dar satisfações aos associados da ABPF:

a) O processo de tombamento continua em trâmite? Seria possível informar em que ponto se encontra o seu desenvolvimento e que etapas ainda faltam para que se conclua?

b) Há alguma previsão de data para a sua conclusão? Em caso afirmativo, qual seria esta data, aproximadamente?

(segue)

Ilmo. Sr.
Aldo Nilo Losso
MD Diretor de Divisão Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT- Secretaria de Estado da Cultura
R. Líbero Badaró, 39 - São Paulo - SP

91

RUA MATHIAS CARDOSO, 791 (BROOKLIN) — CEP 04581 — TELEFONES: 853-4728 - 543-9373 — CAIXA POSTAL 1 4 — SÃO PAULO

ABPF

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

c) Os atuais proprietários do referido bem cultural foram cientificados da abertura do processo de tombamento e suas implicações?

Agradecendo desde já a atenção que se dig ne dispensar ao presente e pondo-nos ao seu inteiro dispor para o que couber, apresentamos nossos protestos da mais elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente

Patrick H.F. Dollinger
Diretor-Presidente

RUA MATHIAS CARDOSO, 791 (BROOKLIN) — CEP 04581 — TELEFONES: 853-4728 - 543-9373 — CAIXA POSTAL 21.425 — SÃO PAULO

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 89

do PROC. CONDEPHAAT n.º 21273 / 80 (a)

Interessado ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapóra

Providenciada(o) juntada dos documento(s) constante(s) de Fls. nºs 86/88 e encaminhado(s) a(o) E. Colegiado em 09 / 09 / 81

Marmara

SEÇÃO DE ATIV. COMPL. (COM.)

Segue ....., juntad..... nesta data, documento / folha... de informação rubricad..... sob n.º 90

SAC. em 15 de Setembro de 1991

(a).....

Perus
Pirapora

ABPF

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

REF : PD/65/1981:

São Paulo, 4 de Setembro de 1981

Ilmo Sr,

Aldo Nilo Losso,
MD Diretor de Divisão Secretaria-Executiva,
CONDEPHAAT - Secretaria de Estado da Cultura,
Rua Libero Badaró , 39
São Paulo.

Prezado Senhor,

Estranhamos que até esta data não recebemos nenhuma resposta de V. Sa. ao nosso ofício PD/62/81 de 12 de Agôsto de 1981 e sôbre esse assunto os nossos Associados têm-nos pressionado bastante quanto à solução desse problema.

Não podemos compreender a razão da demora de resposta e voltamos à sua presença solicitando o seu pronunciamento quanto aos diversos itens ventilados em nosso supracitado ofício .

Sem mais pelo momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente.

Patrick H.F. Dollinger
Diretor Presidente.

PD/-

SECRETARIA DA CULTURA
CONDEPHAAT
04 SET 1981
SEÇÃO ADM COMPL. (CONDEPHAAT)

94

RUA MATHIAS CARDOSO, 791 (BROOKLIN) — CEP 04581 — TELEFONES: 853-4728 - 543-9373 — CAIXA POSTAL 21420 — SÃO PAULO

À SAC para juntar ao processo
21.273/80 retornando a seguir
à esta SE.

SE, 8 de setembro de 1981

ALDO NILO LOSSO
Diretor de Divisão
Secretaria Executiva
CONDEPHAAT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

do PROC. CONDEPHAAT n.º 21273 / 80 (a)

Interessado ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus -Pirapora

Providenciada(o) juntada dos documento(s) constante(s) de Fls. nºs 90 e encaminhado(s) a(o) Secretaria Executiva em 15 / 09 / 81

Maria

SEÇÃO DE ATIV. COMPL. (COM.)

RL

Urgente

Ao STER preparar resposta imediatamente e submeter ao Pres. do Conselho 15-9-87

Sr. Director da SE
Por ordem do Sr. Presidente, agradeça.
[illegible]
16-9-87

RL

J. L. Padula

Atender p/ ao Gabinete do Sr. Pres. do Conselho
14-X-87

Segue ...../....., juntad...../..... nesta data, documento ~~folha de informação~~ rubricad...../..... sob n.º 92

SAC em 011 de MAIO de 1982

(a) [illegible]

ABPF

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

of. 04/JM/82

São Paulo, 05 de abril de 1982

Prezado sr. Diretor:

Vimos pelo presente respeitosamente renovar nossas manifestações de profunda preocupação ante a falta de uma decisão final deste Conselho quanto ao processo de tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, (processo no. 21273/80) iniciado em maio de 1980.

Como deve ser do conhecimento de Vs. Sas., devido à falta de uma atuação mais decisiva deste órgão, o precioso acervo daquela ferrovia tem sofrido dilapidação e dispersão, não obstante as disposições contidas nos artigos 142 e seu parágrafo único e 146, do decreto no. 13.426, de 16 de março de 1979, e malgrado as reiteradas manifestações desta Associação e mesmo da imprensa a este respeito.

Assim sendo, não pode a ABPF deixar de manifestar a sua estranheza e consternação ante a total ausencia de uma conclusão do CONDEPHAAT a respeito até o momento, esperando contudo já não se faça ela tardar, para que a sociedade não se veja privada daquele extraordinário conjunto de bens culturais.

Sem mais, aproveitamos o ensejo para reiterar os nossos protestos da mais alta estima e distinta consideração.

Atenciosamente.

Júlio Eduardo Corrêa Dias de Moraes
Diretor de Patrimônio

Ilmo. Sr.
Aldo Nilo Losso
DD. Diretor de Divisão Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT- Secretaria de Estado da Cultura
R. Líbero Badaró, 39-11º andar- NESTA

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 93/A

do PROC. CONDEPHAAT n.º 21273 / 80 (a) C

Interessado ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA.

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra.

Providenciada(o) juntada dos documento(s)
constante(s) de Fls nºs 92 e encaminhado(a)
a(o) S.T.C.R. (conf. desp. flha 92)
em 11 / 05 / 82
SEÇÃO DE ATIV. COMPL. (COM)

OBS: Retornando à pedido, ao E. Colegiado, em 11/05/82, em mãos.

Encaminhem-se os autos ao S.T.C.R., conforme determinação de fls. 92.

SE, aos 15 de junho de 1982.

CELSO MARCHI
Diretor Técnico-Substº
Secretaria-Executiva
CONDEPHAAT

JM/mtr

100.000 - V-980 Imp. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

- CONDEPHAAT -

Rua Líbero Badaró, nº 39 11º andar CEP 01009

São Paulo, 06 de julho de 1982

Ofício STCR Nº 52/82

Prezado Senhor Diretor

O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT - através do Serviço Técnico de Conservação e Restauro, vem por meio desta, solicitar de Vossa Senhoria, atenciosamente, autorização para vistoria na Estrada de Ferro Perús-Pirapora, para análise do pediso da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, referente ao processo de tombamento da respectiva estrada e seus componentes.

Certos de contarmos com a Vossa colaboração, aproveitamos para reiterar nossos protestos de elevada estima e apreço.

Atenciosamente

GISELDA VISCONTI
Diretora Técnica

Ilmo. Sr.
Diretor ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO

50.000 - VII-980 Impr. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 95

do Proc. CONDEPHAAT n.º 21273/80 (a)

Interessado ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

Arq. Reinaldo
para complementação
de instrução.
MPVicconti
17-6-82

Ao arquiteto Guilherme
Motta para entrar em
contato com a ABPF e realizar
vistoria.
17.6.82.

Ao
Arquiteto Reinaldo

A vistoria requisitada no presente processo não foi possível de se efetuar dada a impossibilidade de acesso ao local, já que não se obteve resposta ao pedido de autorização de vistoria ao local, encaminhando a diretoria da Cia de Cimento Perus Pirapora.

Considerando- me impossibilitado em dar seguimento ao referente processo de tombamento da estrada de Ferro e seu material de inegavel valor cultural, já justificado na documentação da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, o encaminho para devidas providências.

STCR em 20 de setembro de 1982

Guilherme L. Motta

Guilherme L.Motta
arquiteto

Sra Diretora Técnica.

Trata-se de vistoria solicitada por este STCR, conforme ofício enviado à diretoria da Cia de Cimento Perus Pirapora / ofício STCR nº: 52/82 à fl 94, à Estrada de Ferro Perus-Pirapora, até o presente momento, temos a informar que o referido ofício não foi contestado, ficando este STCR impossibilitado de prosseguir a instrução do processo de tombamento da respectiva estrada de ferro e de seus componentes

STCR, 29/9/82

Sr. Diretor da SE

Face as dificuldades de vistoria ao local, impossibilitando o prosseguimento da instrução submetemos a apreciação superior, solicitando instruções.

1-10-82

Segue ....., juntad.a nesta data, ~~documento~~ folha... de informação rubricad.a sob n.º 96

São Paulo em 04 de Outubro de 1982

(a) Maria Teresa Romeo

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 96

do P.CONDEPHAAT n.º 21273/ 80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.-

Sr. Presidente do Conselho

Diante das informações contidas à fls. retro, do Serviço Técnico desta Secretaria Executiva, encaminho à consideração de Vossa Excelência os presentes autos.

CONDEPHAAT/SE, aos 04 de outubro de 1982.

CELSO MARCHI
Diretor

JM/mtr

50.000 - X-981

Impr. Serv. Gráf. SICCT

À SE.

Ao STCR para refletir sobre este caso em conexão com o processo nº 04889/80.

05/05/83
Antonio A. Arantes

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Ao STCR em cumprimento aos termos da determinação ut supra.

Condephaat, 6/5/83

JUDITH MONARI
Diretora Substituta
Secretária Executiva
CONDEPHAAT

A arquiteta Silvia para informar

27/5/83

MAAmi

Segue ....., juntad..... nesta data, documento / folha... de informação rubricad..... sob n.º.....

.....em.....de.....de 19.....

(a).....

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 97

do ..... n.º ..... / ..... (a) .....

Interessado

Assunto

Senhor Diretor Técnico

Após análise conjunta dos processos nº 212273/80 e SC 00065/82, que tratam respectivamente do pedido de tombamento apresentado pela ABPF, Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, e do pedido de prosseguimento do dito processo apresentado por Marlene Silva e outros, constatamos que o processo jamais recebeu parecer efetivamente técnico depois de aberto.

Afim de melhor ilustrar a afirmação acima apresentamos em anexo cronologia e síntese dos despachos acumulados nos dois processos.

Sugerimos a seguir alguns encaminhamentos:

- que seja enviado ofício ao proprietário, Sr. Antonio João Abdalla Filho, informando-o sobre a situação jurídica em que se encontra a Estrada de Ferro Perus Pirapora e seu acervo e reiterando solicitação anterior para vistoria ao local.
- que seja enviado ofício a ABPF com explicações sobre a situação do processo e solicitando que nossa vistoria seja realizada em conjunto com técnicos daquela entidade, já que o acervo em questão constitui matéria muito específica.

Sublinhamos o fato do CONDEPHAAT não ter respondido à correspondência recebida em função deste processo - não apenas à da ABPF, mas também à da Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao Patrimonio Nacional e do Sr. Antonio João Abdalla Filho, proprietários, em diferentes momentos, do bem em questão, e ainda da Paulistur, interessada em colaborar no estabelecimento da proposta de preservação. A única resposta efetuada foi ao Prefeito de

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 98

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado

Assunto

Dumont, que por final, não enviou nenhuma solicitação por escrito.

Aguardamos os encaminhamentos propostos para o mais prontamente possível darmos prosseguimento ao presente processo.

STCR, 31 de agosto de 1983

Silvia F. S. Wolff

SILVIA FERREIRA SANTOS WOLFF

Em anexo:-Sinopse do Documento Complementar Apresentado pela ABPF ao pedido de tombamento.

-Cronologia e síntese do andamento do processo nº212273/80.

-Cronologia e síntese do andamento do processo nº00065/82.

-Minutas para a correspondência a ser emitida.

Em tempo: Sugiro o encaminhamento do material anexo "A Estrada de Ferro Perus Pirapora - Um monumento histórico", de autoria da ABPF, ao setor de documentação, tendo em vista que este material se encontra integralmente copiado e apenso ao processo, de fls. 3 a 63

SSWolff

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 99

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado

Assunto

Sinopse do Documento Complementar apresentado pela ABPF ao pedido de tombamento em 1980.

A ABPF justifica a preservação ferroviária pela "fundamentalidade das ferrovias na conformação de todo interior do país".

O documento localiza e caracteriza a Estrada de Ferro Perus Pirapora, EFPP, insistindo sobre a necessidade de se manter a unidade daquele excepcional conjunto.

A ferrovia surgiu ligada a função de transporte de carga e de operários junto à primeira fábrica de cimento do país. Foi inaugurada em 1914. Em 1972 cessa de transportar passageiros e em 1974 é incorporada ao patrimônio nacional como parte do confisco dos bens da família Abdalla.

É a última ferrovia de bitola de 60 cm a operar na América e por esta razão constitui potencialmente um museu. Quando se deixou de lado em outras ferrovias a bitola de 60 cm, se passou a não fabricar mais material ferroviário para esta bitola. Em função disso a EFPP passou a se equipar com material de segunda mão, o que criou uma condição na qual possui locomotivas mais antigas que a própria ferrovia, com procedências de diversos países e períodos de construção variando de 1891 a 1945. O sistema de funcionamento da ferrovia também não sofreu alterações até a apresentação do pedido de tombamento.

A ABPF argumentava como objetivo do tombamento a garantia da sobrevivência de uma amostragem significativa do precioso e único acervo da EFPP, que se encontrava em perigo eminente — a união programava um leilão do material ferroviário para maio de 1980, razão pela qual a ABPF solicitava urgência para apreciação do pedido.

100.000 - V-980 Imp. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 100 —

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado

Assunto

A solicitante apresentava duas alternativas para preservação, uma parcial e outra de todo complexo:

Na proposta de preservação integral, o complexo ferroviário era vinculado à implantação do Parque Anhanguera, na ocasião em projeto. A estrada de ferro poderia constituir uma forma de transporte mais popular — é vinculada a rede de subúrbios da cidade de São Paulo e corta 18 Km da área do parque — e ainda uma atração turística em si. Ainda propunha-se a criação de um museu ferroviário no próprio parque.

Como alternativa, se esta se revelasse inviável, apresentava-se a necessidade de manutenção do acervo reunido num museu, da própria ABPF, que consideravam a melhor alternativa, ou ainda no Museu de Tecnologia ou no Museu Ferroviário Barão de Mauá. Estabecem para esta hipótese prioridades para preservação, que vão das locomotivas e vagões até a própria linha férrea, fls. 16 e 17.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 101

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado

Assunto

Cronologia e síntese do andamento do processo nº 212273/80

Em 17 de abril de 1980, pedido de tombamento pela ABPF fls. 2.

Em 15 de maio de 1980 se abre o processo de tombamento com base em parecer do STCR, que considerava a documentação apresentada pela ABPF suficiente para instrução e julgava a preservação do conjunto indispensável fls. 64, 65.

Em 30 de maio de 1980 a SE expede notificações de abertura do processo de tombamento aos Senhores:

- Juarez Spaletta, diretor da ABPF, requerente do tombamento fls.66;
- Dr. Aurélio da Nova Castello Branco, Coordenador das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional fls. 67;
- Sr. Alcides Soares Jr. - Delegado Titular da Polícia Civil de Perús fls.68.

Em 30 de maio de 1980 a Paulistur, através de seu diretor de planejamento, Mario Carlos Beni, manifesta ciencia do processo de tombamento e interesse em elaborar proposta de uso e revitalização em conjunto com o CONDEPHAAT. fls. 75.

Nenhuma resposta é enviada a este ofício.

100.000 - V-980

Imp. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 102

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado

Assunto

Em 9 de junho de 1980 o processo é encaminhado ao Arquiteto Ruy Gama para que elaborasse parecer técnico sobre a conveniência da preservação. Este técnico não se manifesta no processo, presumindo-se que não chegou a recebe-lo. fls. 69

Em 13 de junho de 1980 a Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao Patrimonio Nacional, através de seu representante no Estado de São Paulo, requer que o processo não tenha andamento e que seja o mesmo enviado aquela coordenação a fim de que se pudesse examinar a fundamentação e pareceres do mesmo. fls.76

Nenhuma resposta é enviada é este ofício.

Em 16 de junho de 1980 a Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao Patrimonio Nacional envia ofício ao CONDEPHAAT, assinado por Aurélio da Nova Castelo Branco, pedindo arquivamento do processo ou encaminhamento da matéria ao Sphan, para que se pronunciasse.

Justificava-se o arquivamento principalmente em função do prejuizo econômico que o tombamento acarretaria à União, que pretendia modernizar e vender o complexo. O envio ao Sphan, como alternativa, era justificado através do art. 144, que segundo a interpretação da coordenação impede o CONDEPHAAT de efetuar tombamentos compulsórios de bens da união, cabendo portanto ao órgão fe

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 102

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado

Assunto

deral Sphan, o pronunciamento final. fls.70,71,72,73

Nenhuma Contestação é enviada a este ofício

Em 9 de julho de 1980 a presidência do Egrégio Colegiado requer que o processo aguarde manifestação do Senhor Secretário da Cultura. fls.76 verso

Em 12 de dezembro de 1980 o processo é encaminhado a SAC, por despacho da presidencia, para aguardar.- fls.76 verso

Em 29 de dezembro de 1980 a ABPF, requerente do tombamento envia ofício manifestando estranheza pela paralização do processo, alertando para a iminência da transferência de propriedade do complexo em 1º de janeiro, da união para novos proprietários.fls. 78 e 79

O CONDEPHAAT não havia sido comunicado da venda, nem da identidade dos novos proprietários.

Nenhuma resposta é enviada a este ofício.

Em 13 de janeiro de 1981 o Sr. Antonio João Abdalla Filho pede vistas ao processo de tombamento sem especificar em que qualidade . fls 81

Logo a seguir, fls 86, fica esclarecido por outras vias ser o Sr. Antonio João Abdalla Filho, o novo proprietário do complexo.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 104

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado

Assunto

Nenhuma resposta é enviada ao ofício.

Em 15 de julho de 1981 o Presidente do CONDEPHAAT envia ofício ao Prefeito de Dumont em resposta a uma visita do mesmo, no qual se refere às restrições impostas pelo tombamento, dentre as quais não figura a impossibilidade de doação, donde se depreende a intenção da Prefeitura de Dumont de ser beneficiária de alguns componentes do acervo.

> Parte do acervo era composto por material ferroviário adquirido em 1962, do ramal de Dumont que se estinguia.
> Com isso se pode notar que a preocupação manifesta pela ABPF, de que o acervo começasse a ser disperso, tinha fundamento è que não era aspecto que o CONDEPHAAT examinava com cuidado.
> O CONDEPHAAT informa ao interessado que o acervo tratado no processo poderia ser doado pelo proprietário e não instrui ao proprietário que o órgão deve ser notificado desta operação, nem a proibe.

Em 12 de agosto de 1981 a ABPF manifesta sua preocupação e desconhecimento dos rumos do processo, indagando se o novo proprietário estava ciente das implicações do tombamento, fls. 87,88.

Nenhuma resposta é enviada.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 105

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado

Assunto

Em 4 de setembro de 1981 a ABPF manifesta estranheza por não ter recebido resposta a seu ofício de 12 de agosto 1981. fls. 90.

Em 15 de setembro de 1981 o processo é enviado ao STCR para elaboração de resposta a ABPF por despacho da SE. fls. 91 v.

Em 16 de setembro de 1981 o processo é paralisado por despacho do Presidente do Conselho encaminhado ao STCR fls.91 v.

Em 14 de outubro de 1981 a SE acata a paralisação e envia o processo ao presidente do Conselho fls. 91 v.

Em 5 de abril de 1982 a ABPF manifesta mais uma vez sua estranheza com relação ao silêncio do CONDEPHAAT, que segundo esta entidade também vinha sendo questionado pela imprensa e denuncia ainda dilapidação e dispersão que o acervo vinha sofrendo. fls. 92.
Nenhuma resposta é enviada a este ofício.

Em 12 de abril de 1982 a SE delibera que se encaminhe o processo ao STCR para informação, mas este paralisa na SAC até 11 de maio de 1982.fls.92.

Em 11 de maio de 1982 é entregue o processo em mãos, à pedido, ao Egrégio Colegiado. fls. 93

Em 15 de junho de 1982 a SE encaminha o processo ao STCR confirmando o despacho anterior de 12 de abril.fls.93.

100.000 - V-980 Imp. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 106

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado

Assunto

Em 17 de junho de 1982 se encaminha o processo a arquiteto do STCR para vistoriar fls.95.

Em 6 de julho de 1982 através de Ofício do STCR se solicita ao Sr. Diretor João Abdalla Filho, diretor da Cia. de Cimento Perus Pirapora, autorização para vistoria do complexo do qual é proprietário. fls.93

Nenhuma resposta é recebida.

Em 1 de outubro de 1982 o STCR encaminha o processo a SE se considerando impossibilitado para vistoriar o local, já que o ofício ao proprietário não merecera resposta. fls.95 v.

Em 4 de outubro de 1982 a SE encaminha o processo à presidência para consideração fls.96.

Em 5 de maio de 1983 a presidência reencaminha o processo ao STCR.

100.000 - V-980 Imp. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 107 -

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado

Assunto

Cronologia e síntese do andamento do processo nºSC 00065/82

Em 1º de janeiro de 1982 é enviado abaixo assinado ao Secretário da Cultura solicitando prosseguimento do processo nº 212273/80 de tombamento aberto no CONDEPHAAT em 30 de maio de 1980.fls.2

Em 8 de janeiro de 1982 o processo é enviado ao CONDEPHAAT pelo Gabinete do Secretário . fls.48 v.

Em 11 de janeiro de 1982 é enviado pela SE ao STCR para informação. Neste despacho é lembrada a existência do processo de tombamento. fls.49

Em 9 de fevereiro o processo chega ao STCR tendo ficado até então retido "por engano" na presidência. fls.49

O procedimento do STCR foi o de informar a SE que o processo de tombamento estava em fase de instrução, embora neste período pela análise do mesmo, se constate que o último despacho havia sido emitido em setembro de 1981, paralisando o processo na presidência.

O processo de tombamento não estava em fase de instrução -esteve por 9 (nove) meses, retido de setembro de 1981 até 17 de julho de 1982 na presidência.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 108

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado

Assunto

O processo é então encaminhado ao Gabinete do Secretário com a informação de que se encontrava em fase de instrução. Em consequência se expede ofício a ABPF, informando-a desta situação em que se encontrava o processo. fls.51

Em 20 de abril de 1982 há despacho do Chefe de Gabinete para que se arquive o processo, já que sua motivação — o pedido feito por abaixo assinado de que se desse prosseguimento ao processo de tombamento, para todos os efeitos, estava atendido:" o processo encontrava-se em fase de instrução". fls.52 v.

Em 10 de maio de 1982 a ABPF envia ofício ao Chefe de Gabinete buscando esclarecimentos com relação aos ofícios enviados ao CONDEPHAAT, e não respondidos,e as informações verbais sobre o andamento do processo prestadas, em nome do CONDEPHAAT, pela Sra. Leonilda Padula, e ainda sobre em que situação mais especificamente se encontrava o processo de tombamento. fls.52,54 e 55

Em 20 de maio de 1982 o processo é novamente enviado ao CONDEPHAAT. fls. 55 v.

Em 25 de maio de 1982 o processo é devolvido ao Gabinete do Secretário, desta feita com a informação de que o processo se encontrava no Egrégio Colegiado para decisões finais. fls.56

Deve-se salientar que não há razão, evidente no processo, para que as informações de março e maio tivessem teores diferentes — na primeira se

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 109

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado

Assunto

dizia estar o processo em fase de instrução, na segunda em estudos finais no Egrégio Colegiado — já que neste período o processo se encontrava paralisado na presidência.

Em 1º de junho de 1982 o Chefe de Gabinete retorna o processo ao CONDEPHAAT pedindo esclarecimentos quanto as perspectivas de conclusão do processo de tombamento. fls. 56 v.

Em 4 de junho de 1982 o processo é encaminhado pela SE à presidência do Colegiado para consideração. fls. 57

Em maio de 1983 o processo é encaminhado ao STCR.

100.000 - V-980 Imp. Serv. Gráf. SICCT

109

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

São Paulo, 08 de dezembro de 1.983

OF.GP-715/83

Prezado Dr. Abdalla:

Conforme já expressamos no Ofício GP-653/83, P.Condephaat, nº 21.273/80 o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico decidiu dar prosseguimento ao Processo nº 21.273/80 de estudo de tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, de sua propriedade.

No dia 16 de novembro, nossos técnicos foram recebidos por seus funcionários podendo tomar um primeiro conhecimento com á área em estudo. Para melhor avaliarmos no entanto o pedido no que diz respeito ao material rodante vimos solicitar permissão para nossos técnicos poderem elaborar um inventário detalhado dos componentes do acervo.

Gostaríamos de lembrar que qualquer transação comercial envolvendo o material rodante, os trilhos ou qualquer compenente do sitema ferroviário deve ser notificado, com antecedência a este Conselho.

Aproveito a oportunidade para agradecer a atenção que a equipe de V.Sa. tem dispensado aos nossos técnicos.

Atenciosamente

Antonio A. Arantes

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Ilmo. Sr.
Dr. ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO
DD Presidente da Estrada de Ferro
Perus - Pirapora
Rua 3 de dezembro, 38/70
01014- São Paulo - SP

50.000 - VII-980

Impr. Serv. Gráf. SICCT

Segue juntada doc. sob. Nº 220 à 226
São Paulo, 21/12/83

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 110

do Proc. Condephaat n.º 21272/80 (a)

Interessado ABPF

Assunto Tombamento Estrada de Ferro Paulo-Piracicaba.

Senhor Presidente.

Encaminhamos informação técnica e amplo relato das circunstâncias a que esteve sujeito o presente processo.

Diante do exposto, tomo a liberdade de propor medidas de urgência nas providências necessárias à instrução do presente processo.

2/9/83

A ao STCR para (SILVIA) dar prosseguimento aos estudos. (10/10/83)

AA.

Silvia Cristina

100.000 - V-980 Imp. Serv. Gráf. SICCT

115

fls. 111

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
Rua Líbero Badaró, 39

CONDEPHAAT

São Paulo, 18 de novembro de 1983.

Ofício GP-nº 653/83
P.Condephaat nº 22273/80

Senhor Proprietário

Vimos comunicar a Vossa Senhoria que o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado decidiu dar prosseguimento ao Processo nº 21 273/80 de estudo de tombamento da Estrada de Ferro Perus - Pirapora, de sua propriedade.

De conformidade com a legislação aplicável à espécie, ou seja, às disposições contidas no artigo 142 e seu parágrafo único, bem como no artigo 146 do Decreto nº 13 426, de 16.3.79, a abertura do processo de estudo de tombamento assegura desde logo a preservação do bem tombado, ficando, portanto, proibida qualquer intervenção no bem, em termos de destruição ou de alteração, que possam vir a descaracterizá-lo.

Nesta oportunidade, vimos apresentar nossos agradecimentos pela acolhida prestada a nossos técnicos por ocasião da vistoria realizada no dia 17 do corrente, na Ferrovia Perus - Pirapora.

Atenciosamente,

Antonio A. Arantes

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Dr. Antonio João Abdalla Filho
DD.Presidente da Estrada de Ferro
Perus - Pirapora
Rua 3 de dezembro, 38 - 7º
São Paulo

CEP 01014

Gi/Isa*

50.000 - VII-980 Impr. Serv. Gráf. SICCT

Fls. 112

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Rua Líbero Badaró, 39

CONDEPHAAT

São Paulo, 18 de novembro de 1983.

Ofício GP-nº 654/83
P.Condephaat nº 21273/80

Senhor Prefeito

Vimos comunicar a Vossa Senhoria que o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado decidiu dar prosseguimento ao Processo nº 21 273/80 de estudo de tombamento da Estrada de Ferro Perus - Pirapora.

De conformidade com a legislação aplicável à espécie, ou seja, às disposições contidas no artigo 142 e seu parágrafo único, bem como no artigo 146 do Decreto nº 13 426, de 16.3.79, a abertura do processo de estudo de tombamento assegura desde logo a preservação do bem tombado, ficando, portanto, proibida qualquer intervenção no bem, em termos de destruição ou de alteração, que possam vir a descaracterizá-lo.

Certos de poder contar com a colaboração de Vossa Senhoria, aproveitamos a oportunidade para apresentar-lhe protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Senhor
Dr. Aristides O. R. de Andrade
DD. Prefeito de Cajamar
Praça Helena Toledo, 30
Cajamar
CEP 07750

Gi/Isa*

50.000 - VII-980

Impr. Serv. Gráf. SICCT

fls. 113

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Rua Líbero Badaró, 39

CONDEPHAAT

São Paulo, 18 de novembro de 1983.

Ofício GP-nº 655/83
P.Condephaat nº 21273/80

Senhor Delegado

Vimos comunicar a Vossa Senhoria que o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado decidiu dar prosseguimento ao Processo nº 21 273/80 de estudo de tombamento da Estrada de Ferro Perus - Pirapora.

De conformidade com a legislação aplicável à espécie, ou seja, às disposições contidas no artigo 142 e seu parágrafo único, bem como no artigo 146 do Decreto nº 13 426, de 16.3.79, a abertura do processo de estudo de tombamento assegura desde logo a preservação do bem tombado, ficando, portanto, proibida qualquer intervenção no bem, em termos de destruição ou de alteração, que possam vir a descaracterizá-lo.

Certos de poder contar com a colaboração de Vossa Senhoria, aproveitamos a oportunidade para apresentar-lhe protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Senhor
Delegado Titular do 46 Distrito
Policial
Av. Fiorello Pecicacco, 320
Perus
CEP 05201

50.000 - VII-980

Impr. Serv. Gráf. SICCT

fls. 114

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Rua Líbero Badaró, 39

CONDEPHAAT

São Paulo, 22 de novembro de 1983.

Ofício GP-nº 660/83
P.Condephaat nº 21273/80

Senhor Administrador

Vimos comunicar a Vossa Senhoria que o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado decidiu dar prosseguimento ao Processo nº 21 273/80 de estudo de tombamento da Estrada de Ferro Perus - Pirapora.

De conformidade com a legislação aplicável à espécie, ou seja, às disposições contidas no artigo 142 e seu parágrafo único, bem como no artigo 146 do Decreto nº 13 426, de 16.3.79, a abertura do processo de estudo de tombamento assegura desde logo a preservação do bem tombado, ficando, portanto, proibida qualquer intervenção no bem, em termos de destruição ou de alteração, que possam vir a descaracterizá-lo.

Certos de poder contar com a colaboração de Vossa Senhoria, aproveitamos a oportunidade para apresentar-lhe protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Ao Senhor
Prof. Nilton dos Santos
DD.Administrador Regional de Pirituba - Perus
Av. Mutinga nº 1 425
Capital
CEP 05110

Gi/Isa*

50.000 - VII-980

Impr. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 115

do ..... n.º 21273 / 80 (a) .....

Interessado :

Assunto:

Senhor Diretor Técnico

Dando prosseguimento aos estudos de tombamento da E.F.P.P., nos reunimos, as arquitetas Maria Cristina Wolff de Carvalho e Silvia Ferreira Santos Wolff, ao arquiteto Julio Moraes, associado da ABPF, que nos fez um relato atualizado das disposições daquela associação com relação à preservação do acervo ferroviário da Perus-Pirapora.

Segundo a ABPF o ideal seria a preservação de todo o sistema ferroviário (paralisado desde janeiro de 1983) e do importante material rodante, conforme já havia se manifestado no pedido de tombamento. Propunham no entanto, que se fosse de todo impossível a preservação integral, que solicitássemos aos proprietários a preservação do ramal de Gato Preto e de suas oficinas, visando a manutenção do material rodante e a possibilidade de manutenção das máquinas, ainda que por poucos quilômetros.

Nesta reunião, realizada no dia 19/10, marcamos para o dia 27/10 uma visita para fazermos um primeiro reconhecimento de área.

Nesta ocasião ainda não háviamos solicitado permissão para vistoria à diretoria da empresa, nos limitando a visitar os locais de livre acesso para o público em geral, sem realizar documentação fotográfica.

Primeiramente nos dirigimos a Perus, através de uma estrada secundária da Via Anhanguera e que corta o parque do mesmo nome.

Em Perus se localiza a fábrica de cimento e o ponto inicial do tronco ferroviário. Constatamos, olhando à distância que,

Nesta data procedi a juntada de cópia da fl. 116 que havia desaparecido do processo.

STCL 2 de fevereiro de 1987

Silvia Strolli
arquiteta

Segue ....., juntad..... nesta data, documento / folha... de informação rubricad..... sob n.º.....

.....em.....de.....de 19.....

(a).....

116/85

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º .....

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado:

Assunto:

dos quatro fornos que possui a fábrica apenas um estava funcionando e que não havia movimento de trens.

Retornando à Via Anhanguera observamos o local no qual esta passa em desnível sobre o Km 11 da E.F.P.P., nos dirigindo a Gato Preto, Km 19 da mesma é também onde se localizam as oficinas de manutenção.

O local, uma grande área plana circundada por elevações com muita vegetação e de bom potencial para [illegible] paisagística que vise turismo. No plano, localizam-se as oficinas e um triângulo para manobras das composições. Ainda há, em precárias condições, componentes do antigo sistema de beneficiamento do material bruto - um britador e um forno desativados. Nas elevações há um casario com residências de antigos trabalhadores, uma escola e um escritório.

De Gato Preto nos dirigimos a Cajamar através de outra pequena estrada vicinal , que atualmente encontra-se interrompida. Esta estrada corta a ferrovia no Km 17. Pudemos neste ponto constatar o precário estado da linha telefônica que servia à ferrovia; praticamente não há mais fios, roubados segundo informações posteriores, e que os postes estão caindo.

Terminamos nosso reconhecimento em Cajamar, ponto final da linha férrea e local da extração da matéria prima para a fábrica de cimento. Este local, ao que consta, é provido de importantes jazidas de calcáreo.

Lá se localizam escritórios, residências e inúmeros galpões para abrigo do material rodante. Também é em Cajamar, a chamada " fila da morte", onde são colocados os vagões e locomotivas que não se pretende mais recuperar.

Conforme foi explicado anteriormente todas estas verificações foram feitas por nós, sempre assessoradas pelo arq. Julio Moraes, à distância, visto a impossibilidade de uma verificação detalhada da situação em que se encontrava o acervo.

Impr. Serv. Gráf. SICCT

50.000 - X-901

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 117

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto:

O relatório oral desta visita foi feito no Conselho pela Arq. Maria Cristina Wolff de Carvalho, na reunião ordinária seguinte, dia 31/10. Nesta reunião foi manifestada nossa preocupação sobre como deveriam ser reiniciados os contactos com o atual proprietário, cujas intenções relativas à preservação do conjunto eram desconhecidas, com o agravante de havermos recebido denúncias sobre sua disposição de destruir o acervo e comercializá-lo como sucata.

A conclusão do Conselho foi a de iniciar cautelosamente contactos com os proprietários, assessorados pela ABPF . Este procedimento foi acelerado por uma denúncia recebida no dia 10/11 de que o acervo estava sendo destruído.

No final deste mesmo dia nos dirigimos para lá, acompanhadas pelo diretor técnico e pelo funcionário da SPHAN, José Saia Netto. A SPHAN se fez representar em função de processo de tombamento também existente naquela secretaria.

A permissão para vistoria havia sido dada por telefone por um funcionário da empresa ~~com~~ ao presidente do Conselho, Antonio Augusto Arantes Neto. Nos dirigimos inicialmente a Gato Preto, lá sendo impossibilitados de efetuar vistoria, por funcionários que alegavam desconhecimento de qualquer autorização. Nos dirigimos então a Cajamar onde a segurança também alegou desconhecimento, não nos permitindo vistoriar. Ficou acertado por telefone, entre o Diretor Técnico e um dos diretores da empresa que tornássemos a telefonar na 2ª feira, 14/11.

No dia seguinte, 11/11 recebemos no CONDEPHAAT visita do Senhor Patrick Dollinger, diretor administrativo da ABPF, que muito preocupado nos solicitou que acompanhássemos no dia seguinte o arq. Julio Moraes e mais um associado a nova vistória ao local, ainda que feita à distância. Solicitando que esta visita

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 118

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto:

fosse feita no sábado, único dia em que seus associados poderiam nos acompanhar.

Nesta vistoria do dia 12/11, acompanhados pelo diretor técnico, não pudemos constatar quase nada. De novo, conhecemos apenas, em Cajamar o local onde as pedras eram despejadas em pequenos vagonetes. Este sistema está totalmente prejudicado, os trilhos foram recobertos com pedras e o transporte está sendo feito com caminhões.

No dia 14/11, 2ª feira, o Diretor Técnico conseguiu finalmente acertar a vistoria para o dia 16/11. Esta vistoria foi realizada pela arq. Silvia Ferreira Santos Wolff, acompanhada pelo Diretor Técnico e pelo funcionário da SPHAN, José Saia Netto. O relato desta vistoria foi feito oralmente no Conselho na reunião extraordinária do dia 17/11, à qual compareceu o arq. Julio Moraes, representando a ABPF.

Nesta vistoria foi realizada extensa documentação fotográfica, que anexamos a seguir com a intenção de registrar ao máximo as condições em que se encontrava o acervo. Também elaboramos uma listagem de todas as locomotivas encontradas, que comparada à de fls. 24,25 e26 do processo, elaborada pela ABPF, nos permite dizer que nada de irrecuperável aconteceu com as locomotivas ainda. Com exceção da locomotiva nº 12, que foi doada à Prefeitura do Município de Dumont e que se encontra exposta ao tempo e em mau estado, as demais encontram-se em condições semelhantes a de quando foi solicitado o tombamento.

No dia 16/11, inicialmente nos dirigimos à fábrica de cimento, em Perus, onde fomos recebido pelo Eng. Raul Landini , que nos manifestou enfaticamente a disposição de recuperação do sistema ferroviário, que segundo ele deveria funcionar novamente a partir de janeiro. Alegava ser o transporte ferroviário o mais viável economicamente e que seria ideal visto que a fábrica está sendo modernizada.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 119

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto:

Em Perus vistoriamos as instalações e localizamos a locomotiva nº 16, razoavelmente conservada sob um telheiro. De lá nos dirigimos a Gato Preto, num carro da empresa, acompanhados por um geólogo, funcionário da mesma.

Em Gato Preto pudemos afinal vistoriar as oficinas de manutenção, que segundo informações tem funcionando apenas ocasionalmente, para consertos relacionados à fábrica, mas não de material rodante. Lá localizamos em estado razoável as locomotivas nº 6, nº 11 e nº 18; a de nº 3 lá se encontra desmontada.

O equipamento da oficina encontra-se aparentemente em bom estado, embora haja denúncias de que está sendo sucateado. Nós realmente constatamos em Gato Preto , que havia dois operários cortando algumas peças enormes com maçarico.

Em Cajamar encontramos em razoável estado de conservação as locomotivas de nº 2, nº 5, nº 8, nº 10, nº 14 e nº 17. As de nº 9, nº 13 e nº 15 já se encontravam na fila de morte na ocasião do pedido de tombamento e são provavelmente os destroços que não pudemos identificar (segundo a ABPF, ainda são recuperáveis.) A locomotiva de nº 4, em tráfego no pedido de tombamento não pudemos localizar, e a de nº 12, conforme já relatado, foi doada a Dumont com desconhecimento oficial do CONDEPHAAT, mas com anuência da presidência, quando consultada, em julho de 1981, sobre a possibilidade de ser o material doado. Verificamos ainda a existência de vários carros de passageiros e vários vagonetes para transporte de pedras.

Notamos ainda que uma considerável quantidade de trilhos estava sendo transportada por caminhão, não sabemos se para ser vendido.

Em Cajamar nos esperava apitando a locomotiva nº 17 com um carro de passageiros que nos levou a inspecionar a linha até o Km 12, onde a linha está interrompida - o leito sob a linha foi lavado pelas chuvas em janeiro de 1982 e desde então está parti

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 120

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto:

ralisado o tráfego. A linha, fora esta interrupção, continua transitável, mas visivelmente carente de manutenção: há vários dormentes apodrecidos e vegetação invadindo a linha. A linha telefônica não será reativada, segundo o Eng. Raul Landini-se prevê a utilização de rádio.

A impressão geral que pudemos obter é de que havia uma grande disposição por parte do Eng. Raul Landini, em nos convencer de que não destruiriam nada e que pelo contrário reativariam o sistema. Não acreditamos que seja possível uma recuperação até janeiro, mas também não sentimos uma destruição iminente.

Por outro lado, recebemos dia 1/12, telefonema do Arq. Julio Moraes, nos avisando ter recebido informações de que todo material rodante de Cajamar desapareceu, e de que há intensa movimentação da sucata.

Após nosso relato no Conselho ficou acertado de que seriam tomadas providências para notificar oficialmente o proprietário da decisão de se dar prosseguimento aos estudos para o processo de tombamento. Também se previu reuniões com a ABPF e com o proprietário visando estudar a melhor forma para se atingir um objetivo comum e a preservação.

Acreditamos que é providência necessária solicitarmos uma permanente permissão para vistoria para podermos, inclusive elaborar um inventário detalhado, prevenindo novas dispersões do conjunto. Esta medida deve ser acompanhada da agilização das decisões já tomadas na última reunião extraordinária do Conselho, que tratou do assunto, ou seja, o início das negociações entre as partes envolvidas e interessadas na elaboração do projeto de preservação.

Consideramos também interessante a designação de um Conselheiro relator que a partir deste momento acompanhe o anda-

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 121

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto:

mento do processo.

O interesse neste acompanhamento reside no fato de que este processo é de tombamento e que as providências acima sugeridas visam somente a delimitação do que deve ser tombado. Esta delimitação no entanto, não diz respeito ao mérito do objeto de tombamento e sim à intenção de se conseguir bom termos com o proprietário, no sentido de não ferir excessivamente seus interesses particulares.

De nossa análise da justificativa do pedido de tombamento apresentado pela ABPF acrescida pelo conhecimento adquirido em nossa vistorias, consideramos o conjunto do sistema ferroviário e de seu material rodante de inegável valor, por suas próprias características peculiares e ainda como documento do período de multiplicação de pequenos ramais ferroviários no sul do país.

O conjunto é muito característico pela condição de ser um dos últimos remanescentes de bitola de 60 cm no mundo e pela interessante composição de seu material rodante, que foi se formando principalmente a partir da aquisição de componentes ferroviários de linhas que se extinguiam.

Representante de um momento da engenharia ferroviária, que estabelecia um traçado " preguiçoso", a fim de não enfrentar acidentes geográficos, a linha é muito característica assim como as locomotivas à vapor e vagões cujas mecânica e pequenas dimensões por sua vez impostas pela bitola diminuta implicava um desenho peculiar dos componentes.

Às qualidades acima descritas somam-se a qualidade paisagística da região, facilidade de acesso a partir de São Paulo por rodovia ou ferrovia e a vizinhança com o Parque Anhanguera,

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 122

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado :

Assunto:

o que cria condições ideais, para um projeto de utilização em que seriam beneficiados não apenas os imediatamente interessados em preservação ferroviária, mas a população em geral.

Anexamos a esta informação, minuta da correspondência a ser enviada aos proprietários e a documentação fotográfica realizada.

Era o que tinhamos a informar.

STCR, em 06 de dezembro de 1983

MARIA CRISTINA WOLFF DE CARVALHO
Arquiteto

SILVIA FERREIRA SANTOS WOLFF
Arquiteto

A definir Documentação
Fotográfica realizada por
Marcos José Camilho. fls. 123 a 165

Segue ....., juntad..... nesta data, documento / folha... de informação rubricad..... sob n.º.....

.....em.....de.....de 19.....

(a).....

(1)

(2)

(3)

(4)

PERUS

5

CABINE DE COMANDO (COMPARE COM FOTO Nº 10, FLS. 36)

6

DETALHE

TUBO PARA MENSAGENS

(2)

LOCOMOTIVA Nº 16 - ABRIGADA SOB UM TELHEIRO
NA FÁBRICA DE CIMENTO EM PERUS

(8)


16
COMPANHIA BRASILEIRA DE
CIMENTO PORTLAND PERÚS

(9)


16
COMPANHIA BRASILEIRA DE
CIMENTO PORTLAND PERÚS

10

11

(12)

LOCAL ONDE É DESCARREGADA A MATÉRIA PRIMA, PROVENIENTE DE CAJAMAR.
O SISTEMA ATUALMENTE NÃO ESTÁ EM FUNCIONAMENTO, SENDO O TRANSPORTE FEITO POR CAMINHÕES.
AS DUAS COMPOSIÇÕES DE "GONDOLAS" NÃO ESTÃO EM FUNCIONAMENTO.

GATO PRETO

(13)

1.

(14)

2.

VISTA GERAL DE GATO PRETO

1. AO FUNDO ANHANGUERA E CASARIO DA CIA. PERUS
2. BRITADOR, OS DOIS NÍVEIS DA FERROVIA, REMANESCENTE DE ANTIGO FORNO (COMPARAR COM FOTO 17 DE FLS. 42)

15

16

OS DOIS NÍVEIS DA FERROVIA, ANTIGO FORNO (COMPARAR COM FOTO 9. FLS. 34 ONDE O MESMO FORNO APARECE E MAIS 5 QUE NÃO EXISTEM)

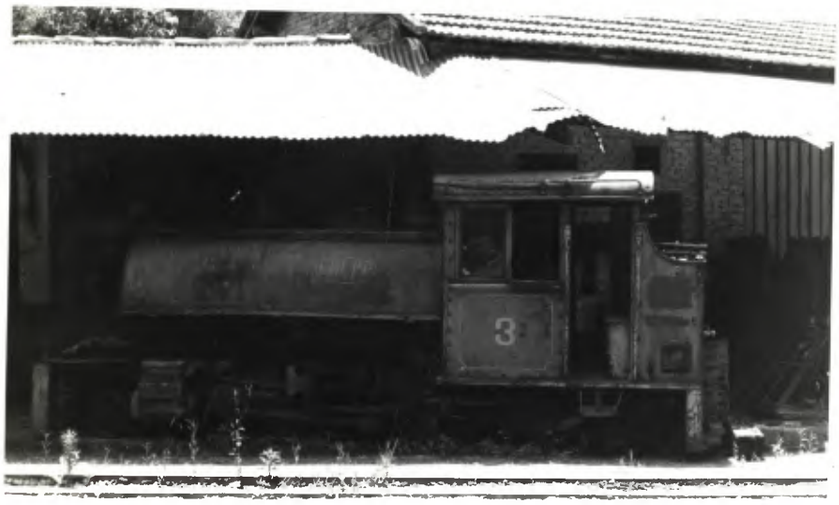
(12)

(18)

CASARIO DE ANTIGOS MORADORES

(19)

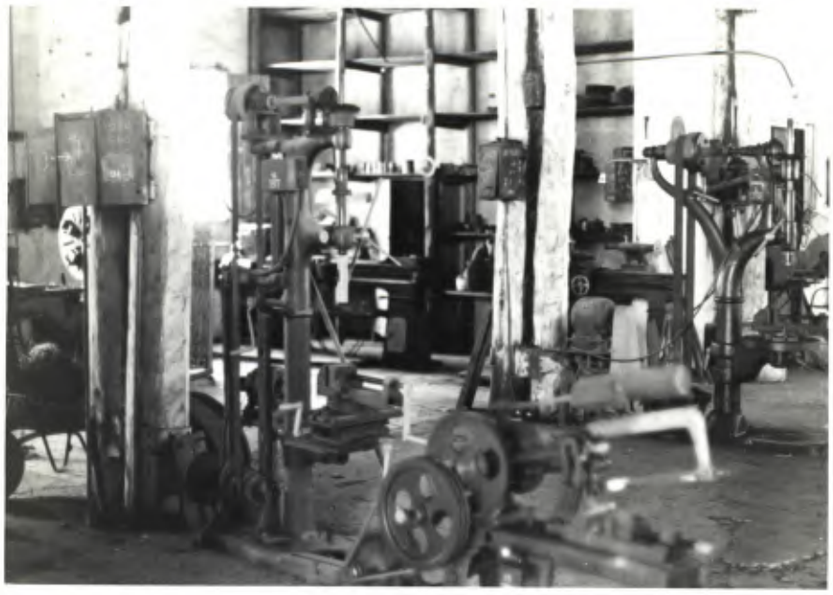
(20)



LOCOMOTIVA Nº 3 DESMONTADA NAS OFICINAS DE GATO PRETO.

CAJAMAR

21

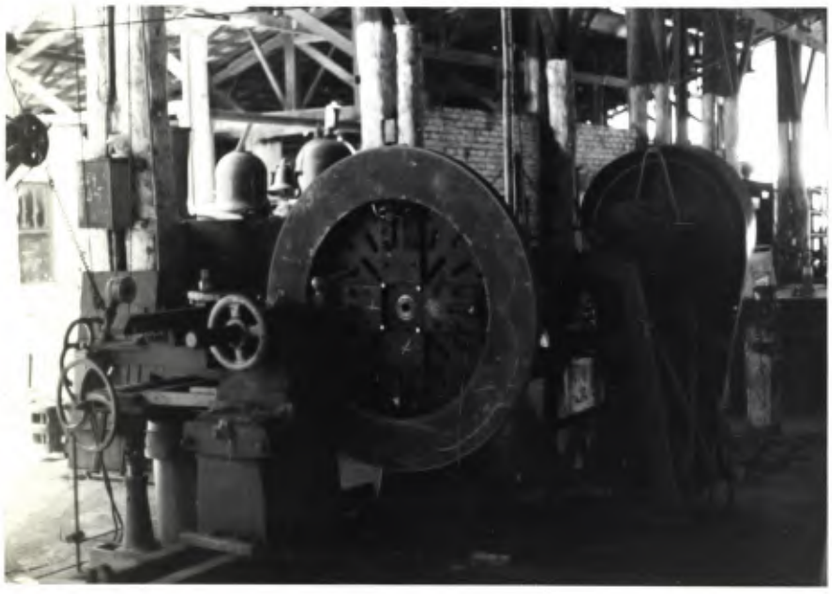


22

OFICINAS DE MANUTENÇÃO

23

24



25

26

COMPONENTES DE LOCOMOTIVAS DESMONTADAS NAS OFICINAS

27

28

138
2

29

30

(31)

(32)

LOCOMOTIVA Nº 6, CONSERVADA SOB UM TELHEIRO VIZINHO ÀS OFICINAS

33

34

141

35

SUCATA ABANDONADA

36

37

MATERIAL SENDO SUCATEADO, NÃO SE TRATA DE MATERIAL FERROVIÁRIO

38

39

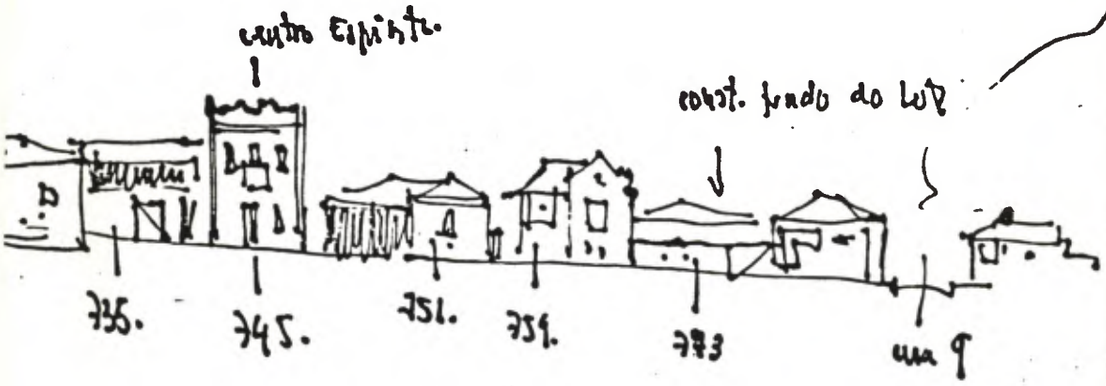
(40)

VISTA DO CASARIO DE ANTIGOS MORADORES QUE VEM SENDO DESOCUPADO.

(41)

VISTA PARCIAL DE CASTANHAL · GALPÕES

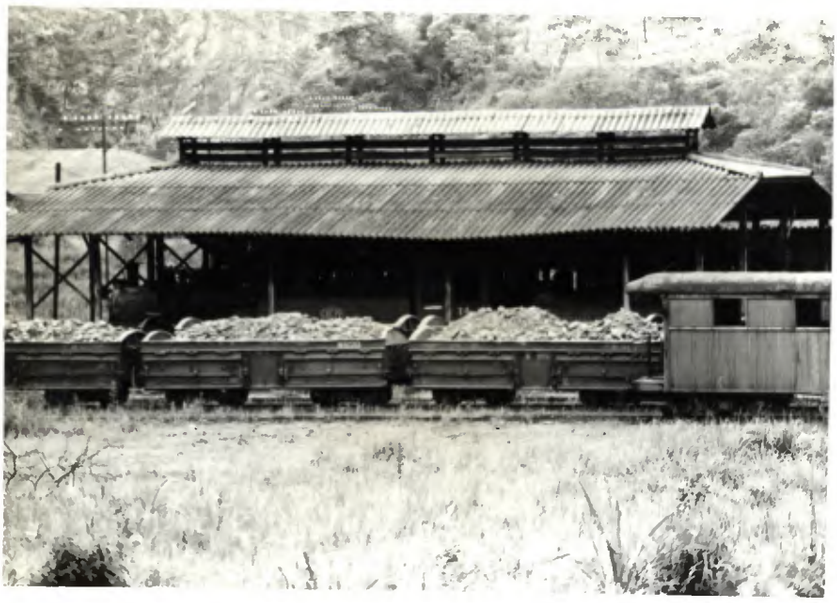
Evangelho Quadrangular ...



42

TRILHOS SENDO PREPARADOS PARA TRANS-PONTES

(43)



(44)

- COMPOSIÇÕES DE GONDOLAS CARREGADAS EM CARAJÁS.
- ESTÃO ESTACIONADAS DESDE A PARALISAÇÃO DA FERROVIA

45

46

47

48

150

45

VISTA PARCIAL DO CASAMAR - À ESQUERDA
A CHAMADA "FICA DA MONTE"

(50)

1

(51)

2

MATERIAL RODANTE ABANDONADO NA "FICA DA MONTE" (COMPARE A FOTO 2 À FOTO 37, DE FLS. 60)

52

53

54

"FILA DA MONTE"

55

"FILA DA MONTE"

154

58

162

(5)

56

57

GALPÃO PARA ABRIGO DE LOCOMOTIVAS

(60)

(61)

62

63

64

65

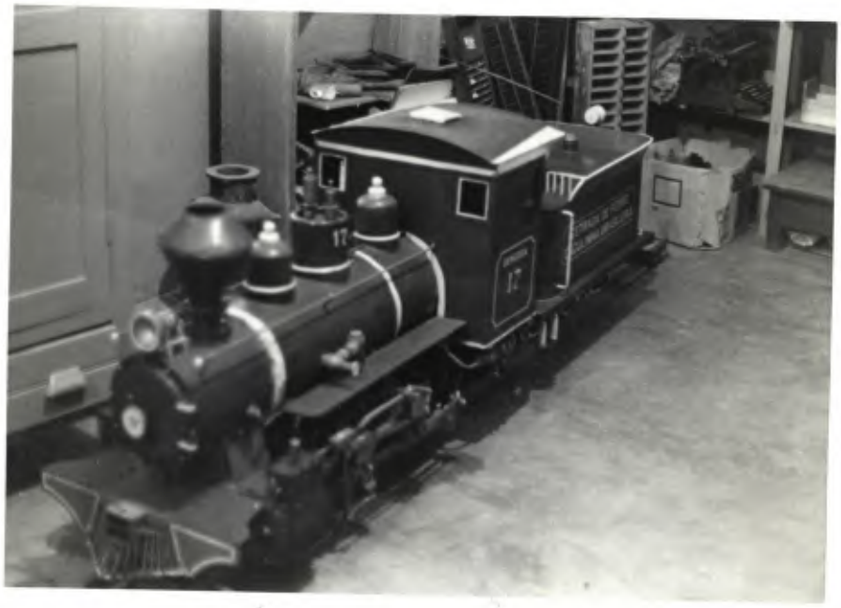

RUA
DOMINGUES
VARGAS
CAIÚBI
RUA SÃO BENTO
DE
SÃO
VISCONDE
DE
CAMARGO
R. ALEXANDRE RODRIGUES
DE
VISCONDE VERGUEIRO
ESTAÇÃO RODOVIÁRIA
DE
CAMARGO
R. GONÇALVES
PÇA DOS ANDRADAS

160

66

67

68



MINIATURA REALIZADA PELOS FERROVIÁRIOS

69

INICIO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE MATERIA PRIMA PARA A FÁBRICA EM PONTS

70

"QUEIJO" – MECANISMO PARA DESLOCAR OS TRILHOS NOS DESVIOS

71

O SISTEMA DE TRANSPORTE DE MATÉRIA-PRIMA ESTÁ COMPROMETIDO, O LEITO FERROVIÁRIO FOI RECOBERTO NESTE PONTO INICIAL COM PEDREGULHOS

164

163'

VIAGEM

DE CAJAMAR ATÉ KM. 12

62

63

165

(66)

(67)

INTERRUPÇÃO NA LINHA CAUSADA PELAS CHUVAS

DUMONT

68

FOTO DE OUTUBRO DE 1983 ENVIADA PELA ABPF, DEMONSTRANDO O MAU ESTADO EM QUE SE ENCONTRA A LOCOMOTIVA Nº 12, DESTACADA DE SEU CONTEXTO E DESPROTEGIDA.

168

1. Juntar ao processo
2. Ao STCR para elaborar minuta de resposta.
AA.

São Paulo, 30 de novembro de 1983

12-12-83

Ofício AS. P/Nº 2765/83

2655/83

Senhor Secretário

Pelo presente, cumprimento Vossa Excelência e encaminho-lhe cópia de correspondência a mim dirigida, pelo Prefeito Municipal de Cajamar, e para a qual solicito sua atenção, no sentido de um possível tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, conforme Processo 21.273/80.

Ao ensejo, renovo-lhe meus protestos de estima e consideração.

NÉFI TALES
PRESIDENTE

Ao
Excelentíssimo Senhor
Doutor JOÃO PACHECO E CHAVES
Dingíssimo Secretário de Estado da Cultura
São Paulo - Capital

MCC/mj

178

169

2765 2767

Prefeitura do Município de Cajamar

Estado de São Paulo

Of.Nº 1.102/83

Em 21 de novembro de 1983.

Senhor Deputado:

Através do Processo nº 21.273/80. a Secretaria de Estado dos Negócios da Cultura, está examinando a possibilidade de efetivar o tombamento histórico e preservação do sistema da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, para transformar a região em ponto turístico a ser explorado pelo Estado em convênio com a Prefeitura Municipal de Cajamar.

restaurar

Tratando-se de empreendimento importante para a formação de um novo recanto de lazer à população da Capital, contando a região com todos os requisitos para essa realização, gostaria de contar com o apoio de V.Exa., manifestando-se da tribuna da Assembléia Legislativa, e encaminhando ofício à Secretaria da Cultura, sugerindo o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

Aproveito a oportunidade para renovar a V.Exa.,os meus protestos da mais alta consideração e apreço.

Cordialmente,

Prof.ARISTIDES OLIVEIRA RIBAS DE ANDRADE
Prefeito Municipal

Exmo. Senhor
NÉFI TALES
DD. Deputado Estadual
SÃO PAULO - SP

179

1. Juntar ao processo. 170
2. Ao SECR para elaborar minuta de resposta.

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente
15-12-83

São Paulo, 30 de novembro de 1983.

AKJ/0578/83

2657/83
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA - GABINETE DO SECRETÁRIO

Senhor Secretário,

Saudando-o cordialmente, venho solicitar a especial gentileza de seus valiosos préstimos em favor da PREFEITURA MUNICIPAL DE CAJAMAR, no sentido efetivar o tombamento histórico e preservação do sistema da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, objeto do Processo 21.273/80, dessa Secretaria, para transformar a região em ponto turístico a ser explorado pelo Estado em convênio com aquela Prefeitura.

Anexando xerox do ofício 1102/83, subscrito pelo Professor Aristides Oliveira Ribas de Andrade, digníssimo Prefeito daquele município, agradeço as providências que certamente serão tomadas, subscrevendo-me com elevado apreço e distinta consideração.

Atenciosas Saudações.

ARY KARA
Deputado Estadual

Excelentíssimo Senhor
Doutor JOÃO PACHECO E CHAVES
DD. Secretário de Estado da Cultura
CAPITAL

tc.

Prefeitura do Município de Cajamar

Estado de São Paulo

Of.Nº 1.102/83

Em 21 de novembro de 1983.

Senhor Deputado:

Através do Processo nº 21.273/80. a Secretaria de Estado dos Negócios da Cultura, está examinando a possibilidade de efetivar o tombamento histórico e preservação do sistema da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, para transformar a região em ponto turístico a ser explorado pelo Estado em convênio com a Prefeitura Municipal de Cajamar.

Tratando-se de empreendimento importante para a formação de um novo recanto de lazer à população da Capital, contando a região com todos os requisitos para essa realização, gostaria de contar com o apoio de V.Exa., manifestando-se da tribuna da Assembléia Legislativa, e encaminhando ofício à Secretaria da Cultura, sugerindo o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

Aproveito a oportunidade para renovar a V.Exa., os meus protestos da mais alta consideração e apreço.

Cordialmente,

Prof.ARISTIDES OLIVEIRA RIBAS DE ANDRADE
Prefeito Municipal

Exmo. Senhor
ARY KARA
DD. Deputado Estadual
SÃO PAULO - SP

181
578

1. Juntar ao processo 22/5/80
2. Ao STCR para elaborar minuta de resposta.
AA
172

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

São Paulo, 05 de dezembro de 1.983.
12-12-83

Of.nº 1736/12/83

2692/83
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA - GABINETE DO SECRETÁRIO

Senhor Secretário

Ao ensejo de cumprimentá-lo, solicito informes referentes ao processo nº 21.273/80 que examina a viabilidade de efetivar o tombamento histórico e preservação do Sistema da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Estendo à V.Excia. minha estima e e agradecimento.

Cordialmente

JOSÉ YUNES
DEPUTADO ESTADUAL

Exmo. Sr.
Dr. JOÃO PACHECO E CHAVES
DD.Secretário de Estado dos Negócios
da Cultura
São Paulo - Capital

p. 2/6 17

1. Juntar ao processo
2 Ao STCK para elaborar minuta de resposta

CM.

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Chefe de Gabinete

12-12-83

São Paulo, 5 de dezembro de 1983

Senhor Secretário

Cumprimentando-o, cordialmente, sirvo-me do presente para manifestar nossa simpatia com relação a possibilidade da efetivação do tombamento histórico da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Trata-se de empreendimento importante para a formação de um novo recanto de lazer para a população.

Na certeza de que V.Exa. dispensará especial atenção ao presente, aproveito a oportunidade para externar os protestos de minha estima e respeito.

Atenciosamente
Deputado RUBENS LARA

2692/83

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA - GABINETE DO SECRETÁRIO

Exmo. Sr.
Dr. JOÃO PACHECO E CHAVES
DD. Secretário de Estado da Cultura
NESTA

183

1- Juntar ao processo
2 ao SEC para elaborar minuta de resposta 174
AA

174

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA
SÃO PAULO
DEPUTADO JOSÉ GREGORI

São Paulo, 05 de dezembro de 1983

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente
15-12-83

SELO

Caro Presidente,

Tramita na Secretaria da Cultura, o processo nº 21.273/80, solicitando o tombamento histórico e preservação do sistema da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

O Prefeito de Cajamar, Profº Aristides, vem se empenhando para que isso se concretize, pois seria uma forma de incentivar o turismo na região, trabalho este que conta com meu apoio.

À vista do exposto, gostaria, se possível, contar com o apoio do CONDEPHAAT para esta reivindicação da comunidade de Cajamar.

Abraços do

Deputado JOSÉ GREGORI

185

184

11º

1741

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA

SÃO PAULO

DEPUTADO JOSÉ GREGORI

SELO

Ilmo.Sr.

Dr. ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO

DD Presidente do CONDEPHAAT

Rua Líbero Badaró, 39

EM MÃOS

SEÇÃO DE EXPEDIÇÃO

RPC

185

Remetente

Endereço

DEPUTADO JOSÉ GREGORI

JOSÉ GREGORI

Deputado Estadual

Assembléia Legislativa - Salas 4152/4164

CEP 04097 - São Paulo - SP.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 175

do CONDEPHAAT n.º 21273/80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA.

Assunto: Solicita o Tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra.

À S.A. (Protocolo)

Para abrir o 2º volume destes autos a partir de fls.175.

CONDEPHAAT, 14/08/85

JUDITH MONARI
Diretora Substa.

150.000 - VIII-984 Impr. Serv. Gráf. SICCT

Segue....., juntad..... nesta data, ____documento____ rubricad..... sob n.º .....
folha.... de informação

..... em ..... de..... de 19.....

(a).....

175'

ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

APMF

São Paulo,03 de junho de 1986.

143/86/50

Prezado Senhor,

Solicito vistas ao processo de Tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora de nº21273/80.
Sendo o que oferece para o momento,firmamos votos de estima e considera-/ção.

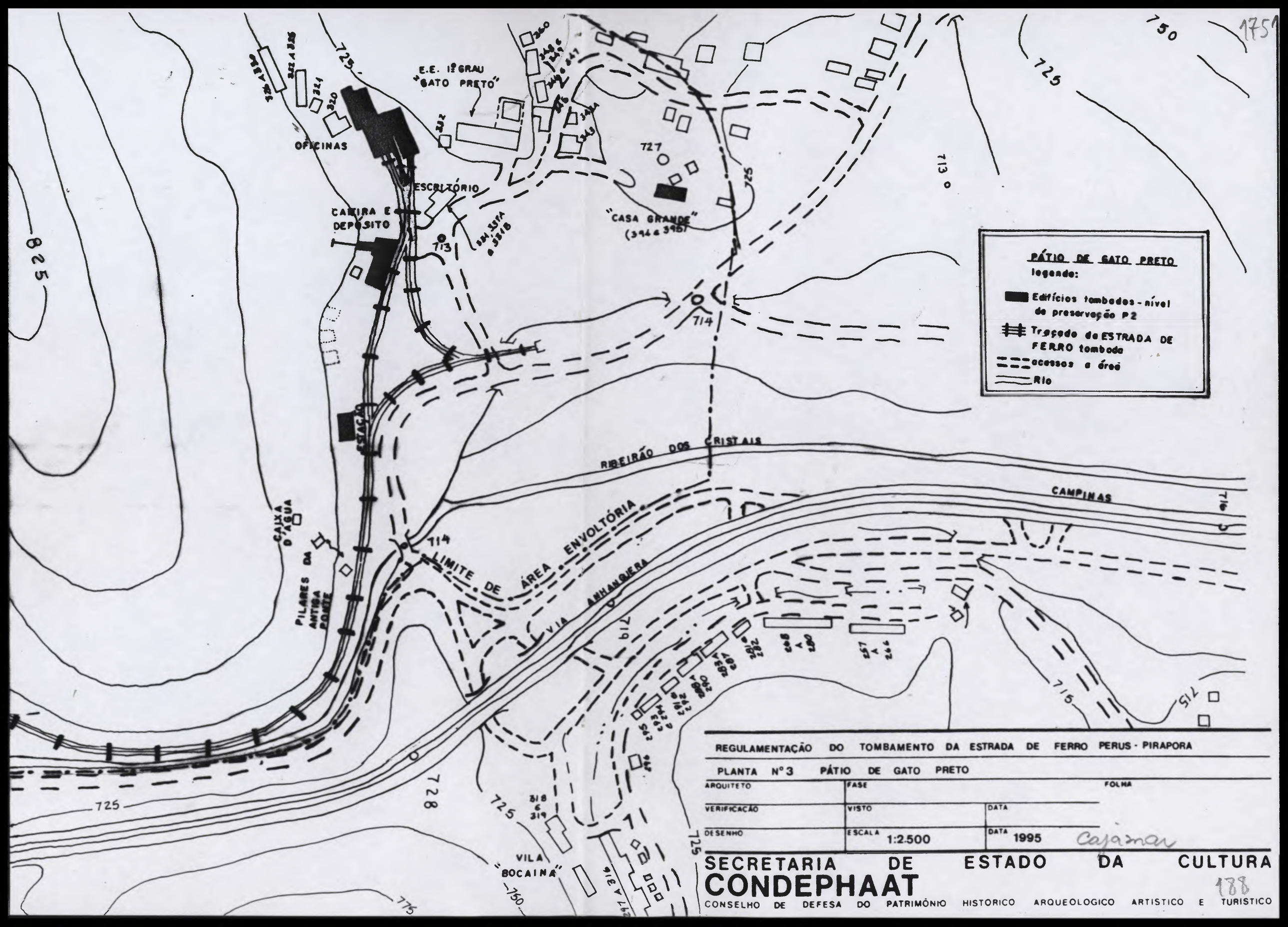
Atenciosamente,

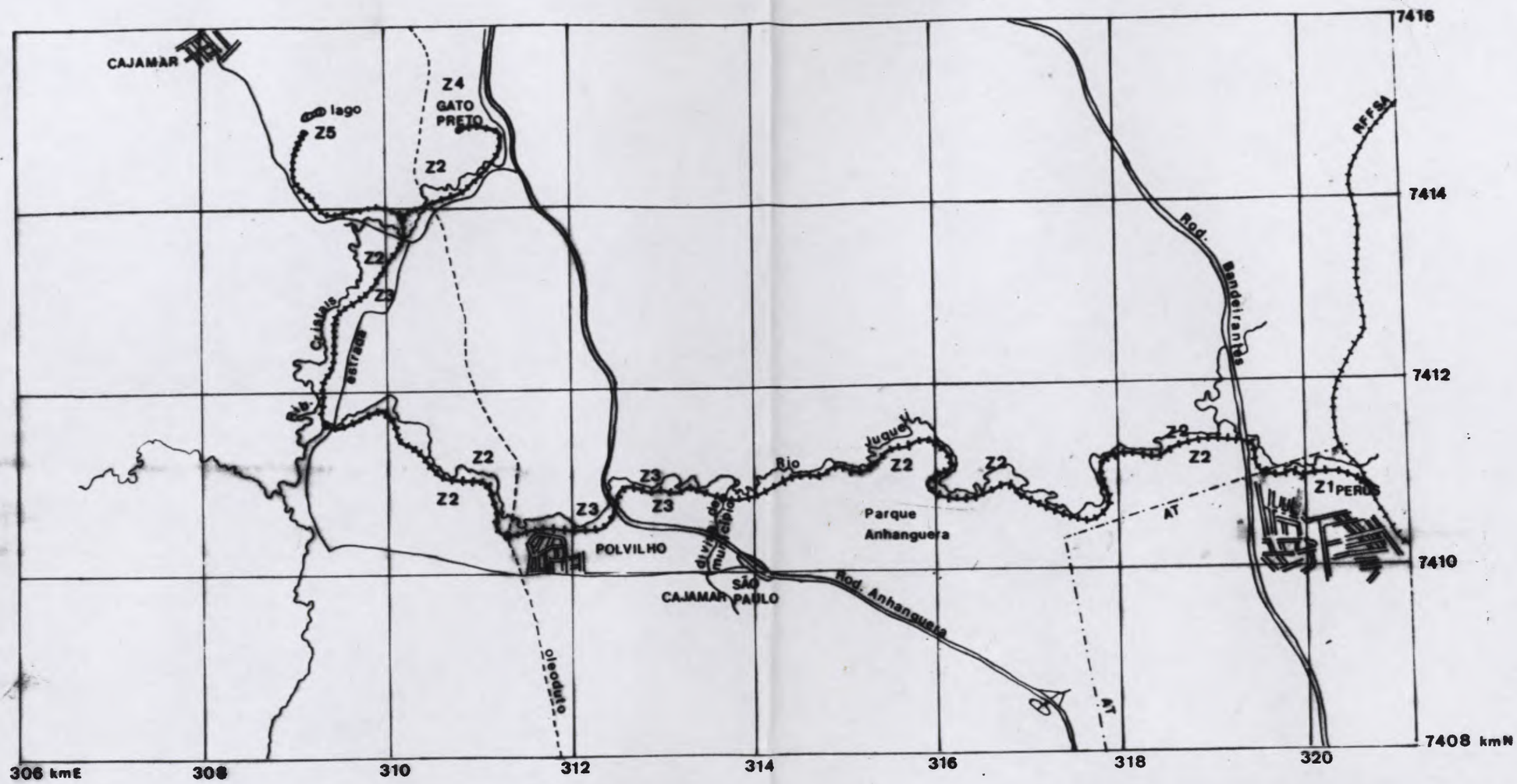
Sergio Feijão Filho
Diretor Presidente

RECEBI
CONDEPHAAT 03 / 06 / 86
Silvana

Ao
Ilustrissimo Sr.
Prof.Modesto Souza Barros Carvalhosa.
D.D.Pres.do Condephaat.
Nesta.

Sim Vistas ao processo
21 2 93/80
Sergio Feijão Filho
Dir. Presidente
APMF.


E.E. 1º GRAU
"GATO PRETO"
OFICINAS
ESCRITÓRIO
CAIXIRA E DEPÓSITO
"CASA GRANDE"
(394 a 396)
PÁTIO DE GATO PRETO
legenda:
Edifícios tombados - nível de preservação P2
Traçado da ESTRADA DE FERRO tombada
acessos a área
Rio
ESTAÇÃO
RIBEIRÃO DOS CRISTAIS
CAMPINAS
LIMITE DE ÁREA ENVOLTÓRIA
VIA ANHANGUERA
CAIXA D'ÁGUA
PILARES DA ANTIGA PONTE
VILA "BOCAINA"
REGULAMENTAÇÃO DO TOMBAMENTO DA ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA
PLANTA Nº 3 PÁTIO DE GATO PRETO
ARQUITETO
FASE
FOLHA
VERIFICAÇÃO
VISTO
DATA
DESENHO
ESCALA 1:2.500
DATA 1995
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT
CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTORICO ARQUEOLOGICO ARTISTICO E TURISTICO



ESTRADA DE FERRO TOMBADA

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL

LIMITE DE ZONAS DA REGULAMENTAÇÃO

NÚCLEO URBANO

ESTRADA DE RODAGEM

RODOVIA

REGULAMENTAÇÃO DO TOMBAMENTO DA ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA

PLANTA Nº 1 LOCALIZAÇÃO GERAL

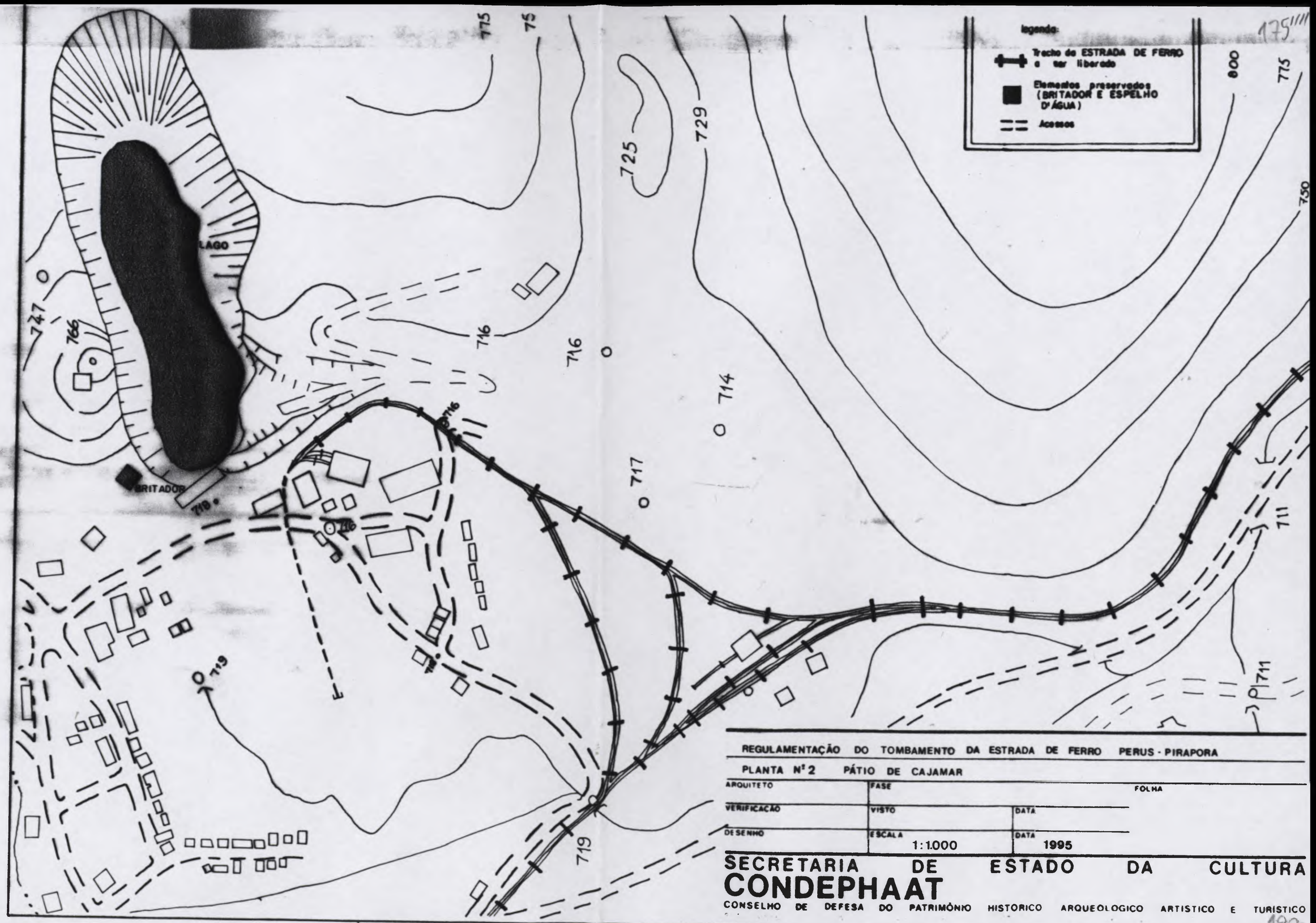
ARQUITETO	FASE		FOLHA
VERIFICAÇÃO	VISTO	DATA	
DESENHO SIMONE SCIFONI	ESCALA 1:50.000	DATA 1995	

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTORICO ARQUEOLOGICO ARTISTICO E TURISTICO

IMPRENSA OFICIAL DO ESTAD



175

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Para Drª Isabel Cristina Groba Vieira
DD. Procuradora da República
Ministério Público Federal
Rua Peixoto Gomide nº 768 - 9º andar
Fax: 288-0238

De: CONDEPHAAT/Presidência

Processo CONDEHAAT 21.273/80
Fls.: 637/638 e 644
Fls.: 635 e 647/648

(originais seguem via correio)

191

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

175

Processo aguardando regulamentação de área envoltória, desde 1996

192

175

anexar ao processo de

tombamento

cópia do ofício

na Presidência

193

175

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP-387/90

São Paulo, 26 de abril de 1990.

Senhor Presidente

Tendo sido informado da discussão que se desenvolve na Câmara Municipal de Guarulhos a respeito da criação do Conselho de Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico, Arquitetônico, Documental e Ambiental - CONDEPAG -, comunico-lhe que tal iniciativa tem total apoio deste CONDEPHAAT, na medida em que promove uma participação mais direta e efetiva da comunidade local na preservação do patrimônio cultural e descentraliza as discussões acerca de questões fundamentais para os municípios do Estado.

Na oportunidade apresento-lhe protestos de estima e consideração.

EDGARD DE ASSIS CARVALHO
Presidente

Ilmo Senhor
Dr. ELOI ALFREDO PIETÁ
DD. Presidente da Câmara Municipal de Guarulhos
Praça Getúlio Vargas, s/nº
GUARULHOS - SP
CEP.: 04010

/ahm.

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO

194

175

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT

Ofício GP-378/90

São Paulo, 23 de abril de 1990.

Senhor Presidente

Tendo em vista o Projeto de Lei que dispõe sobre alterações no zoneamento do Município de Guarulhos, o qual encontra-se em discussão nesta Câmara Municipal, vimos através deste destacar que, em 03/07/89 o Egrégio Colegiado deliberou pela abertura de processo de tombamento da área denominada "Bosque Maia", devido a sua importância tanto no contexto de melhoria da qualidade ambiental urbana, como em termos de interesse social, dada a ausência de opções de lazer para a população deste setor nordeste da Grande São Paulo.

Lembramos ainda, a importância de que as alterações propostas em relação à Lei de Zoneamento levem em conta tanto a preservação do bem em questão - Bosque Maia -, como a necessidade de definição de usos, para uma área circundante, que garantam também a integridade deste patrimônio.

Valemo-nos da oportunidade para apresentar nossos protestos de estima e consideração.

EDGARD DE ASSIS CARVALHO
Presidente

Ilmo Senhor
Dr. ELOI ALFREDO PIETÁ
DD. Presidente da Câmara Municipal de Guarulhos
Praça Getúlio Vargas, s/nº
GUARULHOS - SP
CEP.: 04010

/ahm.

12.00 00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO

195

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º

175

Do	Número	Ano	Rubrica
P.CONDEPHAAT	27.050	89	

Senhora Diretora Técnica:

Tendo em vista projeto de lei (em anexo) que dispõe sobre alterações no zoneamento do município de Guarulhos, e que encontra-se atualmente em discussão na Câmara Municipal, e dado o fato de que estas alterações poderão acarretar interferências significativas na área verde denominada "Bosque Maia", bem em estudo de tombamento neste CONDEPHAAT, sugerimos o envio de ofício urgente ao Presidente da Câmara:

1) destacando que em 03/07/89, o Egrégio Colegiado deliberou pela abertura de processo de tombamento do Bosque Maia, ressaltando a importância do bem no contexto de melhoria da qualidade ambiental urbana, e em termos de interesse social, dada a ausência de opções de lazer para a população deste setor nordeste da Grande São Paulo ;

2) e lembrando a importância de que as alterações propostas em relação à lei de zoneamento levem em conta tanto a preservação do bem em questão, como também a necessidade de definição, para uma área circundante, de usos que garantam a integridade deste patrimônio.

Solicitamos ainda a anexação desta informação e do projeto de lei ao processo em referência.

STCR, 16 de abril de 1990.

Simone Scifoni

Simone Scifoni, Geografa
P/Equipe de Áreas Naturais

196

175

Ao

Presidente da Câmara Municipal

de Guarulhos

Praça Getúlio Vargas s/ nº

Guarulhos - SP

Cep 07010

197

175

CONDEPHAAT

PROCESSO N.º 21273/80 V.III

FLUXOGRAMA DO PROCESSO

DATA DE REMESSA	ENVIAR PARA	RUBRICA REMETENTE	RUBRICA CONTR. PROC.
19/08	Centro de Documentação		

176

PROCESSO Nº 21273 ANO 1980

II VOLUME

19707

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT

PROCESSO Nº 21273

INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

PROCEDÊNCIA: CAPITAL

DATA: 08/05/80

REPARTIÇÃO:

Nº DE ORDEM DO PAPEL:

ASSUNTO: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora - Cajamar.

OBS:CAPA REFEITA EM 09/10/2003-RG.

175A

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 224

do P.CONDEPHAAT n.º 21279/80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapóra.

A Presidência
Encaminhando minuta de resposta, nos a contracapa.
13/1/84

176

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

Ofício GP-051/84

São Paulo, 19 de janeiro de 1984.

Prezado Senhor

Com relação ao ofício encaminhado ao Senhor Secretário da Cultura, Deputado João Pacheco e Chaves, devo informar a V.Excia. que o Processo nº 21273/80 de Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, após um período no qual esteve paralisado, encontra-se em tramitação neste Conselho.

Nosso Serviço Técnico realizou recentemente uma primeira vistoria ao local e pretende, a seguir, elaborar um inventário do material rodante para melhor avaliar o conjunto do acervo.

Devo salientar que não se encontra ainda esboçada a destinação a sér dada ao complexo, caso o Tombamento seja aprovado. Estes estudos deverão incluir outras entidades, como a própria Prefeitura de Cajamar, Secretaria Municipal e Estadual de Turismo e, primordialmente, os proprietários, visto que se trata de propriedade particular.

Considerando a atenção dispensada pelos ilustres deputados e pelo sr. Prefeito Municipal de Cajamar julgamos oportuno colocarmo-nos à disposição para quaisquer entendimentos que tenham por fim preocupar-se ou propor alternativas quanto a destinação daquele bem de inquestionável valor histórico.

Atenciosamente,

AUGUSTO HUMBERTO VAIRO TITARELLI
Vice-Presidente em exercício

Exmo.Sr.
Aristides Oliveira Ribas de Andrade
DD.Prefeito Municipal de
Cajamar - SP

2

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

São Paulo, 19 de janeiro de 1984

Ofício GP-051-84

Prezado Senhor

Com relação ao ofício encaminhado ao Senhor Secretário da Cultura, Deputado João Pacheco e Chaves, devo informar a V.Excia.que o Processo nº 21273/80 de Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, após um período no qual esteve paralisado, encontra-se em tramitação neste Conselho.

Nosso Serviço Técnico realizou recentemente uma primeira vistoria ao local e pretende,a seguir,elaborar um inventário do material rodante para melhor avaliar o conjunto do acervo.

Devo salientar que não se encontra ainda esboçada a destinação a ser dada ao complexo, caso o Tombamento seja aprovado. Estes estudos deverão incluir outras entidades, como a própria Prefeitura de Cajamar, Secretaria Municipal e Estadual de Turismo e, primordialmente, os proprietários, visto que se trata de propriedade particular.

Considerando a atenção dispensada pelos ilustres deputados e pelo sr. Prefeito Municipal de Cajamar julgamos oportuno colocarmo-nos à disposição para quaisquer entendimentos que tenham por fim preocupar-se ou propor alternativas quanto a destinação daquele bem de inquestionável valor histórico.

Atenciosamente,

AUGUSTO HUMBERTO VAIRO TITARELLI
Vice-Presidente em exercício

Ao Deputado
Ary Kara
Assembléia Legislativa
São Paulo - SP

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

178

Ofício GP-051/84

São Paulo, 19 de janeiro de 1984

Prezado Senhor

Com relação ao ofício encaminhado ao Senhor Secretário da Cultura, Deputado João Pacheco e Chaves, devo informar V.Excia. que o Processo nº 21273/80 de Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, após um período no qual esteve paralisado, encontra-se em trámitação neste Conselho.

Nosso Serviço Técnico realizou recentemente uma primeira vistoria ao local e pretende, a seguir, elaborar um inventário do material rodante para melhor avaliar o conjunto do acervo.

Devo salientar que não se encontra ainda esboçada a destinação a ser dada ao complexo, caso o Tombamento seja aprovado. Estes estudos deverão incluir outras entidades, como a própria Prefeitura de Cajamar, Secretaria Municipal e Estadual de Turismo e, primordialmente, os proprietários, visto que se trata de propriedade particular.

Considerando a atenção dispensada pelos ilustres deputados e pelo sr. Prefeito Municipal de Cajamar julgamos oportuno colocarmo-nos à disposição para quaisquer entendimentos que tenham por fim preocupar-se ou propor alternativas quanto a destinação daquele bem de inquestionável valor histórico.

Atenciosamente,

AUGUSTO HUMBERTO VAIRO TITARELLI
Vice-Presidente em exercício

Ao Deputado
José Yunes
Assembléia Legislativa
São Paulo - SP

5

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RÚA LIBERO BADARÓ 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

179

São Paulo, 19 de janeiro de 1984

Ofício GP-051/84

Prezado Senhor

Com relação ao ofício encaminhado ao Senhor Secretário da Cultura, Deputado João Pacheco e Chaves, devo informar a V.Excia. que o Processo nº 21273/80 de Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, após um período no qual esteve paralisado, encontra-se em tramitação neste Conselho.

Nosso Serviço Técnico realizou recentemente uma primeira vistoria ao local e pretende,a seguir,elaborar um inventário do material rodante para melhor avaliar o conjunto do acervo.

Devo salientar que não se encontra ainda esboçada a destinação a ser dada ao complexo, caso o Tombamento seja aprovado. Estes estudos deverão incluir outras entidades, como a própria Prefeitura de Cajamar, Secretaria Municipal e Estadual de Turismo e, primordialmente, os proprietários, visto que se trata de propriedade particular.

Considerando a atenção dispensada pelos ilustres deputados e pelo sr. Prefeito Municipal de Cajamar julgamos oportuno colocarmo-nos à disposição para quaisquer entendimentos que tenham por fim preocupar-se ou propor alternativas quanto a destinação daquele bem de inquestionável valor histórico.

Atenciosamente,

AUGUSTO HUMBERTO VAIRO TITARELLI
Vice-Presidente em exercício

Ao Deputado
Rubens Lara
Assembléia Legislativa
São Paulo - SP

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 180/95

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado:

Assunto:

Senhor Diretor Técnico,

Em tempo anexo documentação sobre a Fábrica de Cimento Perus Pirapora na época de sua fundação, obtida em minha pesquisa na revista de Engenharia nº 40 do Centro Academico Horácio Lane do Instituto Mackenzie

Sem mais

Célia Ferreira Santos Wolff
arquiteta

STCA, 27/2/84

O material descrito não foi porque está apenso em fls. 237 do presente

STCA, 3/07/95 !!

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

182

Ofício GP-051-84

São Paulo, 19 de janeiro de 1984

Prezado Senhor

Com relação ao ofício encaminhado ao Senhor Secretário da Cultura, Deputado João Pacheco e Chaves, devo informar a V.Excia. que o Processo nº 21273/80 de Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, após um período no qual esteve paralisado, encontra-se em tramitação neste Conselho.

Nosso Serviço Técnico realizou recentemente uma primeira vistoria ao local e pretende, a seguir, elaborar um inventário do material rodante para melhor avaliar o conjunto do acervo.

Devo salientar que não se encontra ainda esboçada a destinação a ser dada ao complexo, caso o Tombamento seja aprovado. Estes estudos deverão incluir outras entidades, como a própria Prefeitura de Cajamar, Secretaria Municipal e Estadual de Turismo e, primordialmente, os proprietários, visto que se trata de propriedade particular.

Considerando a atenção dispensada pelos ilustres deputados e pelo sr. Prefeito Municipal de Cajamar julgamos oportuno colocarmo-nos à disposição para quaisquer entendimentos que tenham por fim preocupar-se ou propor alternativas quanto a destinação daquele bem de inquestionável valor histórico.

Atenciosamente,

AUGUSTO HUMBERTO VAIRO TITARELLI
Vice-Presidente em exercício

Exmo.Sr.
Nefi Tales
DD.Presidente da Assembléia Legislativa
São Paulo - SP

183

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

Ofício GP-051/84

São Paulo, 19 de janeiro de 1984

Prezado Senhor

Com relação ao ofício encaminhado ao Senhor Secretário da Cultura, Deputado João Pacheco e Chaves, devo informar a V.Excia. que o Processo nº 21273/80 de Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, após um período no qual esteve paralisado, encontra-se em tramitação neste Conselho.

Nosso Serviço Técnico realizou recentemente uma primeira vistoria ao local e pretende, a seguir, elaborar um inventário do material rodante para melhor avaliar o conjunto do acervo.

Devo salientar que não se encontra ainda esboçada a destinação a ser dada ao complexo, caso o Tombamento seja aprovado. Estes estudos deverão incluir outras entidades, como a própria Prefeitura de Cajamar, Secretaria Municipal e Estadual de Turismo e, primordialmente, os proprietários, visto que se trata de propriedade particular.

Considerando a atenção dispensada pelos ilustres deputados e pelo sr. Prefeito Municipal de Cajamar julgamos oportuno colocarmo-nos à disposição para quaisquer entendimentos que tenham por fim preocupar-se ou propor alternativas quanto a destinação daquele bem de inquestionável valor histórico.

Atenciosamente,

AUGUSTO HUMBERTO VAIRO TITARELLI
Vice-Presidente em exercício

Ao Deputado
José Gregori
Assembléia Legislativa
São Paulo - SP

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 183 184

do ..... n.º ..... / ..... (a) .....

Interessado:

Assunto:

A Presidência

O despacho desta Diretoria a folha nº 222 solicita meramente o encaminhamento de minutas de resposta em relação aos ofícios as páginas anteriores.

Uma vez feita vistoria exaustiva este serviço Técnico solicita em seu parecer que seja designado conselheiro relator para apreciar o teor das informações obtidas e dar prosseguimento a instrução do presente processo.

Retifico portanto, nestes termos o referido despacho e encaminho o presente processo a apreciação superior.

27/2/84

Prefeitura do Município de Cajamar

Estado de São Paulo

Of.Nº 1.097/83 Em 21 de novembro de 1983.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA - GABINETE DO SECRETÁRIO

Senhor Secretário:

Sirvo-me do presente para solicitar a V.Exa., que o Processo nº 21.273/80, referente ao tombamento histórico e preservação do sistema da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, que se encontra tramitando por essa Secretaria, tenha parecer favorável o mais breve possível, visto que aquela área poderá ser destruida pelo tempo, ficando a população de São Paulo sem um dos mais bonitos recantos para futuras promoções turísticas.

Tratando-se de uma região com grande potencial de turismo, a ferrovia representa um fator importante no desenvolvimento de um programa capaz de atender justamente aos objetivos do Conselho de Proteção ao Patrimônio Histórico.

Contando com o alto espírito de V.Exa., aproveito a oportunidade para consignar os meus agradecimentos, renovando os protestos da mais alta consideração e apreço.

1. Junte-se ao processo.
2. Ao STCR para informar.

Cordialmente,

Prof.ARISTIDES OLIVEIRA RIBAS DE ANDRADE
Prefeito Municipal

AA.

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente
30-11-83
STCR - 18.12.83

SECRETARIA DA CULTURA
CONDEPHAAT
28 NOV 1983
SEÇÃO ATIV COMPL. (COMUN.)

Exmo. Senhor
Deputado Federal JOÃO PACHECO E CHAVES
DD. Secretário de Estado dos Negócios da Cultura
SÃO PAULO - SP

11

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 241 185 186

do P. CONDEPHAAT n.º 21273/ 80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora

Ao Snr. Conselheiro
Dr. Sarelli
para relatar
S. Paulo 02/04/84

12

Segue ....., juntad.a nesta data, ~~documento~~ folha... de informação rubricad.a sob n.º 222 a 227

GP em 1 de julho de 19 84

(a)

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 186 187

do P. CONDEPHAAT n.º 21273 / 80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora

PARECER

O processo nº 21273/80 foi suscitado pelo ofício PD/43/80, de 17 de abril de 1980, da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF).

O documento inicial ressaltou a urgência da medida preservadora, ante o anúncio da próxima "licitação pública para venda dos bens da Cia de Cimento Portland Perus e a esta vinculada EFPP, prevista para o mês de maio de 1980". Esses bens, em decorrência do insucesso da empresa proprietária da vultosa indústria, haviam sido transferidos para a administração do Ministério da Fazenda, que decidiu deles desfazer-se.

O pedido de Tombamento está satisfatóriamente instruido pelo relato de fls. 1 a 14, anexado ao documento inicial, portador de valiosos informes de natureza histórica,descritiva e inventarial da empresa produtora de cimento que, com tecnologia vanguardeira, há seis décadas foi incorporada ao complexo manufatureiro da região paulistana, em momento de marcha estugada para as conquista da atual posição de primado no Hemisfério Austral.

Esse relato é complementado, com alto valor documentário, pelas 41 fotografias insertas no folheto "A Estrada de Ferro Perus a Pirapora - um monumento histórico", que inclue, também, a relação e elementos informativos essenciais sobre as 19 locomotivas a vapor que constituem o acervo de tração em condições de tráfego ou imobilizado da EFPP - a única ferrovia com bitola de 0,60 m ainda existente no País e, por certo,uma das mui poucas em condições de serem operadas no Orbe.

O processo - diriamos irrefletido - de eliminação de linhas férreas no País (que, em decisões afetadas por primário açodamento, atingiu até mesmo o sistema tranviário urbano) incidiu

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora

de forma devastadora nas estradas de bitola mínima - as do tipo que constituiu, na época do fastígio cafeeiro, a providencial rede de linhas "cata-café" da pitoresca denominação do douto Odilon Nogueira de Matos, na magistral obra "Café e Ferrovia". Lembremo-nos que o Anuário Estatístico das Ferrovias do Brasil de 1947 (época de já adiantado arrancamento de trilhos) noticia a existência, ainda, no País de 346 Km de linhas e 26 Km de desvios com bitola de 0,60 m.

De outro lado, a EFPP, como última remanescente do processo de desmantelamento (sobretudo pelo fato de não mais serem produzidos material e equipamento destinados à bitola diminuta),tornou-se coletora natural do restante das antigas ferrovias desativadas - verdadeiro mostruário do remanescente do período em que as linhas de gabarito mínimo constituiam elementos básicos no transporte da produção agrícola, então alicerçador da economia nacional. Não se deve - ao nosso ver - despresar essa oportunidade de preservar um acervo concentrado por ocorrência que - embora lamentando-se a causa geradora - podemos, do ponto de vista estritamente de coleta cultural, classificar de providencial; pois, permitirá apresentar espectro amplo de uma atividade que teve marcante expressão em nossa História Econômica. Convém estar atentos à ameaça de dispersão, como consequência de avidez dos negociantes de sucata ferrosa ou de entidades, e mesmo indivíduos, empenhados em colecionar testemunhos do desenvolvimento tecnológico. A própria ABPF, em carta de 22 de abril de 1980 (fl.17), mencionou uma sua congênere norte-americana - a Edaville Railroud - como disposta a comprar "por preço de ouro a parte mais cara do material rodante para ser preservada nos E.U.A."

Cremos que as considerações acima - às quais podem-se adir outros múltiplos elementos abonadores insertos neste Processo-tornam mais do que evidente o alto valor cultural do acervo em apreço e são mais do que suficientes para conduzir à recomendação de pronto tombamento, tendo em vista o propósito de manter a ferrovia em funcionamento como forma dinâmica de atração cul

tural. ajustada à permanência de utilização industrial e comercial das instalações e do material rodante. Seria o feliz coroamento de um Processo cujo difícil evolver é sobriamente expresso na "Cronologia e Síntese" que ocupa as páginas de 101 a 109, complementada pelo bem elaborado relato datado de 6 de dezembro de 1983 das arquitetas Maria Cristina Wolff de Carvalho e Sílvia Ferreira Santos Wolff (páginas 115 a 122) referente às visitas realizadas a 27 de outubro e 16 de novembro de 1983 às instalações fabris, à via férrea e aos locais de extração de pedra calcárea e estacionamento do material rodante da antiga empresa produtora de cimento. Da primeira dessas inspeções foi apresentado o relato verbal ao Egrégio Conselho pela arq. Maria Cristina Wolff de Carvalho na reunião de 30 de outubro de 1983, quando foi decidido incrementar os contatos com os atuais proprietários da ferrovia, com a participação do representante do SPHAN e da ABPF, a fim de, sobretudo, ser tomado conhecimento da destinação que é pretendida dar ao material e instalações. A primeira visita após a decisão de apressamento foi efetuada a 12 de novembro - tornada urgente por ter sido noticiado possível desfalque parcial do acervo, assunto, aliás, já mencionado no ofício 4/JM/82 da ABPF, datado de 5 de abril de 1982 (fl.22). A inspeção foi acompanhada por representante do SPHAN - órgão federal de presença imperativa nos entendimentos relacionados com o Tombamento, em atenção ao mencionado no ofício CEIPN nº 297/80, datado de 19 de junho de 1980, do Sr. Coordenador da Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Público Federal, pois , na ocasião da proposta da medida preservadora, os bens confiscados ao Grupo Abdalla, nos termos do Decreto 74.728 de 18 de outubro de 1974, pertenciam ao Patrimônio Público Federal, estando vinculados à Coordenadoria acima citada -órgão da "estrutura básica do Ministério da Fazenda que, pelo Decreto Federal nº 79.155, de 24 de janeiro de 1977, fora "autorizado a alienar bens e acervos confiscados do "Grupo Abdalla". A primeira visita,por óbices naturais, foi de pouca valia, mas numa segunda, realizada a 16/11, na qual, os elementos do CONDEPHAAT e do SPHAN

(Sr. José Saia Netto) e o Diretor Técnico da ABPF, foram acompanhados pelo eng. Raul Landini, da empresa proprietária do acervo, obtiveram-se informes que possibilitaram às arq. Maria Cristina Wolff de Carvalho e Silvia Ferreira Santos Wolff elaborarem o magnífico relato já mencionado que constitui as fls. de 115 a 122 do Processo. Essa densa e bem coordenada peça informativa insere assertivas conducentes à conclusão da conveniência do imediato Tombamento, como esta: "o conjunto é muito característico por ser dos últimos remanescentes da bitola de 60 cm. do mundo e pela composição do material rodante, que foi formado principalmente a partir da aquisição de componentes vários de linhas que se estinguiram". A EFPP é testemunho em dimensões de fácil contato com um momento da Engenharia Ferroviária que estabelecia traçados "preguiçosos" para superar acidentes geográficos - um período de alta expressão da presença da técnica nacional como fator vanguardeiro de progresso e da integração nacional através da árdua conquista efetiva da hinterlândia. A essa característica evocatória devem somar-se o pitoresco da região onde se desenvolve o traçado, a facilidade de acesso, a partir de São Paulo, por rodovia ou ferrovia e a vizinhança com o Parque Anhanguera, gerando condições mui propícias a um amplo projeto de natureza cultural e de lazer que transcende ao, já fascinante, de reminiscência dos primórdios da indústria e da tecnologia paulista que a ferrovia apresenta, amplamente documentada pelas 68 magníficas fotografias coletadas pelo arq. Marcos José Carrilho em novembro de 83 e insertas, como elemento relevante no Processo.

O exame do farto material mencionado neste com o propósito de evidenciar a alta expressão cultural do patrimônio que circunstâncias favoráveis tornaram de raro valor, reconhecido por múltiplas manifestações - como, por exemplo, o ofício PLAS 174/80 da Paulistur (fl.75) e o do Sr. Prefeito de Cajamar, capeado por recomendação do Sr. Dep. Nefi Tales, Presidente da nobre Assembléia Legislativa (fl.224), e as mensagens dos Senhores Deputados Ary Kara (fl.223), José Yunes (fl.225), Rubens Lara (fl.226)

e José Gregori (fl.286), além da persistente ação da benemérita ABPF - leva-nos a, decididamente, reiterar o apoio às conclusões e recomendações da exposição das Arq. Maria Cristina Wolff de Carvalho e Silvia Ferreira Santos Wolff dirigidas ao Sr.Diretor Técnico do CONDEPHAAT a 6 de dezembro de 1983 (fls.115 a 122), inclusive a de designação de um Conselheiro Relator para acompanhar o andamento das diligências de campo relacionadas com o assunto, sobretudo para a "delimitação do que deve ser tombado " com o propósito de "não ferir" desnecessariamente os "interesses particulares" da empresa proprietária, que - de acordo com o declarado, durante a inspeção de 16 de novembro de 1983, pelo eng. Raul Landini, seu Diretor - tem o propósito de "recuperação do conjunto ferroviário" que, segundo expressão textual do citado dirigente técnico, "será reativado".

Criar-se-ão, assim, condições para que seja propiciada - atenta hodierna concepção de mostras culturais - apresentação dinâmica do bem rememorativo preservado - no caso,instalação de transporte de significação apreciável, por longo período, no vultoso complexo industrial de São Paulo - parque manufatureiro de importância capital na definição da fisionomia social, política e econômica de nossa estuante Metrópole.

Em suma - após inteirar-nos, através de longo estudo, de todos os aspectos do Processo - voltamos a recomendar (e relevem- nos a insistência) ao Egrégio Colegiado que se manifeste favorável ao imediato Tombamento com preservação integral do bem em causa: a Estrada de Ferro Perus-Pirapora. Pensamos que somente após esgotados todas as possibilidades de manter a ferrovia em funcionamento com finalidade cultural e como atração turística dever-se-á considerar a alternativa consistente em conservar o acervo estático no Museu de Tecnologia de São Paulo ou no Museu Ferroviário Barão de Mauá (fl.100).

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 227 19/9/82

do P.CONDEPHAAT n.º 21273/80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora

É o que tenho a expor ao Egrégio Colegiado.

São Paulo, 01 de julho de 1984

MÁRIO SAVELLI
Conselheiro

Segue ....., juntad.a nesta data, ~~documento~~ folha... de informação rubricad.a sob n.º 228

Londrina GP em 31 de julho de 1984

(a).....

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 220 193

do P.CONDEPHAAT n.º 21273 / 80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora

SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO
SESSÃO ORDINÁRIA DE 30 DE JULHO DE 1984
ATA Nº 612

O Egrégio Colegiado aprovou parecer do Conselheiro Mário Savelli propondo o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora incluindo material rodante e instalações (linhas férreas, oficinas e equipamentos de apôio, bem como outras instalações.

1. À DT para providências

GP., 30 de julho de 1984.

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

São Paulo, 03 de agosto de 1984

Ofício GP-508/84
P.Condephaat 21273/80

Prezado Senhor

Vimos comunicar a Vossa Senhoria que o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT em sua sessão plenária de 30 de julho último, Ata nº 612, decidiu aprovar o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapóra, incluindo material rodante e instalações (linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações existentes),de sua propriedade.

Em conformidade com a legislação aplicável à espécie, mais precisamente, às disposições contidas no artigo 142, parágrafo único, do Decreto nº 13426, de 16-3-79, a deliberação do Conselho propondo o tombamento ou a simples abertura do processo, assegura, desde logo, a preservação do bem até decisão final da autoridade competente, ficando, portanto, proibida qualquer intervenção na referida ferrovia, que possa a vir descaracterizá-la em termos de destruição ou alteração.

Nos termos do artigo 143 do supramencionado Decreto 13426, de 16-3-79, terá Vossa Senhoria a partir do recebimento deste, o prazo de 15 dias para contestar a proposta do Colegiado, antes que a mesma seja ratificada pelo Secretário de Estado da Cultura, por intermédio da publicação da Resolução de Tombamento na Imprensa Oficial.

Aproveitamos o ensejo para apresentar-lhe protestos de estima e apreço.

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Senhor
DR. ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO
DD. Presidente da Estrada de Ferro Perus-Pirapóra
Rua 3 de Dezembro nº 38 - 7º and.
Capital
CEP-01014
JM/jm

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

São Paulo, 03 de agosto de 1984

Ofício GP-509/84
P.Condephaat 21273/80

Senhor Prefeito

Vimos comunicar a Vossa Execelência que o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT em sua sessão plenária de 30 de julho último, decidiu aprovar o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapóra, incluindo material rodante e instalações (linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações existentes), Ata nº 612.

Em conformidade com a legislação aplicável à espécie, mais precisamente, às disposições contidas no artigo 142, parágrafo único, do Decreto 13426, de 16/3/79, a deliberação do Conselho propondo o tombamento ou a simples abertura do processo, assegura, desde logo, a preservação do bem até decisão final da autoridade competente, ficando, portanto, proibida qualquer intervenção na referida ferrovia, que possa a vir descaracterizá-la em termos de destruição ou alteração.

Aproveitamos o ensejo para apresentar a Vossa Excelência protestos de estima e apreço.

Antonio A. Arantes
ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Senhor
ARISTIDES O.R. DE ANDRADE
DD. Prefeito de Cajamar
Praça Helena Toledo, 30
CAJAMAR
CEP-07750

JM/jm

Impresso na Divisão de Arquivo do Estado de São Paulo

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

231/89
196/89

São Paulo, 03 de agosto de 1984

Ofício GP-510/84
P.Condephaat 21273/80

Senhor Delegado

Vimos comunicar a Vossa Senhoria que o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT em sua sessão plenária de 30 de julho último, Ata nº 612, decidiu aprovar o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapóra, incluindo material rodante e instalações (linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações existentes).

Em conformidade com a legislação aplicável à espécie, mais precisamente, às dispoisções contidas no artigo 142, parágrafo único, do Decreto nº 13.426, de 16/3/79, a deliberação do Conselho propondo o tombamento ou a simples abertura do processo, assegura, desde logo, a preservação do bem até decisão final da autoridade competente, ficando, portanto, - proibida qualquer intervenção na referida ferrovia, que possa - vir descaracterizá-la em termos de destruição ou alteração.

Aproveitamos o ensejo para apresentar a Vossa Senhoria protestos de estima e apreço.

Antonio A. Arantes

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Senhor
Delegado Titular do 46 Distrito Policial
Av. Fiorello Pecicacco, 320
PERUS
CEP-05201
JM/jm

Impresso na Divisão de Arquivo do Estado de São Paulo

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311
CONDEPHAAT

São Paulo, 03 de agosto de 1984

Ofício GP-511/84
P.Condephaat 21273/80

Senhor Administrador

Vimos comunicar a Vossa Senhoria que o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT em sua sessão plenária de 30 de julho último, Ata nº 612, decidiu aprovar o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapóra, incluindo material rodante e instalações (linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações existentes).

Em conformidade com à legislação aplicável à espécie, mais precisamente, às disposições contidas no artigo 142, parágrafo único, do Decreto nº 13.426, de 16-3-79, a deliberação do Conselho propondo o tombamento ou a simples abertura do processo, assegura, desde logo, a preservação do bem - até decisão final da autoridade competente, ficando, portanto, proibida qualquer intervenção na referida ferrovia, que possa vir descaracterizá-la em termos de destruição ou alteração.

Aproveitamos o ensejo para apresentar a Vossa Senhoria protestos de estima e apreço.

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Senhor
Prof. NILTON DOS SANTOS
DD. Administrador Regional de Pirituba-Perus-PMSP
Av. Mutinga, 1425
PIRITUBA
CEP-05110
JM/jm

N.º 64/84

CONDEPHAAT
DEPENDÊNCIA

RELAÇÃO DE REMESSA DE PAPÉIS DIVERSOS

Do Divisão Técnica

à Dr. Antonio João Abdalla Filho-

N.º DE ORDEM	INTERESSADO	ASSUNTO
1	Ofício GP-508/84-Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora	

VISTO :

Em 06 / 8 / 1984

Salete Maria Aquino

Salete M. Aquino

RECEBI :

Em 06 / 08 / 1984

RG. 8.612.473

BLOCOS 25/4 VIAS

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO – Modelo Oficial 2

198/8 ~~273~~/8 ~~197~~/C

EXMO. SR. PRESIDENTE DO CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARQUEOLÓGICO; ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO-CONDEPHAAT

ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA S/A, por seu procurador infra-assinado, vem à presença de Vossa Senhoria requerer-lhe seja dada vista ao processo de tombamento nº 21273/80, que tramita nesse Conselho, a fim de requerer o que de direito.

Termos em que
P.Deferimento.

São Paulo, 09 de agosto de 1984

pp. ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA S/A
O.A.B. 28.595

Autorizo a abertura de vista e a juntada de Documentos
Condephaat, 9/8/84

JUDITH MONARI
Diretora Substituta

25

P R O C U R A Ç Ã O

ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA S/A, por seu diretor abaixo assinado, com sede à rua 3 de dezembro 38 - 7º andar, nomeia e constitue seu bastante procurador o advogado ANTONIO CARLOS GUIMARÃES DE VASCONCELLOS, para requerer vista, apresentar defesa, requerer o que de direito, no processo de tombamento desta ferrovia, que tramita pela Secretaria de Estado dos Negocios da Cultura, podendo praticar todo e qualquer ato para o bom, fiel e cabal cumprimento deste mandato.

São Paulo, 9 de agosto 1984

ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA S/A

Pela Estrada de Ferro Perus Pirapora S/A
Nesta data, tive vista dos autos.
O.A.B. 28595

Juntados nesta data os documentos de fls. 201/204/84

S. P. 20/8/84

FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA

RUA 3 DE DEZEMBRO, 38 - SÃO PAULO - SP - CEP 01014 - FONE: (011) 37-1373 - TELEX: (011) 33081 - AJAF-BR.

URGENTE

201

ILMO. SR. DR. PRESIDENTE DO CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO - CONDEPHAAT.

1. Junte-se ao processo
2. À sra. Assessora Jurídica para manifestação.
3. Ao Sr. Conselheiro Mario Savelli para relatar.

20/8/84 Antonio A. Arantes

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Processo 21.273/80

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA LTDA., por seu diretor presidente abaixo assinado, nos autos do Processo de Tombamento acima referenciado, vem à presença de V.Sa. nos termos do artigo 143 do Decreto 13.426 de 16 de março de 1979 , apresentar sua CONTESTAÇÃO à proposta do Egrégio Colegiado, o fazendo nos seguintes termos:

1- Atendendo ofício da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, datado de 17 de abril de 1980, solicitando o Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora Ltda., sob a alegação de que o acervo de tão grande valor histórico poderia ser irremediavelmente perdido para ser "sucatado", o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT, aprovou o parecer do Conselheiro Mario Savelli, no sentido de que fosse tombado o patrimônio da ora contestante.

2- Todavia, razão não assiste a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, pois demonstrado totalmente sem fundamento o temor do desaparecimento da estrada de ferro e seus pertences, posto que, os

atuais proprietários conservam e preservam este patrimônio histórico, nos exatos termos do pretendido com tal tombamento.

3- Assim é que, mantido em funcionamento normal e integral a Estrada de Ferro Perus-Pirapora Ltda. está satisfeito o motivo essencial da solicitação daquela entidade.

Afirma ela, que o valor da Estrada de Ferro Perus-Pirapora não se limita ao seu extraordinário patrimônio, senão implica também na forma como se o usa ainda hoje.

4- Por outro lado, infundada igualmente' a alegação da entidade de que é iminente o risco de extinção da ferrovia, pois cabalmente demonstrado conforme vistorias efetuadas naquele patrimônio,que seus proprietários conservam da maneira mais zelosa e eficiente tanto quanto ao aspecto histórico, quanto ao aspecto economico,visto que é a estrada de ferro utilizada da mesma forma como era utilizada desde a sua fundação, transportanto a matéria prima "calcáreo" das jazidas em Cajamar até a fábrica em Perus, sendo suprimido tão somente o transporte usual de passageiros tendo em vista que hoje a região é servida por excelentes rodovias , tais como, Via Anhanguera e Rodovia dos Bandeirantes e demais estradas vicinais, o que tornou obsoleto e sem sentido o tranporte de passageiros. Entretanto, todo o equipamento para tal fim é mantido em perfeito estado de conservação, sendo usado pela empresa proprietária esporadicamente, como o fez durante a vistoria efetuada pelas arquitetas Maria Cristina Wolff de Carvalho, Silvia Ferreira Santos Wolff durante as inspeções que fizeram naquela ferrovia.

5- A bem da verdade, constataram as referidas arquitetas que a manutenção de todo o material, tanto rodante como de apoio, é mantido, conservado e preservado em oficinas próprias que tem condições de ela

mesma fabricar as peças e equipamentos necessários para tal fim, já que por serem por demais antiquadas já não se encontram para aquisição no mercado.

6- Constatou-se ainda que, a Estrada de Ferro Perus-Pirapora, adquiriu dentro de suas possibilidades o material proveniente da desativação de outras estradas de ferro, tais como, a da Cantareira, o ramal da Fazenda Santos Dumont e outros ramais agrícolas de usinas açucareiras e até mesmo presas de guerra.

A Fábrica de Cimento Perus, produzindo normalmente o seu produto básico, também é preservada e está atualmente reformando suas instalações como indústria de base que é, apoiando-se para o transporte de matéria prima, que como já dissemos, vem de Cajamar, através da Estrada de Ferro que faz parte do complexo industrial.

7- Assim tal ferrovia, terá que ser mantida senão em condições ideais de uso, pelo menos em ótimas condições, obrigando a uma atenção permanente sobre todo o seu patrimônio, não só o material rodante, oficinas, como o próprio leito da ferrovia, em seus trilhos, dormentes e demais componentes, o que vem sendo feito desde 30.01.81, quando assumimos este acervo.

8- Caso se verifique o tombamento, o que não acreditamos, seria inviável torná la uma estrada turística, voltada apenas ao aspecto artístico histórico, visto que é ela usada industrialmente sendo responsável pela produção da fábrica de cimento, já que tranporta matéria prima. Já conta a estrada com a colaboração de orgãos governamentais para a sua normal utilização, posto que, industria de base.

9- Quanto a alegação de que a congênere americana "EDAVILLE RAILROAD", estar disposta a comprar por "preço de ouro" a parte mais cara do ma

FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA.
RUA 3 DE DEZEMBRO, 38 - SÃO PAULO - SP - CEP 01014 - FONE: (011) 37-1373 - TELEX: (011) 33081 - AJAF-BR.

terial rodante para ser preservada nos E.U.A., como informa a ABPF em carta de 22 de abril de 1980, anterior portanto a arrematação pelos atuais proprietários, foi renovada após a compra desta empresa, sendo recusada de pronto, bem como outras propostas ,pois afirmamos mais uma vez, é a Estrada de Ferro imprescindível para o nosso complexo industrial e dela não podemos abrir mão,por mais louvável que sejam as propostas.

10- É de se mencionar ainda,que o próprio parecer que volta a recomendar insistentemente ao Egrégio Colegiado que se manifeste favorável ao imediato tombamento com a preservação integral do bem em causa: a Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Diz ainda:" pensamos ainda que somente após esgotadas todas as possibilidades de manter a ferrovia' em funcionamento, como finalmente cultural (?) e atração turística, dever-se-à considerar a alternativa consistente em conservar o acervo estático no Museu de Tecnologia de São Paulo ou no Museu Ferroviário Barão de Mauá". E a forma de conservar a ferrovia ' como idealizada pelo ilustre relator é manter as condições atuais livres de quaisquer restrições a que o tombamento implicaria,permitindo aos atuais proprietários conservá-la tomando medidas de pronta aplicação sem ter que aguardar vistorias e autorizações' que redundariam em prejuízo do próprio bem que se deseja perpetuar.

Assim espera a requerente, uma vez contestada a proposta do Colegiado pelas razões expostas, e após a manifestação desse orgão, não seja aprovado pelo Sr. Secretário o tombamento ora proposto, por ser da mais lídima, salutar e costumeira

J U S T I Ç A '.

São Paulo, 17 de agosto de 1984.

FERROVIA PERUS - PIRAPORA LTDA.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 2058.

do P.CONDEPHAAT n.º 21273/ 80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora

Senhor Presidente,

Em atenção a seu despacho de fls.201, item 2, estudamos a Contestação apresentada pela "Ferrovia Perus Pirapora Ltda" contra seu tombamento e passamos a opinar:

1. Em conformidade com o artigo 143 do Decreto nº 13.426, de 16 de março de 1979, foi a Contestação recebida por este órgão dentro do prazo legal, ou seja, em 17/8/84, 14 (quatorze) dias após ter a direção da empresa recebido nossa comunicação no sentido de que o Egrégio Colegiado havia aprovado, em sua sessão plenária de 30/7/84, o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, à vista do bem lançado Parecer do Conselheiro Mário Savelli, que estudou detida e conscenciosamente as razões que aconselhavam tal medida (GP 508/84-fls.194).

2. O CONDEPHAAT conforme, dispõe a legislação vigente, dirigu ofícios ao Presidente da empresa proprietária do bem em causa, ao Prefeito de Cajamar, ao Delegado Titular do 46º Distrito Policial e ao Administrador Regional da Estrada de Ferro Pirapora Perús (fls. 194 a 197), nos quais são os destinatários alertados sobre as implicações legais advindas da decisão do Colegiado bem como sobre o prazo para a apresentação de Contestação pelo proprietário.

3. Em 9/8/84 o representante legal da empresa pediu vista do processo, o que lhe foi concedido no mesmo dia.

4. Diante do acima exposto, não encontrou o ilustre representante legal da empresa nada a contestar sob o ponto de vista legal, eis que este órgão tratara cuidadosamente do assunto, não deixando de praticar nenhum dos atos necessários à legalidade de sua decisão e, consequentemente, da Resolução de Tombamento do Senhor Secretário, após decorrido o prazo para o oferecimento do recurso cabível.

5. A argumentação apresentada pelo ilustre representante da empresa enfoca-se em dois pontos, quais sejam:

a). embora concordando plenamente com a necessidade de preservação da Estrada de Ferro Perús-Pirapora – que alega já vir fazendo independentemente da tutela do CONDEPHAAT – argumenta no sentido de que essa mesma tutela, isto é, as restrições inerentes ao ato de tombamento viriam prejudicar as medidas de pronta aplicação necessárias à sua conservação da forma com que vêm sendo tomadas, até o momento, por seus proprietários "sem ter que aguardar vistorias e autorizações que redundariam em prejuízo do próprio bem que se deseja perpetuar".

b). tendo em vista ser a ferrovia usada industrialmente, pois é responsável pela produção de cimento já que transporta a matéria prima "calcário" das jazidas de Cajamar para a fábrica de Perús, alega que – embora não transportando passageiros – continua ela em pleno funcionamento como deseja a entidade que solicitou a medida ao CONDEPHAAT, contanto com a colaboração de órgãos governamentais por ser considerada indústria de base. Pelas mesmas razões, não acredita ser viável torná-la estrada turística, voltada tão somente para o aspecto artístico-histórico, esclarecendo, ainda, ter recusado recentemente várias propostas para sua compra, inclusive pela "Edaville Railroad", dos Estados Unidos.

6. Com relação ao item a da argumentação contrária, isto é, com relação à possivel morosidade com que seriam atendidas as consultas dirigidas pela empresa ao CONDEPHAAT em casos de urgência, acreditamos que poderá ser contornada mediante entendimentos entre a direção da empresa e este órgão no sentido de que – face ao aspecto dinâmico de que reveste este Tombamento – seja dada prioridade máxima às consultas que porventuravenham a ser feitas ao STCR e que envolvam problemas que demandem so

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 207

do P.CONDEPHAAT n.º 21273/ 80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora

lução imediata.

7. Quanto ao item b, lembramos que sua utilização turística foi defendida no lúcido Parecer do Conselheiro Mário Savelli face ao pitoresco da região do traçado da Estrada e sua vizinhança com o Parque Anhembi, não se constituindo, no entanto, em condição "sine qua non" para o tombamento, já que sugere o próprio Conselheiro Relator a conservação do acervo turístico no Museu de Tecnologia de São Paulo ou no Museu Ferroviário Barão de Mauá, desde que esgotadas todas as possibilidades de sua manutenção como atração turística com finalidade cultural.

Atendida a parte que competia a esta Assessoria Jurídica, julgamos estarem este autos em condições de serem encaminhados ao Conselheiro Mário Savelli, de acordo com o item 3 de seu despacho de fls. 201.

São Paulo, 23 de agosto de 1984.

GISELDA PENTEADO DI GUGLIELMO
Assessora Jurídica

GPC/sr

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 208

de B. CONDEPHAAT n.º 21273 / 80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita o Tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

P A R E C E R

Em atenção ao despacho de 20.8.84 do Exmo. Sr. Presidente, reexaminamos atentamente este Processo (de forma especial a Contestação do proprietário datada de 17 de agosto de 1984) e não encontramos qualquer motivo para modificar a recomendação que, no Parecer datado de 01 de julho de 1984, externamos de Tombamento da Ferrovia em causa.

Essa convicção advem sobretudo do fato de termos recomendado que a medida seja tomada tendo por base estudo que - atendendo ao alto interesse cultural para a Coletividade - elabore normas destinadas a propiciar um mínimo de interferência das viagens de lazer e busca de conhecimentos do público interessado / em aspectos do evolver do País por uma das últimas ferrovias de 0,60m de bitola remanescentes no Orbe com o funcionamento normal desta para fins de produção da fábrica pioneira, que se apresta, pela reforma de suas instalações, ao que informa a citada Contestação , a reconquistar sua marcante expressão no complexo manufatureiro paulista. Deve-se, ainda, considerar os reparos e reposições de equipamento, a serem feitos com a celeridade exigida pelo eficiente funcionamento do meio de transporte, bem como o recolhimento e consequente preservação, para fins de memória , do material retirado de uso.

E, para obter os elementos básicos a esse acurado estudo, recomendamos - sobretudo para que seja criada a possibilidade de dar-se eficiente ampla condição de uso da estrada de ferro (a industrial e a cultural) - à Presidência que solicite à Direção da Ferrovia Perús-Pirapora Ltda. fornecimento ao CONDEPHAAT dos seguintes informes:

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 209

do P.CONDEPHAAT n.º 21273 / 80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita o Tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

1º) - número de viagens feitas no transporte de "calcáreo das jazidas em Cajamar até a fábrica de Perús" mencionada no Contestação (fls. 201 a 204);

nos últimos seis meses;

2º) - a produção mensal da fabrica no mesmo período.

Esse pedido poderá ser apresentado numa nova viagem de inspeção e contacto local, que sugerimos seja feita por representantes do S.T.C.R. e um Conselheiro ou mais.

São Paulo, 28 de Setembro de 1984.

MÁRIO SAVELLI
Conselheiro

MS/fac.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 210

do P. CONDEPHAAT n.º 21273/80 (a)

Interessado: Associação brasileira de Preservação Ferroviária

Assunto: Solicita o Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora

SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO

SESSÃO ORDINÁRIA DE 01 DE OUTUBRO, 1984

ATA Nº 621

O Egrégio Colegiado aprovou Parecer do Conselheiro-Relator Mário Savelli, recomendando que seja solitado à Direção da Ferrovia Perus-Pirapora Ltda informes sobre o número de viagens feitas e produção mensal da fábrica, a fim de melhor poder analizar o recurso apresentado pelos interessados.

1. À DT para oficiar ao interessado

GP., 01 de outubro de 1984

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO

Presidente

60.000 - VII-982 Impr. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LÍBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

211

CONDEPHAAT

São Paulo, 03 de outubro de 1984.

Ofício GP-731/84
P.Condephaat 21273/80

Prezado Senhor

Tendo em vista o parecer do Conselheiro Relator aprovado pelo Egrégio Conselho em reunião de 1º do corrente, vimos solicitar informações relativas às seguintes questões:

1. número de viagens feitas no transporte de "calcáreo das jazidas em Cajamar até a fábrica de Perus",nos últimos 6 (seis) meses.
2. a produção mensal da fábrica no mesmo período.

Agradecendo antecipadamente a atenção de Vossa Senhoria, apresentamos na oportunidade, protestos de estima e consideração.

ANTONIO AUGUSTO ARANTES NETO
Presidente

Senhor
Dr. ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO
DD. Presidente da Estrada de Ferro
Perus-Pirapora
Rua 3 de Dezembro, 38 - 7º andar
01014 - São Paulo - (SP)

JM/sr

500.000 - 11-984 Impr. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LÍBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

212
JHS

EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS

AVISO DE RECEBIMENTO (AR)

ESTE "AR" DEVE SER DEVOLVIDO A

NOME DO REMETENTE
CONDEPHAAT — A/C Solange.

ENDEREÇO
Rua Libero Badaro nº 39 - 11º andar

CIDADE
São Paulo

ESTADO
São Paulo

0 1 0 0 9

AG. CENTRAL
02 OUT 84
BRASIL
SÃO PAULO - SP

500.000 - 11-984

Impr. Serv. Gráf. SICCT

38

212
fls

PREENCHIDO PELO REMETENTE

NOME DO DESTINATÁRIO Dr. Antonio João Abdalla Filho

ENDEREÇO Rua 3 de Dezembro nº 38 - 7º andar

CEP 01014 CIDADE São Paulo ESTADO SP.

NÚMERO DO REGISTRO (OU DO VALE) 1984832

VALOR DECLARADO (OU IMPORTÂNCIA DO VALE) Cr$

NATUREZA DO OBJETO CRAR

DECLARAÇÃO SUMÁRIA DE CONTEÚDO

DATA DO REGISTRO (OU EMISSÃO) 02/10/84

UNIDADE DE POSTAGEM

PREENCHIDO NO DESTINO

RECEBI O OBJETO A QUE SE REFERE ESTE "AR"

LOCAL E DATA SP. 04/10/84

ASSINATURA DO DESTINATÁRIO Rosalia Ofazzo

ASSINATURA DO EMPREGADO 6/086382-19

CARIMBO DA UNIDADE DE DESTINO

CDD-AV. SÃO JOÃO 04 OUT 84 SÃO PAULO-SP

7530-006-0410

A6-105x148mm

Ao STCR
para anexar relatório
de vistoria.
28/11/84

arquiteta Silvia Cristina
28.XI.84 (Branco)

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 213/84

do ..... n.º 21273/80 (a) .....

Interessado: ABPF

Assunto: Tombamento Estrada de Ferro Perus Pirapora

RELATÓRIO DE VISTORIA REALIZADA EM FUNÇÃO DO PROCESSO DE TOMBAMENTO DA E.F.P.P - ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA.

Em função da contestação apresentada pela Empresa de Cimento Perus ao tombamento da E.F.P.P., de propriedade daquela empresa, nos foi solicitada nova vistoria ao local.

Argumentou-se na contestação que a fábrica e o sistema ferroviário encontrava-se em funcionamento e que o material estava muito bem conservado e que evidências neste sentido haviam sido constatadas por nós, arquitetas M. Cristina Wolff de Carvalho e Silvia Ferreira Santos Wolff em vistoria ao local.

Em primeiro lugar cumpre esclarecer que a Arq. M. Cristina só conheceu o interior da propriedade nesta última vistoria, suscitada pela contestação. Embora em conjunto já tivessemos efetuado o reconhecimento da área, a vistoria na qual efetivamente se examinou as instalações fabris, as oficinas de Gato Preto, o complexo de Cajamar e os trilhos, foi realizada em 14/11/83, pelo Dir. Técnico, Marcos J. Carrilho, pela arquiteta Silvia F. S. Wolff e pelo funcionário da SPHAN, José Saia Neto.

Este fato já invalida a afirmação de que nós duas pudéramos constatar, em conjunto, o funcionário da fábrica. O que se pode constatar naquela ocasião foi que o sistema ferroviário já não se encontrava em funcionamento e que a fábrica não operava a toda potência.

Todos estes eventos estão descritos em nossa informação anexa ao processo em novembro de 1983.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 214/85

do ..... n.º 21273/80 (a) .....

Interessado: ABPF

Assunto: Tombamento Estrada de Ferro Perus Pirapora

Passamos a seguir a relatar a última vistoria que realizamos em 21 de novembro passado, arquitetas M. Cristina W. de Carvalho e Silvia F. S., acompanhadas pelo Sr. Nilson Oliveira, associado da A.B.P.F., associação Brasileira de Preservação Ferroviária, com o objetivo de avaliar as afirmações apresentadas na contestação pelos proprietários.

Inicialmente em conversa com o Eng. Raul Landini, que representava a empresa proprietária, indagamos o que efetivamente havia se concretizado com relação às disposições de recuperação do sistema ferroviário, que segundo nossos contatos do ano anterior, tinha sua reativação prevista para janeiro de 1984.

Ele nos alegou que o projeto de modernização da fábrica, cuja implantação viabilizaria o funcionamento do complexo, havia sido vetado pela CETESB e, portanto, nada havia sido feito visando a recuperação do sistema. Segundo ele, a reativação da fábrica e do sistema ferroviário são indissociáveis.

Acompanhadas pelo Sr. Zecão passamos a seguir à vistoria propriamente dita:

- Em Perus: Pudemos constatar que a fábrica se encontra totalmente paralisada e que os poucos funcionários que vimos não se ocupavam em nenhuma atividade produtiva.*
- Em Gato Preto: A oficina está apenas guardada por funcionário da segurança e o mato e a poeira invadem as instalações e o material rodante que lá permanece.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 215/88

do ..... n.º 21273/80 (a) .....

Interessado: ABPF

Assunto: Tombamento Estrada de Ferro Perus Pirapora

- No trajeto entre Gato Preto e Cajamar: que a prefeitura de Cajamar recapeou esta ligação rodoviária, passando uma camada de asfalto sobre os trilhos na passagem de nível entre as duas estradas.
  (Segundo afirmaçoes no local este asfalto pode ser removido sem grandes dificuldades)
- Em Cajamar: A situação não se alterou substancialmente durante este ano. A pedreira que apresentava alguma atividade em 1983, encontra-se paralisada.
  Os trens encontram-se sob galpões, com exceção dos da "fila da morte", que permanecem ao relento.
- Sobre a linha férrea: Agravam-se as condições do trecho danificado, no qual os trilhos estão suspensos e de mais um trecho.

Basicamente se pode constatar que a fábrica encontra-se totalmente paralisada e que o tempo só vem contribuindo para a degeneração do material rodante e da linha férrea, bastante invadida pelo mato e prejudicada pela falta de manutenção.

Urgem providências, com vistas à preservação do acervo, já que se evidencia que os proprietários não farão investimentos para a recuperação do sistema ferroviário sem a possibilidade de funcionamento da fábrica, que na melhor das hipóteses entraria em funcionamento apenas em 1986.

Era o que tínhamos a informar.

SP, 3 de dezembro de 1984

MARIA CRISTINA WOLFF DE CARVALHO
Arquiteto

SILVIA FERREIRA SANTOS WOLFF
Arquiteto

60.000 - VII-982 Impr. Serv. Gráf. SICCT

41

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 216/SAS

do ..... n.º 21273/80 (a) .....

Interessado: ADPF

Assunto: Tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

FOTO CONTATOS DO LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO REALIZADO EM VISTORIA EM 21/11/84 (FOTOS: M. CRISTINA W. DE CARVALHO)

1 2 3 4

5

6

7

8

9

FOTOS DAS INSTALAÇÕES FABRIS EM PERUS, ONDE SE PODE OBSERVAR QUE NÃO HÁ NENHUMA ATIVIDADE, ESPECIALMENTE NAS FOTOS 6 E 7 E NA 3, ONDE SE VÊ OS OPERÁRIOS PARADOS (FOTOS TIRADAS ÀS 10:30 hs DE UM DIA UTIL)

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 217/88

do ..... n.º 21273/80 (a) .....

Interessado: ABPF

Assunto: Tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

10 11

12

13 14 15

MATERIAL RODANTE PARADO NO PÁTEO DA FÁBRICA EM PERUS

A LOCOMOTIVA 16 ENCONTRA-SE HÁ MUITO TEMPO SOBRE ESTE GALPÃO, MAS NÃO RECEBE NENHUM CUIDADO ESPECIAL DE MANUTENÇÃO, TAL COMO WARRIFICAÇÃO

AS DEMAIS PEÇAS DO ACERVO ENCONTRAM-SE AO RELENTO. A VEGETAÇÃO NASCE ENTRE OS TRILHOS COMO SE PODE VER, O QUE COMPROVA QUE NÃO HÁ NENHUM MOVIMENTO NOS TRENS.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 218/85

do ..... n.º 21773/80 (a) .....

Interessado: ABPF

Assunto: Tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

16

LOCOMOTIVA 06, QUE CONTINUA EM GATO PRETO APENAS ABRIGADA SOB O GALPÃO.

17 18

19

VAGÕES EXPOSTOS AO TEMPO EM GATO PRETO.

NA FOTO 19, DETALHE DA 18 NOTA-SE O ABANDONO E A QUANTIDADE DE MATO QUE INVADE O MATERIAL.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 219/885

do ..... n.º 21273/80 (a) .....

Interessado: ABPF

Assunto: Tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

20

21

PASSAGEM DE NÍVEL ENTRE A E.F.P.P. E O RAMAL RODOVIÁRIO QUE LIGA A VIA ANHANGUERA A CAJAMAR, ONDE SE VÊ QUE O ASFALTO ENCOBRIU O LEITO FERROVIÁRIO.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 220/85

do ..... n.º 2273/80 (a) .....

Interessado: ABPF

Assunto: Tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

22 23 24 25

26

27

MATERIAL RODANTE SOB GALPÕES

28 29

"FILA DA MORTE", FOTO 22

MATERIAL RODANTE EM CAJAMAR, QUE COM EXCEÇÃO DOS DA "FILA DA MORTE" ENCONTRA-SE ABRIGADO EM GALPÕES. ALGUMAS LOCOMOTIVAS TINHAM RECEBIDO LUBRIFICANTE, MAS NÃO NOS PARECE PELO ASPECTO GERAL DAS MÁQUINAS QUE ESTE SEJA UM CUIDADO CONSTANTE E PERMANENTE (MEDIDA QUE SERIA NECESSÁRIA)

60.000 - VII-982 Impr. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 221

do ..... n.º 21273 / 80 (a) 885

Interessado: ARPP

Assunto: Tombamento da Estrada de Ferro Perus, Pirapora

30

PEDREIRA EM CAJAMAR, QUE NÃO SOFRIA EXTRAÇÃO JÁ HÁ MUITO TEMPO E ONDE SE FORMOU UM LAGO.

31

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 222/85

do ..... n.º 71273/80 (a) .....

Interessado: RFFSA

Assunto: Tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

CÓPIA DE LISTA ATÉ ESTA DATA (3/12/84) ENCONTRAVA-SE GRAMPEADA À CONTRACAPA SEM MAIORES INFORMAÇÕES E A QUAL TRANSCREVO PARA O PROCESSO, POIS A MESMA SE RASGOU.

OBS: A LISTA ERA MANUSCRITA E PROVAVELMENTE FOI UM INVENTÁRIO GERAL DO ACERVO FORNECIDO PELA RFFSA QUANDO DA ABERTURA DO PROCESSO

VAGÕES

10 VAGÕES DE MADEIRA
13½ VAGÕES DE FERRO
19 VAGONETAS CAÇAMBAS
1 AUTOMOTRIZ FOTO
1 VAGÃO SOCORRO
1 VAGÃO GUINCHO
3 VAGÕES TANQUE
1 LOCO TRATOR
5 TROLLERS

LINHAS FÉREAS

2 Km DE LINHA TRONCO (BITOLA 60 cm)
4 Km DE RAMAL

OFICINAS E EQUIPAMENTOS DE APOIO

CARROS DE PASSAGEIRO

6 CARROS

CARROS DE INSPEÇÃO

1 CARRO

SPCA, 3/12/84
file RFFSA
Maristela Carneiro

60.000 - VII-982

Impr. Serv. Gráf. SICCT

48

À Presidencia do Condephaat

Carlito Branco — SP 03.XI.84

Segue ....., juntad..... nesta data, ——documento—— rubricad..... sob n.º.....
folha... de informação

.....em.....de.....de 19.....

(a).....

ABPF

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

São Paulo, 03 de dezembro de 1984.

Ilmo. Sr.
Dr. Antônio Augusto Arantes Neto
DD. Presidente do CONDEPHAAT
Rua Líbero Badaró, 39 - 12º Andar
São Paulo - SP.

RECEBI
CONDEPHAAT 05/12/84
tomilha

Senhor Presidente:

Pelo presente mais uma vez nos dirigimos a V. Sa. e ao Egrégio Colegiado em nome da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF, a propósito do tombamento da antiga Estrada de Ferro Perús-Pirapora. Elaboramos e respeitosamente apresentamos o presente documento, dividido em dois tópicos:

I - Objeção da ABPF à contestação apresentada pela Ferrovia Perús-Pirapora Ltda. no seu tombamento.

II - Proposta da ABPF para viabilizar a real e efetiva preservação dos bens da EFPP.

Ressaltamos que o objetivo deste é colaborar com a CONDEPHAAT e com os Srs. proprietários na busca de soluções compatibilizadoras dos interesses culturais e econômicos gerados por aquele extraordinário monumento.

I - Objeção da ABPF à contestação apresentada pela Ferrovia Perús-Pirapora Ltda. ao seu tombamento.

Após caracterizar o assunto no ítem nº 1, a contestante alega, no ítem 2, que "...razão não assiste à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, pois demonstrado totalmente sem fundamento o temor do desaparecimento da estrada de ferro e seus pertences, posto que os atuais proprietários conservam e preservam este Patrimônio Histórico, nos exatos termos do pretendido com tal tombamento." Ora, uma simples vista d'olhos à situação atual da ferrovia e seu material, quase todo abandonado (por exemplo, a totalidade da via férrea, os vagões de carga ou as locomotivas em desuso expostas a ação do tempo e intempéries)demonstra o quão fundamentado é o temor do desaparecimento da mesma. Mais grave ainda, ao nosso ver, é o desrespeito a intocabilidade do conjunto, malgrado a existência do

CAIXA POSTAL 6501 CEP 01051 SÃO PAULO

ABPF

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

processo de tombamento, como demonstram a alienação da locomotiva nº 12, a destruição do "tender" original da locomotiva nº 17 e a subs - tração de inúmeras peças e componentes, tais como a tampa da caixa - de-fumaça da locomotiva nº 2 com oseu nº de bronze, entre outros. Não cremos que "os termos de conservação e preservação" pretendidos' com o tombamento, permitissem tais disfalques.

Todavia mais despropositada é a afirmação contida no ítem nº 3: "...assim é que, mantido (SIC)em funcionamento normal e integral a Estrada de Ferro Perús-Pirapora Ltda. está satisfeito o motivo essencial da solicitação daquela entidade."

Nossa objeção a esta afirmação é dupla, a saber:

1 - Porque é sabido, público e notório que a EFPP está fora de funcionamento há quase dois anos. Para comprovaá-lo basta constatar que:

a) - quase todos os funcionários foram dispensados ou aposentados, não restando pessoal suficiente para a operação real da ferrovia;

b) - nenhum trem poderia carregar os seus vagões com minério, pois as linhas de acesso e sob o britador estão soterradas;

c) - a via férrea não mais permite o tráfego de qualquer veículo ferroviário entre Cajamar e Perús, onde se acha a fábrica de cimento, pois este não poderia cruzar o asfalto que sepultou a linha no cruzamento com a rodovia de acesso a Cajamar, nem passar pelo trecho de vários metros suspensos no ar à altura do Km 12 desde ' janeiro de 1982, nem tampouco pelos trechos solapados pelas chuvas ' daquela ocasião ou ainda pelas barreiras caídas sobre os trilhos e nunca removidas nestes quase dois anos, além de inumeráveis outros obstáculos tais como árvores que cresceem entre os trilhos, etc.

d) - no caso de ainda restar qualquer dúvida, seria ' simples tomar o testemunho das autoridades locais e moradores vizi - nhos, já que nenhuma ferrovia em funcionamento é tão discreta a ponto de passar desapercebida.

e) - Por último, resta ainda a simples e óbvia evidência da grossa capa de ferrugem sobre os trilhos, que certamente não ' resistiria a 200 toneladas de peso aproximado de cada trem de minério.

2 - Porquê mesmo que a ferrovia ainda fosse operada e utilizada normalmente, isto não daria qualquer garantia aos elemen - tos fora de uso, que compõem significativa percentagem do material ' de interesse histórico e que poderia ser destruido por não mais ter

ABPF

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

utilidade para a empresa.

Já no ítem nº 4 alega que: "...infundada igualmente a alegação da entidade de que é iminente o risco de extinção da ferrovia, pois cabalmente demonstrado conforme vistorias efetuadas naquele patrimônio, que seus proprietários conservam da maneira mais zelosa e eficiente...".Para constatar a inveracidade desta assertiva, propomos um simples exame atento das fotografias tomadas durante as' vistorias para se constatar que a Estrada de Ferro não é utilizada a não ser exporadicamente, como por ocasião da primeira vistoria realizada por especialistas do CONDEPHAAT ou para os trabalhos de erradicação da linha telefônica, inclusive postes, no trecho ainda trafegável. Em caso de qualquer dúvida sempre se poderá recorrer a uma peritagem legal, embora não nos pareça necessário tanto.

O ítem nº 5 diz: "...constataram as referidas arquitetas que a manutenção de todo o material, tanto rodante como de apoio é mantido, (SIC) conservado e preservado em oficinas próprias...". De fato,a oficina da EFPP foi a chave do seu funcionamento, até a sua paralização, o que é lógico já que de nada serve uma oficina numa ferrovia tambem paralizada. A prova mais cabal disto é que alguns dos melhores técnicos daquela oficina são hoje funcionários da ABPF.

O ítem nº 6 recorda que há décadas atrás a Estrada de Ferro Perús-Pirapora de então(e não a Ferrovia Perús-Pirapora Ltda.' de hoje) adquiriu muito material proveniente da desativação de similares suas. Isto é verdadeiro, porém não vemos qualquer relação de mérito entre este fato histórico e o problema atual em pauta, a não ser pelo aumento do valor do acervo. Já a outra afirmação do mesmo ' ítem é positivamente enganosa, ao dizer:
"A Fábrica de Cimento Perús, produzindo normalmente o seu produto básico,(...) apoiando-se para o transporte de matéria prima, que como já dissemos, vem de cajamar, através da Estrada de Ferro...".

É público e notório que a fábrica de cimento continuou em funcionamento parcial até julho do corrente ano, usando inicialmente minério transportado em caminhões desde Cajamar,(daí o aterramento da linha sob o britador de Cajamar, para possibilitar o acesso dos mesmos) e posteriormente "Klinker" fornecido por outra indústria.

A ABPF está de pleno acordo com a afirmação do ítem nº 7, de que tal ferrovia, terá de ser mantida senão em condições ideais de uso, pelo menos em ótimas condições, obrigando uma atenção' permanente sobre todo o seu patrimônio,..." Discorda, porém, da últi

CAIXA POSTAL 6501 CEP 01051 SÃO PAULO

ABPF

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

ma frase:"...o que vem sendo feito...", daí a imperiosa necessidade do tombamento, dada a imprevisibilidade do futuro.

O ítem nº 8 diz ser "...inviável torná-la uma estrada turística, voltada apenas ao aspecto artístico histórico, visto que é ela usada...".

Primeiramente, sabe-se que ela não é usada hoje para quaquer finalidade; em segundo lugar é estranho o uso da palavra "artístico", já que salvo por uma eventual inspiração que dê a alguém uma ferrovia nada tem em sí de artístico, embora a EFPP sobre valor histórico, e finalmente é importante esclarecer que o pedido de tombamento feito pela ABPF absolutamente não inclui qualquer obrigatoriedade de uso da ferrovia, mesmo porque não cremos que o tombamento tenha tais podêres. O uso é de exclusiva escolha dos proprietários, e a proposta de uso turístico feita em 1980 era apenas uma sugestão para possibilitar a sobrevivência e uso em benefício público da ferrovia quando da sua desativação.
Todavia, isto aparentemente não ficou claro à Diretoria da Ferrovia Perús-Pirapora Ltda., daí talvez sua veemente reação à proposta de tombamento, por se sentir atingida em seus direitos de propriedade o que não ocorre.

É de fato digna de elogios a recusa dos atuais proprietários, reiterada no ítem nº 9, em vender qualquer elemento da ferrovia "por mais louvável que sejam as propostas",(SIC)embora nem mesmo o processo de tombamento os tenha impedido de doar gratuítamente a locomotiva nº 12 à cidade de Dumont.Portanto, também neste aspecto o tombamento em nada atrapalharia os seus planos, com a vantagem de prevenir qualquer atitude menos escrupulosa por parte de outros eventuais futuros proprietários.

O parecer reproduzido no ítem nº 10, que diz:"...pensamos ainda que sómente esgotadas todas as possibilidades de manter a ferrovia em funcionamento..."merece os nossos aplausos, pois busca soluções de preservação para qualquer eventualidade.No entanto permitimo-nos opinar que o Museu de Tecnologia de São Paulo, que embora existe há anos nunca abriu suas portas e seria completamente inadequado para abrigar o acervo, pois o removeria do seu ambiente rural para um espaço ensano, que, por maior que seja, sempre será exíguo e estranho a ele; O Museu Ferroviário "Barão de Mauá", de propriedade da FEPASA, já se ressente da falta de condições, verba e espaço para bem conservar a sua própria coleção, que deverá ser muito aumentada com outras peças do enorme acervo daquela empresa.

CAIXA POSTAL 6501 CEP 01051 SÃO PAULO

227

ABPF

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Muita acertada é a preocupação dos proprietários com as restrições que o tombamento pudesse ocasionar à conservação da ferrovia, porém improcedentes, conforme demonstraremos adiante.

A contestação finaliza com um patético apelo para que o tombamento não seja aprovado, "...por ser da mais lídima salutar e costumeira JUSTIÇA!". Ora, tal apelo confirma o desconhecimento, por parte do proprietário, das funções do tombamento.
Não há porquê invocar a justiça ao contestá-lo, porquanto o mesmo está longe de ter qualquer caráter punitivo ou de cerceamento da liberdade assim como o CONDEPHAAT está longe de ser um tribunal ou qualquer instancia judicial, tanto que pertence a Secretaria de Estado da Cultura e não a da Justiça.

II - Proposta da ABPF no sentido de viabilizar a real e efetiva preservação dos bens da EFPP.

1 - Parece-nos fora de questão que o tombamento, com seu caráter precípuo de medida preventiva é absolutamente imprecindível no caso da EFPP, pois a experiência damonstra que somente esta medida tem razoável poder num país como o nosso, em que a destruição o abandono e o ódio aos órgãos preservadores da memória nacional são a regra, juntos do nosso falso conceito de progresso. Em tempo esclarecemos que esta referência não se dirige aos atuais proprietários da EFPP, que bem podem ser exceção, embora ainda não o tenham demonstrado com clareza.

2 - Os pontos fundamentais a serem atingidos com o tombamento e medidas subsequentes são:

a) - Manutenção do conjunto, com especial atenção e prioridade para todas as locomotivas e a uma boa amostragem do material tracionado e de apoio.

b) - Colocação do material em desuso ao abrigo de agentes agentes agressores naturais e humanos, se possível sem a remoção dos bens para local alheio a ferrovia, inda que temporária ou definitivamente encerradas as suas operações.

c) - Restauração, recuperação ou pelo menos conservação preventiva dos elementos de interesse histórico.

d) - Abertura à vizitação pública de instalações e acervo, em caráter permanente ou esporádico, desde que consiliável com as conveniências e interesses dos proprietários.

3 - Já que a simples decretação do tombamento não avia providências materiais de conservação, será necessário decretá-lo segundo uma visão realista, observando-se os seguintes aspec-

CAIXA POSTAL 6501 CEP 01051 SÃO PAULO

ABPF
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

tos:

a) - Será inútil tombar também a via férrea se não houver meios concretos para conservá-la ou se ela, por suas enormes dimensões dentro da propriedade, obstar o trabalho da empresa. Os veículos e demais bens móveis, porém, são de facílima proteção.

b) - Quer a atual fábrica de cimento e a ferrovia sejam reativadas, quer sejam substituidas por equivalentes mais modernos, o tombamento não poderácercearas necessidades da empresa modernizar-se e modificar a vontade os seus esquemas de funcionamento.

c) - Em contrapartida, a empresa proprietária deverá respeitar ao máximo as necessidades de preservação do Patrimônio Histórico que possui, provendo-o se assim o desejar ou permitindo a outrem que o faça.

4 - Gostaríamos ainda de aduzir algumas considerações sobre as vantagens que o tombamento pode proporcionar aos proprietários de um bem que desfrute de tal "status":

a) - O Brasil começa a seguir uma política preservacionista mais pragmática, bem-sucedida em vários países, que busca facilitar e dar vantagens aos proprietários de bens de valor histórico. Assim, por força de portaria do Ministro Ernani Galvêas tornam-se dedutíveis da renda bruta da pessoa física e do lucro da empresa os recursos investidos na preservação de bens tombados pela Subsecretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN. Cremos que o tombamento pelo CONDEPHAAT facilitaria muito a obtenção de medida semelhante pela SPHAN. Dispondo dele, a Ferrovia Perús-Pirapora Ltda desfrutaria da extraordinária possibilidade de ter a manutenção do seu patrimônio gratuita, usando-o à vontade e auferindo o lucro que ele proporcionasse. Cremos que logo o governo estadual tambem começará a incentivar a preservação de forma semelhante.

b) - A EFPP tornar-se-ia intocável por terceiros, a salvo de ações alheias que a prejudicassem. Por exemplo, jamais lhe sucederia o ocorrido com a ferrovia histórico-turística da ABPF, que recentemente viu-se privada, com grandes prejuizos, do seu principal páteo e oficina ferroviária, desapropriada pela Prefeitura local para a construção de uma avenida.

5 - A ABPF crê que os proprietários devem permanecer livres para tomar as "...medidas de pronta aplicação sem ter que aguardar vistorias ou autorizações..." que menciona no ítem nº 10. Ora,os proprietários de um bem tombado sempre permanecem no direito de utilizá-lo, bastando não destruí-lo ou descaracterizá-lo.

CAIXA POSTAL 6501 CEP 01051 SÃO PAULO

ABPF

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Assim como uma casa colonial necessita de conservação e eventuais adaptações e reformas para poder continuar em uso, o mesmo se dá com uma ferrovia. Quando a fiscalização e a orientação técnica por parte do CONDEPHAAT, bastaria que este órgão definisse as linhas gerais a serem observadas, posto que, por sua própria natureza, o material da EFPP não comporta modificações ou adaptações muito descaracterizadoras. O melhor exemplo para isto tudo é o que vem ocorrendo na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, no Estado de Rondônia, que mesmo integralmente tombada pela SPHAN vem sendo reativada e modificada no que cabe para assegurar seu funcionamento normal.

6 - Diante de todo exposto acima, fica evidente que apenas o caminho do diálogo e do entendimento é viável para se atingir as metas de interesse de cada parte envolvida na questão.
O CONDEPHAAT, contando com a assistência da ABPF quando quiser, deve expor aos proprietários o que considera fundamental seja preservado e propor meios de fazê-lo, e estes devem responder definindo com clareza os seus planos e necessidades, a fim de que tudo seja disposto de forma a não criar obstáculos para ninguém.

Isto é perfeitamente possível, enfatizarmos e propormos que o diálogo seja iniciado com urgência, pois só assim cessará a deteriorização do material histórico, por um lado, e os proprietários poderão agir com tranquilidade e liberdade, pelo outro.
Sem se incomodarem mútuamente, cada parte trabalhará à vontade dentro dos seus legítimos interesses.

Assim sendo, Sr. Presidente, reiteramos aquí nossa disposição em colaborar com o CONDEPHAAT e com os proprietários, dentro das nossas possibilidades, com os votos de pronta solução para este problema que se prolonga por mais de quatro anos.

Sem mais, aguardando para breve a decretação do tombamento da antiga Estrada de Ferro Perús-Pirapora, somos de V. Sa.

Atenciosamente

Júlio Eduardo Corrêa Dias
de Moraes
Diretor Presidente

CAIXA POSTAL 6501 CEP 01051 SÃO PAULO

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 230

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado:

Assunto:

Ao Snr. Conselheiro
Mário Ancelli
para relatar
S. Paulo 11/3/85.
Marilda M. Monteiro

150.000 - VIII-984

Impr. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 231

do P.CONDEPHAAT n.º 21273/80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita o Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

P A R E C E R

Decorridos dez meses da aprovação de nosso primeiro Parecer, retorna-nos às mãos, para considerações complementares, o Processo nº 21.273/80, suscitado pelo ofício PD 43/80, de 17 de abril de 1980, da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

Múltiplas ocorrências contribuiram para tornar lenta a tramitação do assunto. A primeira foi o fato do acervo ter estado sob o controle da Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional (CEIPN), pelo confisco dos bens da Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus e da E.F. Perus-Pirapora Ltda. nos termos do Decreto 74.728 de 18 de outubro de 1974. Durante toda a difícil trajetória, porém, dois aspectos tiveram ressalto constante como incentivos à busca de solução que, sem ferir legítimos direitos, atenda a interesses da Coletividade: o incontestável alto valor cultural do acervo em causa e a permanente, infatigável e profícua colaboração da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

Hoje, os amplos elementos informativos de natureza histórica, tecnica e ecológica insertos pelas partes no Processo, para justificar ou contestar o Tombamento, já constituem — ao nosso ver — sólida base para decisão que se nos afigura urgente, ante ameaça de celere deterioração do valiosíssimo material que é propósito preservar — fato ressaltado no Relatório da Vistoria efetuada a 21 de novembro p.p. pelas arquitetas Cristina Wolff de Carvalho e Sílvia Ferreira Santos Wolff do STCR, acompanhadas pelo Senhor Nilson Oliveira, membro da ABPF — Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. Essa inspeção complementou as efetuadas a 12 e 16 de novembro de 1983 pelas mesmas funcionárias, acompanhando o Senhor Diretor Técnico, arquiteto Marcos José Carrilho e o Senhor José Saia Neto, representante do SPHAN (fls. 213 a 221).

150.000 - VIII-984 Impr. Serv. Gráf. SICCT

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 232

do P.CONDEPHAAT n.º 21273/80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIARIA.

Assunto: Solicita o Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Nosso primeiro Parecer neste Processo — datado de 01 de julho de 1984 — que informou o Egrégio Colegiado na decisão de Tombamento da "Estrada de Ferro Perus-Pirapora, incluindo material rodante e instalações (linhas férreas, oficinas e equipamento de apoio, bem como outras instalações existentes)" foi essencialmente influenciado pelos muitos elementos contidos no Relatório das vistorias por último mencionadas (levadas a efeito — reiteramos — a 12 e 16 de novembro de 1983 por integrantes do Corpo Técnico do CONDEPHAAT com a presença de representante do SPHAN). Entre esses dados está incluída a declaração do eng. Raul Landini, representante da empresa proprietária que recebeu os visitantes, de que decidida estava próxima e total recuperação da ferrovia, como elemento essencial do complexo fabril que é propósito reconduzir à plena produção — afirmativa, aliás, reiterada na Contestação contida nas fls. 201 a 204, em decorrência da qual, a 21 de novembro p.p., as arquitetas Maria Cristina Wolff de Carvalho e Sílvia Ferreira Santos Wolff, acompanhadas pelo Senhor Wilson de Oliveira, membro da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, realizaram nova vistoria abrangendo todas as instalações de produção da Companhia de Cimento Portland Perus, e do substancioso Relatório dessa inspeção, apresentado ao Senhor Diretor Técnico, extraimos estes informes capitais:

1. O engenheiro Raul Landini — representante da empresa, na primeira visita feita pelos membros do CONDEPHAAT, consultado sobre o que se havia concretizado no referente à reativação da ferrovia, declarou que o projeto de modernização da fábrica — ao qual está vinculado o de recuperação do sistema de transporte — foi "vetado pela CETESB" (ver fls. 214);

2. A fábrica permanece totalmente parada;

3. Em Gato Preto, a Oficina está inativa, guardada apenas pelo pessoal de segurança e com o mato invadindo as instalações;

4. No trajeto Gato Preto- Cajamar, a Prefeitura de Cajamar, ao recuperar a rodovia, recobriu, nos cruzamentos, os trilhos fer

roviários com asfalto (facilmente removível);

5. Em Cajamar, a exploração da pedreira – que na vistoria de 1983 apresentava alguma atividade – está paralizada;

6. O material rodante em condições de uso está abrigado em galpões. O da "fila da morte"(o destinado à sucata) permanece ao relento.

Enfim, um quadro de abandono e imobilismo, sem indícios visíveis de reativação próxima, o que deve ter contribuído para que a Estrada de Ferro Perus-Pirapora não tenha dado, até hoje, resposta ao ofício 731/84, de 03 de outubro de 1984, dirigido ao seu Presidente pelo, então, Presidente do CONDEPHAAT, atendendo à sugestão contida em nosso Parecer de 28 de setembro de 1984.

Essa situação de inércia obriga – ao nosso ver – a prontas providências para a preservação do raro acervo cultural.

Concluindo, pois, reiteramos a recomendação de imediato Tombamento integral do bem em causa, com a renovação da proposta de colaboração, a qualquer momento, com s empresa proprietária atual das instalações, na busca de solução (um flexível "modus vivendi"exigente de acendrado espírito de colaboração) que possibilite à Coletividade fruir dos ensinamentos e deleite oferecidos por um projeto de natureza cultural e de lazer dinamicamente exibido (atendendo à técnica moderna de mostras) em condições privilegiadas ; pois à reminiscência de uma realização representativad do impetuoso surto máquino-fatureiro compreendido históricamente entre a eclosão da Primeira Conflagração Mundial e a crise econômica que precipitou a Revolução de 30 alia o estar localizado em região paisagisticamente privilegiada e situada mui próxima à densissima concentração populacional paulista – conforme amplamente referido no magnífico relato contido nas fls. 4 a 11 e tudo isto, favorecido pelo propósito dominante de perturbar ao mínimo possível, na simbiose gerada pela medida de preservação, o funcionamento da fábrica produtora de material básico para o desenvolvi-

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 234

do P.CONDEPHAAT n.º 21273 / 80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA.

Assunto: Solicita o Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

mento da Nação, que, se reativada, poderá, ~~poderá~~ ainda, increver-se com relevo no empolgante complexo industrial paulista.

Somente após esgotadas todas as possibilidade de, através de inteligente colaboração, manter a ferrovia em funcionamento na tríplice função cultural, industrial e de lazer turístico é que se poderá cogitar do simples Tombamento do material rodante e conexos . para exibição estática num dos museus especializados existentes no Estado de São Paulo ou de outro que, para esse fim, seja criado.

São Paulo. 08 de abril de 1985.

MÁRIO SAVELLI
Conselheiro

150.000 - VIII-984 Impr. Serv. Gráf. SICCT

Segue....., juntad.a..... nesta data, ~~documento~~ folha.... de informação rubricad.a..... sob n.º 235

gp ..... em 19 de abril de 19 86

(a).....

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 235

do P.CONDEPHAAT n.º 21273/ 80 (a)

Interessado: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA.

Assunto: Solicita o Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO
SESSÃO ORDINÁRIA DE 08 DE ABRIL DE 1985.

ATA Nº 633

O Egrégio Colegiado aprovou parecer do Conselheiro Relator Mário Savelli, reafirmando a decisão de tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

1. À DT elaborar minuta de Resolução de Tombamento e demais providências cabíveis.

GP., 08 de abril de 1985.

MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

SR/rvj

150.000 - VIII-984 Impr. Serv. Gráf. SICCT

61

Segue....., juntad.a nesta data, ~~documento~~ / folha.... de informação rubricad.a sob n.º 236

Candephaat em 24 de Abril de 19 85

(a).....

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 236

do P.Condephaat n.º 21273/80 (a) MAB

Interessado: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Assunto: Solic.o Tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora

Senhor Secretário

Tendo o Egrégio Colegiado em sua sessão do dia 08 do corrente, Ata nº 633,decidido reafirmar o TOMBAMENTO DA ESTRADA PERUS-PIRAPORA, incluindo material rodante e instalações (linhas férreas,oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações) objeto destes autos, tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, apensa à contracapa, a respectiva Resolução de Tombamento para assinatura, se assim o entender.

CONDEPHAAT, 19 de abril de 1985

MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

60.000 - VII-982 Impr. Serv. Gráf. SICCT

62

Importante realisação nacional de iniciativa extrangeira

Installação moderna de uma fabrica de Cimento.

Companhia Brasileira de Cimento Portland S A.— Sua origem. — Pormenores da fabricação. — Optimos resultados das analyses.

Ha cerca de 15 annos estudaram os proprietarios dos depositos de pedra calcarea de Perus, E. S. Paulo, a possibilidade de fabricar cimento com os materiaes ahi existentes.

De facto, por volta de 1912, deram resultados satisfactorios as experiencias feitas por um especialista norte americano, com a pedra calcarea, argilla e schisto de Perus.

Porem, todos os passos dados, com referencia á fabricação do cimento, foram addiados devido á conflagração Europea.

Sendo encommendadas as machinas em Dezembro de 1924, já em Abril de 1925 se procedia á construcção da usina.

Devido ao congestionamento do porto de Santos, alliado á escassez de energia electrica, somente em 24 de Abril de 1926 foi o primeiro cimento produzido. Em Maio deste anno entrou a usina em plena actividade.

As installações foram por tal forma executadas que as ampliações futuras poderão ser effectuadas sem perturbar a marcha dos trabalhos da usina.

VISTA GERAL DA USINA (Perus)

Foi então que, em 1923, a firma Canadense Drysdale & Pease, de Montreal, encarregou o competente especialista Mr. M. M. Smith, que tem mais de 25 annos de pratica na construcção e operação com cimento Portland em varios paizes, de fazer um minucioso estudo sobre o local mais conveniente e ao mesmo tempo sobre a possibilidade de fabricar cimento no Brasil.

Dentre os logares estudados em S. Paulo, Rio de Janeiro e Minas Geraes, foi Perus o mais vantajoso, sob o ponto de vista da posição, da qualidade e quantidade de material.

Foi assim que em 1924 se fundou a Cia. Brasileira de Cimento Portland S/A, composta de capitalistas brasileiros, e ficando assim constituida: Dr. Sylvio de Campos, Presidente; Dr. Jambeiro da Costa, Vice-Presidente e Mr. M. M. Smith, Director Gerente.

Posto que ainda haja alguns departamentos provisorios, a disposição geral da usina é a mais moderna do mundo, quer na parte technica, quer na efficiencia de suas machinas.

O projecto completo elaborado, portanto, constitue uma obra prima de organisação e previdencia.

A maioria dos operarios são brasileiros, porem os trabalhos de responsabilidade estão entregues a operarios extrangeiros com larga pratica da fabricação. Com o tempo, porem, os operarios brasileiros ficarão aptos a assumir essa responsabilidade, tornando assim a companhia uma organisação inteiramente brasileira.

Apesar de ainda estar no começo, a qualidade do cimento produzido já é notavel; e não obstante o mau accolhimento que tem o producto nacional no [illegible]

pelo contrario está competindo com vantagem com as outras marcas de cimento da praça.

E' intenção da companhia construir uma cidade modelo para os seus empregados, á maneira das grandes companhias norte-americanas.

No proximo anno vae ser augmentado o numero de machinas de modo a duplicar a producção actual.

E' esta a primeira usina de cimento de grande vulto construida no Brasil.

AS MATERIAS PRIMAS

Para uma grande industria, a primeira condição importante é que a materia prima seja *conveniente*, mormente em se tratando do Cimento. Como razão economica deve-se installar a usina o mais proximo dos depositos dessas materias.

Os depositos calcareos e de argilla estão calculados em 12.000.000 de m. c. e são explorados unicamente pela usina, sendo a desaggregação feita por meio de ar comprimido e electricidade.

A usina consome diariamente cerca de 350 toneladas de materia prima que é transportada até Perus em vagões de 5 ton. de capacidade, sendo 40 o numero total em serviço actualmente.

A pedreira de Calcareo se acha a cerca de 16 kms dos seus moedores.

OS MEIOS DE TRANSPORTE

Um dos problemas importantes a ser considerado em uma usina moderna é naturalmente a economia de transporte; basta dizer que a usina consome 350 tons. de materia prima, 30 toneladas de oleo e pode despachar presentemente 170 ton. de cimento.

Em breve espera a companhia produzir 3000 barricas (de 170 Kgs. liquidos) diarias, sendo esta apenas 1/2 da capacidade para a qual foi projectada a usina.

Claro está que esse grande movimento seria quasi impossivel pelo augmento do custo da producção e por isso é usado o meio automatico de transporte.

O unico meio de transporte até a usina, presentemente, é a estrada de ferro.

No seu interior tudo é automatico; só se veem elevadores, transportadores, etc.

Desde a chegada até a sahida a mão do operario não toca a materia.

A situação das officinas, umas ao lado das outras, dispostas de modo a reduzir ao minimo o transporte de uma a outra machina, traz grande economia ao producto.

FORÇA MOTRIZ

A usina consome muita força motriz e por isso deve ser particularmente estudada.

A sala de machinas, muito grande e fartamente illuminada, é provida de todos os aperfeiçoamentos da technica moderna.

Todas as machinas são accionadas electricamente por 40 motores no total de 2000 H. P.

Dois delles são synchronicos de 500 H. P. cada um, installados nas grandes moendas, e os restantes são pequenos motores para accionar os elevadores, transportadores, etc. e se utilisam ainda de 4 transformadores de 44000 volts.

A FABRICAÇÃO

Foi adoptado o systema de fabricação a secco, methodo esse de geral uso actualmente, para casos onde a base é o calcareo duro.

Vamos seguir a materia prima no trajecto que percorre na usina, descrevendo assim as principaes phases da fabricação.

A materia prima alimenta um triturador giratorio de 200 ton hora de capacidade. A pedra é ahi reduzida a 8 cms. e passa então ao pilão Pennsylvania, por meio do qual é reduzida a 1 cm.

A massa, após ser ainda mais triturada, vae aos *tanques de dosagem* nos quaes é controlada homogeneamente pelo laboratorio e por este corrigida se fôr necessario. Com isto, obtem-se uma perfeita composição chimica.

O contendo desses tanques passa por uma bomba e é então mandado ao secador rotativo, de onde vae á armazenagem, o calcareo ficando num compartimento e a argilla e schisto em outro, e em proporções iguais, determinadas pelos Podometros, — medidores automaticos.

OS FORNOS ROTATIVOS

Quer a grande potencia das machinas, quer a marcha ininterrupta da fabricação traz admiração ao visitante.

E' admiravel a perspectiva dos enormes fornos rotativos. Teem cerca de 3 mts. de diametro por 48 mts. de comprimento, girando com a velocidade de 1 revolução cada minuto e meio.

Como constituem a parte mais interessante da usina, merecem alguma explicação. O forno é um cylindro em folha de ferro, um pouco inclinado, que gira sobre uma serie de engrenagens e cuja parte interna é revestida de materia refractaria. A massa entra pela parte superior e, pelo movimento, lentamente desce em direcção á parte inferior, indo de encontro ás chammas.

O aquecimento se obtem por meio do oleo na razão de 30 ton. por dia, sendo que a temperatura assim obtida alcança 1600° C.

Neste mister é o oleo superior ao carvão pulverisado, pois a cinza deste pode prejudicar muito a qualidade do cimento.

Na entrada do forno, o calor dos gazes de combustão tira a humidade da massa, no meio, os gazes tiram o acido carbonico e a cocção se produz perto da sahida do forno na zona de vetrificação.

A tiragem de cada forno é garantida por uma chaminé de 2.5 mts. de diametro e 25 mts. de altura.

O nome dado á materia sahida dos fornos é o "*clinker*", de constituição vitrea sob a forma de granulos enegrecidos e durissimos.

Esse "clinker" é amontoado em um grande "armazem".

O repouso do "clinker" por varias semanas melhora a qualidade do cimento.

O BRITADOR "PENNSYLVANIA".

A MOEDURA DO CIMENTO

O "clinker" assim repousado é transportado aos moedores rotativos, onde se obtem um pó extremamente fino, constituindo o cimento que em seguida é armazenado em 2 silos de capacidade total de 12000 barricas, até o momento de ser ensaccado.

EM SACCAGEM

Como o cimento da usina é expedido em saccas de 42½ kgs. (liquido) usa-se uma machina automatica de ensaccar, "Bates Packer".

Esta machina é constituida de tal modo que o sacco não sahirá sem ter o peso exacto de 42½kgs. A empreza adoptou o typo desta sacca—por ser de mais facil manejo ao operario, como tambem sob o ponto de vista economico, visto os saccos serem devolvidos á usina, mediante o competente reembolso.

LABORATORIO

Resta dizer alguma cousa do serviço de laboratorio, que constitue um dos departamentos de maxima importancia.

O laboratorio trabalha dia e noite fazendo experiencias horarias e semi-horarias quer na materia prima, quer no cimento produzido em cada fornada. A sua organisação é rigorosissima; os resultados das analyses são transcriptos em boletins diarios, em quadros e diagrammas.

Foram optimos os resultados obtidos nas experiencias feitas pela Escola de Engenharia Mackenzie, S. Paulo Tramway Light & Power, Escola Polytechnica de S. Paulo, Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, Estrada de Ferro Central do Brasil e outros.

ANALYSES NOS LABORATORIOS — DA ESCOLA DE ENGENHARIA MACKENZIE

RESULTADOS OBTIDOS PELO DR. A. C. SLATER

	Nacional	Portland (Padrão)
Silica	22.1	22.0
Oxydo de Ferro	3.2	3.5
Oxydo de aluminio	7.4	7.5
Oxydo de Calcio	61.8	62.0
Oxydo de magnesia	1.88	1.0
Anhydrido Sulphurico	2.06	1.5
Alcalis	0.12	0.5
Residuos insoluveis	0.30	1.0
Perda na ignição	1.30	1.0

Consistencia normal — Obtida com 25% de agua.

Gravidade especifica — 3.11 (padrão 3.1)

Finura — Peneira 100 malhas — 3% (padrão 5%)
Peneira 200 malhas — 21% (padrão 25%)

Pega — inicial — 45 minutos (padrão min. 30 minutos)
final-3 h. 45 m (padrão min. 60 minutos, max. 10 horas)

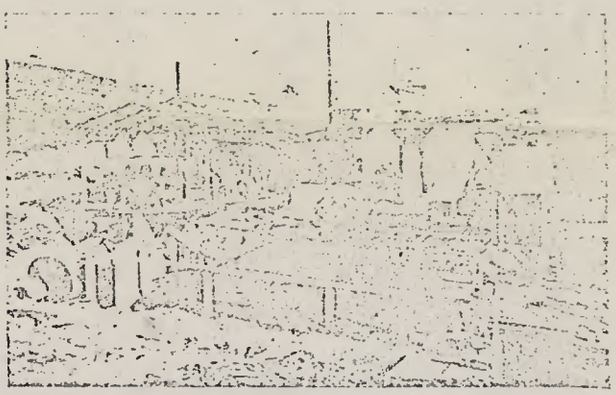
RESISTENCIA — TENSÃO

Cimento puro 24 horas em ar humido — 425 lbs/pol. qd.
„ „ 7 dias „ „ „ 778 lbs/pol. qd.
28 dias „ „ „ 885 lbs/pol. qd.

Padrão 24 h.; 1751 lbs; 7 dias; 500 lbs; 28 dias; [illegible] lbs.

mistura 1 de cimento 3 de areia
7 dias 225 lbs/pol qd.
28 dias 302 „

Padrão 7 dias-150 lbs. 28 dias — 200 lbs.



MOINHOS E FORNOS ROTATIVOS

Resultados obtidos pelo Dr. Ary Torres da Escola Polytechnica de S. Paulo

Resistencia a compressão:

Cargas de ruptura em kilos por centimetro quadrado.

N.º	Cimento Puro				Argamassa Normal 1×3			
	Compressão		Tensão		Compressão		Tensão	
	7 dias	28 dias	7 dias	28 dias	7 dias	28 dias	7 dias	28 dias
Medias	516.2	627.8	31.9	43.1	292.5	404.0	25.6	34.8

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
DEMA - DEPARTAMENTO DE MUSEUS E ARQUIVOS
RUA LIBERO BADARÓ,39 SÃO PAULO CEP 01009 PABX 257-1311

São Paulo, 29 de julho de 1985

6205/85

Of. nº 130/85 DEMA

Sr. Secretário,

Atendendo sua orientação, estamos lhe encaminhando o material histórico referente à proposta de tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

Acompanha ainda a carta que nos foi remetida pelo Senhor Sergio Feijão Filho, presidente da A.P.M.F, e a sugestão formulada pela mesma Associação.

Informo ainda que aquele presidente solicita uma audiência no sentido de dar continuidade à proposta inicial, que, segundo fomos informados, já recebeu seu apoio tácito, necessitando apenas agora que se passe da proposta à ação

Sem mais, atenciosamente

ZELIO ALVES PINTO
DIRETOR TECNICO DO DEMA

Ilmo. Senhor
JORGE DA CUNHA LIMA
DD. Secretário de Estado da Cultura
Nesta.-

IMPR. ARQUIVO DO ESTADO

66

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
DEMA - DEPARTAMENTO DE MUSEUS E ARQUIVOS
RUA LIBERO BADARÓ, 39 SÃO PAULO CEP 01009 PABX 237-1311

239
2

São Paulo, 29 de julho de 1985

Of. nº 128/85 DEMA

Caro Modesto,

Estou lhe enviando cópia da carta que me foi enviada pelo Senhor Sergio Feijão Filho, presidente da A.P.M.T.

Informo ainda que o documento ao qual se faz referência na carta foi enviado ao Senhor Secretário.

Sem mais, atenciosamente,

ZELIO ALVES PINTO
DIRETOR TECNICO DO DEMA

Anexar aos processos de estação ou ferrovias

Ilmo. Sr.
Dr. MODESTO CARVALHOSA
DD: Presidente do CONDEPHAAT
N E S T A

IMPR. ARQUIVO DO ESTADO

ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

APMF

São Paulo, 15 de julho de 1985

240/D

Ofício
Nº de ordem 28/85/50

D.D.Diretor Técnico do DEMA

A Associação de Preservação da Memória Ferroviária, entidade constituida em 08 de dezembro de 1984, filiada à Federação das Associações de Ferroviários Aposentados e Pensionistas do Estado de São Paulo, sem fins lucrativos e com o objetivo principal de preservar, defender e estimular a memória ferroviária brasileira em seus vários aspectos, como já ficou demonstrado em diversas ocasiões a V.S., vem dar seu apoio à oficialização do tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, medida de elevado alcance, que visa resgatar mais uma parcela do universo que é o patrimônio histórico ferroviário, tanto documental como material, paulista e brasileiro.

Estamos encaminhando em anexo, subsídios da história Perús-Pirapora, e cópias dos autos da primitiva "Secretaria de Agricultura Commércio e Obras Públicas", todos relacionados à esta pequena linha.

Finalizando, tomamos a liberdade de encaminhar a V. Senhoria, sugestão formulada por essa Associação, a fim de que seja estudado conjuntamente entre a Secretaria de Estado da Cultura e as diversas partes interessadas, a criação de uma Fundação de âmbito estadual, que se dedique à preservação da memória ferroviária em território paulista.

Renovamos mais uma vez nossos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

Sérgio Feijão Filho
Diretor Presidente da APMF

1) Dar ciência ao SICR
2) Anexar ao processo
3) Informar o Sr Pedro T. de Lima e do DACH.
31/8/85

Ilmo. sr.
Prof. Zélio Alves Pinto
D.D.Diretor do DEMA
Nesta

68

2 d1

ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

APMF

São Paulo, 15 de julho de 1985

Ofício
Nº de ordem 28/85/50

D.D.Diretor Técnico do DEMA

A Associação de Preservação da Memória Ferroviária, entidade constituida em 08 de dezembro de 1984, filiada à Federação das Associações de Ferroviários Aposentados e Pensionistas do Estado de São Paulo, sem fins lucrativos e com o objetivo principal de preservar, defender e estimular a memória ferroviária brasileira em seus vários aspectos, como já ficou demonstrado em diversas ocasiões a V.S., vem dar seu apoio à oficialização do tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, medida de elevado alcance, que visa resgatar mais uma parcela do universo que é o patrimônio histórico ferroviário, tanto documental como material, paulista e brasileiro.

Estamos encaminhando em anexo, subsídios da história Perús-Pirapora, e cópias dos autos da primitiva "Secretaria de Agricultura Commércio e Obras Públicas", todos relacionados à esta pequena linha.

Finalizando, tomamos a liberdade de encaminhar a V. Senhoria, sugestão formulada por essa Associação, a fim de que seja estudado conjuntamente entre a Secretaria de Estado da Cultura e as diversas partes interessadas, a criação de uma Fundação de âmbito estadual, que se dedique à preservação da memória ferroviária em território paulista.

Renovamos mais uma vez nossos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,

Sergio Feijão Filho

Sérgio Feijão Filho
Diretor Presidente da APMF

Ilmo. sr.
Prof. Zélio Alves Pinto
D.D.Diretor do DEMA
Nesta

Em sua resposta, favor mencionar a nossa referência.
Rua Ciro da Costa, 43 c.7 Fone (011) 62-3071 Cx. Postal 61018 CEP 05007 S. Paulo SP Brasil

ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA
APMF

2
242
2

Cnstam em anexo as cõpias dos seguindes documentos:

a) Doc nº 1- Lei nº 30 - 12 folhas
b) Doc nº 2 -fichas de breve Relato - Jucesp - 4 folhas
c) Doc nº 3 -Autos nº 1994 de 1/6/1910 - 10 folhas
d) Doc nº 4 -Autos nº 3096 de 19/9/1910- 8 folhas
e) Doc nº 5 -Autos nº 224 de 06/05/1917 - 2 folhas
F) Doc nº 6 -Autos nº 19.795 de 25/06/1936 - 136 folhas

Totalisando 169 folhas, numeradas e rubricadas pelo D.Presidente da APMF.

15/7/1980

Em sua resposta, favor mencionar a nossa referência.
Rua Ciro da Costa, 43 c.7 Fone (011) 62-3071 Cx. Postal 61018 CEP 05007 S. Paulo SP Brasil

Lei n.º 30

de 13 de Junho de 1892.

Regula a concessão de estradas de ferro no territorio do Estado

O dr. José Alves de Cerqueira Cesar, Vice-Presidente do Estado de S. Paulo:

Faço saber que o Congresso Legislativo do Estado decretou e eu promulgo a lei seguinte:

Artigo 1.º — E' livre a qualquer particular, companhia ou empresa, o direito de construir e explorar estradas de ferro dentro do territorio do Estado de S. Paulo, precedendo licença do poder competente, observadas as disposições da presente lei.

Artigo 2.º — Ao governo do Estado compete conceder licença para construcção e exploração de vias ferreas, mediante as seguintes condições:

§ 1.º — Serão respeitados os direitos adquiridos em virtude de contracto ou concessões legalmente feitas até a data desta lei, ou pelo Governo do Estado, ou pelo da União Federal, ou pelas municipalidades.

§ 2.º — O requerente deverá apresentar á administração estudos geraes da zona que a estrada de ferro projectada vae atravessar.

Estes estudos comprehendem:

a) Exame da região por onde tiver de construir a linha, tendo por fim especial determinar explicitamente os pontos inicial e terminal e os de passagem obrigada.

Este exame deve fornecer dados e informações sobre os valles que tem de percorrer a ferro-via requerida.

b) O traçado de uma linha de ensaio tão approximado, quanto possivel, da directriz definitiva, sendo as distancias medidas com podometro, os angulos com bussola e as differenças de nivel com aneroide ou outro qualquer hypsometro.

c) Uma memoria descriptiva e justificativa do projecto, contendo noticia das localidades e povoações que tiverem de ser atravessadas ou servidas pela estrada, acompanhada de dados sobre sua riqueza, população e producções.

Doc 1

d) Notas sobre a importancia, confluencia, secção, volume de agua, navegabilidade e cheias dos rios cortados pela linha.

e) Informações a respeito das vias de communicação já existentes e sobre as projectadas na mesma região da linha requerida.

f) Orçamento approximativo das obras a fazer-se com a linha ferrea planejada, inclusive material rodante.

§ 3.º — O pretendente, no acto de apresentar o pedido de licença, depositará, como caução, no Thesouro do Estado, em moeda corrente ou apolices da divida publica do Estado ou da União, 2% da importancia total do orçamento approximativo a que se refere o § 2.º, letra *f*). 1

Esta caução póde ser retirada, desde que se tenha despendido em construcção 3% da importancia total do referido orçamento.

§ 4.º — A requerimento do concessionario do caminho de ferro, o Governo mandará um engenheiro de obras publicas verificar si a quantidade de obras feitas corresponde a 3% da importancia do orçamento approximativo.

Este exame não póde durar mais de dous mezes.

Os vencimentos do engenheiro, durante o tempo do exame das obras, correm por conta do concessionario do caminho de ferro e serão deduzidos da importancia pelo mesmo caucionada.

Si, no fim de um mez, a contar da data do pedido de exame de obras, não tiver o Governo encarregado a engenheiro algum desse serviço, será considerado o exame como feito e o total da quantia caucionada póde ser retirado, independentemente da verificação da obra feita.

Artigo 3.º — Na licença ficarão declarados os prazos para iniciar e terminar os trabalhos de construcção da estrada de ferro; si, exgottado o primeiro prazo para inicio, não houver começado as obras da linha, o requerente perde a importancia da caução em proveito do Estado, salvo caso de força maior, a juizo do Governo, que poderá conceder mais uma só prorogação de metade daquelle prazo.

Artigo 4.º — O Governo poderá negar a licença requerida para construcção de vias ferreas, sómente nos seguintes casos: 2

1 — Vide alterações do artigo 1.º do decreto n.º 5857, de 15 de março de 1933 — pag. 13.

2 — Alterada a redacção pelo artigo 2.º do mesmo decreto — pag. 13.

a) Quando a linha projectada offender direitos adquiridos em virtude de contractos e concessões do Estado, ou da União, ou das Municipalidades.

b) Si, pelos agentes da administração, forem reconhecidos como falsos os documentos exigidos pelo art. 2.º, § 5.º — letras *a* e *b*.

c) Quando a estrada requerida modificar plano estrategico, anteriormente adoptado pelo Estado ou pela União Federal.

d) Si a linha, por si ou por entroncamento com outras linhas, transportar cargas para porto de outros Estados.

§ unico. — Sendo a licença negada pelo poder executivo, poderá então o pretendente dirigir seu pedido ao Congresso, que resolverá definitivamente a respeito. 1

Artigo 5.º — As linhas ferreas poderão gosar de favores do Estado, taes como: garantia de juros, subvenção kilometrica, concessão de terras marginaes da linha, dispensa de pagamentos de impostos, etc.

§ unico. — Estes favores, porém, só podem ser concedidos pelo Poder Legislativo.

Artigo 6.º — Os agentes da administração são competentes para intervir em qualquer tempo em tudo o que se refere á solidez das obras, resistencia do material e segurança do publico.

§ 1.º — Antes de iniciar os trabalhos de construcção, deverá o concessionario do caminho de ferro apresentar á approvação do Governo os projectos de todos esses trabalhos, que comprehenderão:

a) Planta geral da linha concedida com indicação dos pontos obrigados de passagem, configuração do terreno, representada por meio de curvas de nivel, equidistantes de 5 metros no maximo, e, bem assim, em uma zona de 50 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos e brejos, sempre que fôr possivel, a divisa das propriedades particulares, minas e terras devolutas.

Nessa planta, em escala de um para quatro mil (1: 4.000) serão indicadas todas as distancias kilometricas, contadas a partir do ponto inicial da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos e curvos, os gráus e raios das curvas empregadas.

1 — Vide accrescimo do artigo 3.º do decreto n.º 5857, de 15 de março de 1933 — pag. 13

b) Perfil longitudinal, na escala de 1:400 para as alturas e de 1 por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando por meio de *convenções* o terreno natural, as plataformas dos córtes e aterros e as obras de arte.

c) O perfil longitudinal deverá ser acompanhado de perfis transversaes intervallados de 50 metros no maximo,

d) Projectos completos e especificados de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, pontos, tunneis, viaductos, pontilhões, boeiros, estações e dependencias, bem como plantas de todas as propriedades na parte cuja desapropriação fôr indispensavel.

e) O desenho dos trilhos e accessorios em grandeza de execução.

f) Relação do material rodante, contendo o typo das locomotivas, vagões, gondolas, e carros de passageiros, na escala de 1:50 ou em catalogos das fabricas.

§ 2.º — Estes dados podem ser apresentados por secções, comtanto que estas não sejam menores de 5 kilometros. [1]

Os projectos das pontes, estações e outras obras importantes poderão ser apresentados, á medida que tiverem de ser executados.

§ 3.º — O Governo poderá rejeitar os projectos das estradas de ferro, quando não offerecerem garantias de solidez; mas terá então de apresentar as modificações que julgar convenientes. [2]

Si os concessionarios não se sujeitarem a ellas, poderão recorrer á arbitragem, como vai determinado no artigo 11.º [3]

Artigo 7.º — O Governo prestará ao concessionario de linhas ferreas toda a protecção compativel com as leis, afim de que possam ellas realizar a arrecadação das taxas estabelecidas, para que sejam respeitadas as disposições de seus regulamentos e mantida a policia da estrada de ferro.

§ unico — Todo o empregado na arrecadação das taxas e na policia da linha deverá ser cidadão da Republica.

Artigo 8.º — O Governo organizará os regulamentos e policia das linhas.

Artigo 9.º — Todas as estradas de ferro gozarão de uma zona garantida de 100m,00 de cada lado da linha, contados do eixo do leito.

---

1 — Vide accrescimo do artigo 4.º do decreto 5857, de 15 de março de 1933 — pag. 14

2 — Vide redacção do artigo 5.º do mesmo decreto — pag. 14

3 — Supprimida pelo artigo 6.º do mesmo decreto — pag. 14.

Nas gargantas e declives de serras essa zona fica reduzida a 50m,00.

§ 1.º — As zonas garantidas são limitadas por duas linhas parallelas ao eixo da linha permanente.

§ 2.º — Dentro das zonas privilegiadas das estradas existentes e das que se forem construindo, não póde outra linha receber generos ou passageiros.

Exceptuam-se: 1.º) o caso de duas ou mais linhas terem o mesmo ponto inicial ou terminal; 2.º) o caso em que o ponto inicial ou o ponto terminal de uma estrada esteja dentro da zona de outra; 3.º) o caso de entroncamento a que se refere o artigo 24.º desta lei.

§ 3.º — Qualquer estrada de ferro póde atravessar a zona privilegiada de outra, cruzando a linha desta, comtanto que dentro da referida zona não se recebam generos nem passageiros.

§ 4.º — As estradas de ferro a construirem-se de ora avante podem ter simultaneamente os mesmos pontos inicial e terminal, respeitados os direitos adquiridos, em virtude de contractos anteriores.

§ 5.º — Os ramaes das linhas existentes e das que de futuro forem abertas ao transito publico não poderão gozar de zona privilegiada mais larga do que 100 metros de cada lado de sua linha.

Artigo 10.º — As obras de construcção de linhas ferreas não poderão impedir: — o escoamento das aguas das propriedades particulares; a passagem das galerias de exgottos urbanos, de aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes e agricolas; a navegabilidade dos rios e canaes, e o livre transito das vias publicas.

Ficam a cargo dos concessionarios das vias ferreas as despezas com as obras necessarias para os cruzamentos das ruas, estradas publicas e caminhos particulares existentes ao tempo da construcção da linha, ficando tambem a seu cargo as despesas com signaes e guardas, quando se tornarem precisos nesses cruzamentos.

Os onus provenientes dos cruzamentos das vias publicas, que se abrirem depois da construcção de uma estrada de ferro, não correm por conta dos emprezarios desta.

§ unico. — Si o cruzamento fôr de duas estradas de ferro, a de mais moderna construcção ficará sujeita aos onus que dahi provenham.

Artigo 11.º — Quando suscitarem-se questões entre as linhas ferreas e o governo, serão ellas decididas por um juizo arbitral, o qual se formará do modo seguinte:

Cada uma das partes nomeará para juiz um arbitro. Si os dois assim nomeados divergirem em seus laudos, um terceiro será escolhido por ambas as partes, si não houver accôrdo nesta escolha, cada parte nomeará o seu dentre os dois e aquelle que fôr indicado pela sorte dicidirá a questão. 1

Artigo 12.º — As estradas de ferro de que trata esta lei gosarão do direito de desapropriação, nos termos da legislação do Estado, para os terrenos necessarios á construcção da linha, estações, armazens e mais dependencias. 2

§ unico. — Quando um concessionario quizer iniciar uma acção de desapropriação por utilidade publica, deverá apresentar ao Governo planta da necessaria desapropriação, sómente da parte a desapropriar.

O Governo, dentro do prazo de trinta dias da data da apresentação da planta, deverá conceder ou negar essa licença, apresentando os motivos da recusa no caso da negativa, e indicando as modificações do traçado, de modo a permittir a continuação da obra.

Si, dentro do prazo de trinta dias, o Governo não manifestar-se, fica entendido que está concedido o direito de desapropriação, requerida por utilidade publica.

Artigo 13.º — Os particulares, companhias ou empresas, que construirem ou explorarem linhas ferreas, ficarão sujeitos ás justiças do Estado de São Paulo, perante as quaes responderão.

Artigo 14.º — Os preços de transportes serão fixados em tarifas approvadas pela administração, não podendo exceder nas linhas ferreas de uma determinada bitola aos minimos adoptados actualmente para as linhas ferreas da mesma bitola. 3

Artigo 15.º — E' vedado ás companhias adoptarem tarifas de favor para prejudicar ou favorecer pessoas ou empresas determinadas. 4

---

1 — Supprimido pelo artigo 6.º do decreto n.º 5857, de 15 de março de 1933 — pag. 14.

2 — A partir deste artigo a respectiva numeração baixará de uma unidade — Vide artigo 11.º do mesmo decreto — pag. 14.

3 — Alterada a redacção pelo artigo 7.º do mesmo decreto — pag. 14.

4 — Revogado pelo decreto n.º 6549, de 11 de julho de 1934 — pag. 16.

Artigo 16.º — Em uma mesma estrada de ferro, pelo transporte de passageiros e generos, feitos em condições identicas, se pagará os mesmos preços, desde que percorram distancias eguaes, salvo o caso de tarifas differenciaes. 1

Artigo 17.º — Todas as administrações dos caminhos de ferro são obrigadas a submetter á approvação do Governo suas tabellas de preços de transportes, com indicação do logar da partida e do da chegada, determinação dos fretes pelas distancias a percorrer e classificação dos generos.

§ unico. — Depois de approvadas pelo Governo, serão ellas impressas em caracteres legiveis e collocadas em todas as estações, para o conhecimento do publico.

Artigo 18.º — Quando algum concessionario de caminho de ferro tiver necessidade de elevar o preço das tarifas, solicitará licença do Governo, apresentando as razões desse accrescimo.

§ unico. — O Governo resolverá sobre a questão no prazo maximo de um mez. Si o não fizer, fica entendido que o accrescimo de preço está approvado.

Artigo 19.º — Nenhuma elevação de preço nas tarifas poderá ter força obrigatoria, mesmo approvada pelo Governo, sinão depois de publicação na imprensa, durante 10 dias, annunciando a modificação feita.

§ 1.º — Esta publicação será feita nos jornaes de maior circulação da capital do Estado e, quando fôr possivel, em um de cada localidade, servida pela linha.

§ 2.º — A reducção póde ter logar independente de publicação prévia.

Uma vez, porém, adoptada a publicação, torna-se obrigatoria.

Artigo 20.º — As combinações entre os diversos concessionarios de linhas ferreas a respeito de tarifa só poderão ter força obrigatoria depois de approvadas pelo Governo.

Artigo 21.º — No acto de conceder licença para construcção de cada linha ferrea, o Governo estabelecerá, segundo a bitola da estrada, os maximos dos prazos permittidos no transporte de encommendas e de cargas, relativos aos percursos kilometricos.

§ 1.º — Esses prazos serão contados da data dos despachos das mercadorias.

§ 2.º — Os concessionarios de linhas ferreas são responsaveis pelos prejuizos causados aos particulares com a demora no transporte de cargas e encommendas, depois de realizado o seu despacho.

---

1 — Revogado pelo decreto n.º 6549, de 11 de julho de 1934 — pag. 16.

§ 3.º — A importancia do prejuizo causado pela demora das mercadorias em transito, deve ser determinada quando o Governo regulamentar esta lei, em tabellas baseadas no custo dos respectivos fretes pagos.

Artigo 22.º — Nenhuma das estradas de ferro actualmente em trafego poderá obter dos Poderes do Estado qualquer favor, fóra do seu respectivo contracto, sem sujeitar-se, tanto na parte já trafegada, como nos seus prolongamentos ou ramaes que houver de construir, ás disposições dos artigos 15.º, 16.º, 17.º, § unico; 18.º e § unico; 19.º e § § 1.º e 2.º; 20.º, 21.º e seus § §.

Artigo 23.º — Para todos os effeitos legaes ou resultantes de contractos de estradas de ferro, os lucros distribuidos entre os accionistas, quer a titulo de *bonus*, quer sob a fórma de acções beneficiarias ou por qualquer outro meio, serão computados conjunctamente com os pagos sob a denominação de dividendo.

§ 1.º — A disposição deste artigo abrange tanto as estradas em trafego como as que de ora em deante forem construidas.

§ 2.º — Para todos os effeitos resultantes de contractos, as companhias de estradas de ferro em trafego deverão apresentar ao Governo a respectiva conta do capital empregado na construcção primitiva, nos melhoramentos da linha e suas dependencias.

§ 3.º — Essa conta de capital poderá ser augmentada pelas estradas de ferro, mediante exame e approvação dos Poderes Publicos competentes, sempre que for necessario melhorar, extender ou ramificar as suas linhas ou augmentar material, sendo, porém, sómente incluidas na conta de capital as importancias das obras depois de realizadas.

Artigo 24.º — Nenhuma estrada de ferro poderá oppor-se á juncção de novas ferro-vias á sua linha.

Para regular as relações das estradas de ferro que se entroncam, em caso de desaccordo entre ellas, será ouvido o Governo, que resolverá definitivamente.

Artigo 25.º — Todas as estradas de ferro serão obrigadas a enviar annualmente ao Governo um relatorio contendo dados completos sobre seu trafego, movimento de trens, estado do material e da via permanente, etc.

Artigo 26.º — Nenhuma modificação nas obras de construcção será executada sem prévio consentimento do Governo, que procederá, então, como está determinado para a construcção primitiva.

Artigo 27.º — As empresas de caminhos de ferro são obrigadas a transportar, sob requisição do Governo, com abatimento de 50%:

1.º) As autoridades, escoltas militares e policiaes, quando forem em diligencia;

2.º) Munições e bagagens das referidas escoltas;

3.º) Os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas e utensilios de trabalho, quando em viagem para o logar de seu estabelecimento;

4.º) As sementes e plantas enviadas pelo Governo para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5.º) Todos os generos, de qualquer natureza, enviados como soccorros publicos.

§ 1.º — As malas do correio e seus conductores serão transportados gratuitamente, e bem assim os escolares para as escolas publicas.

§ 2.º — Sempre que o Governo exigir, em circumstancias extraordinarias, os empresarios de linhas ferreas serão obrigados a por á sua disposição todo o pessoal e material de transporte.

Artigo 28.º — Quando a via-ferrea servir a um só municipio, será considerada como linha de bondes, e cabe exclusivamente á municipalidade o direito de resolver a respeito.

Artigo 29.º — Para que uma via-ferrea seja considerada estrada de ferro estadual, é necessario que sirva a dous ou mais municipios, tendo pelo menos, em cada um, tres kilometros de via permanente.

Artigo 30.º — Desde que ligarem-se duas ou mais linhas de bondes, situadas em municipios differentes, serão consideradas estradas de ferro estaduaes. Esta ligação não póde ser realizada sem prévia licença, concedida pela Administração do Estado, que collocará a estrada sob o regimen da presente lei. [1]

§ unico. — Qualquer linha de bondes que por entroncamento ligar-se a uma via-ferrea, será do mesmo modo considerada estrada de ferro estadual. Considera-se entroncamento não só o caso de ligação, por meio da via permanente, como por meio de estação commum. [2]

Artigo 31.º — Ficam revogadas todas as leis de concessão de privilegio de estradas de ferro, para cuja

---

1 — Modificada a redacção pelo artigo 8.º do decreto n.º 5857, de 15 de março de 1933 — pag. 14.

2 — Substituido pelo artigo 9.º do mesmo decreto — pag. 14.

construcção não fôr requerido o respectivo contracto, dentro do prazo de dous mezes da promulgação desta lei.

Artigo 32.º — Por inobservancia das disposições da presente lei incorrerão os empresarios de linhas ferreas em penas de suspensão do trafego, e em outras que determinar o regulamento deste artigo, a juizo do Governo, com recurso para a arbitragem de que trata o artigo 11.º, [1]

Artigo 33.º — Revogam-se as disposições em contrario.

O Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas assim o faça executar.

Palacio do Governo do Estado de S. Paulo, em 13 de junho de 1892.

J. A. DE CERQUEIRA CEZAR.
ALFREDO MAIA.

Publicada na Secretaria dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, aos 13 de junho de 1892 — *Miguel Monteiro de Godoy*, Director Geral.

1 - Substituido pelo artigo 10.º do decreto n. 5.857, de 15 de março de 1933 — pag. 14.

DECRETO N.º 5.857, — DE 15 DE MARÇO DE 1933

Modifica, em parte, a redacção da lei n.º 30 de 13 de junho de 1892.

O GENERAL DE DIVISÃO, WALDOMIRO CASTILHO DE LIMA, Interventor Federal no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas pelo artigo 11.º, § 1.º, do decreto federal n.º 19.398, de 11 de novembro de 1930,

considerando que as disposições da lei n.º 30, de 13 de junho de 1892, já não se inspiram nos principios que devem disciplinar a acção do Estado, ao outorgar concessões para construcção de estradas de ferro;

considerando que a longa vigencia daquela lei lhe salientou defeitos, que importa corrigir;

considerando que alguns desses defeitos, tolhendo ou embaraçando a acção do Poder Concedente, quer no exame dos pedidos de concessão, quer no exercicio da funcção fiscalizadora dos concessionarios, reclamam urgente rectificação,

Decreta:

Artigo 1.º — O § 3.º do artigo 2.º da lei n.º 30, de 13 de junho de 1892, passará a ter a seguinte redacção: Antes de se expedir o decreto de concessão, o pretendente depositará em caução, no Thesouro do Estado, em moeda corrente, ou em apolices da divida publica estadual ou federal, 2% da importancia total do orçamento approximativo a que se refere o § 2.º, letra f) deste artigo.

Essa caução pode ser levantada, desde que se tenha despendido na construcção da estrada 3% da importancia total do referido orçamento.

Artigo 2.º — O artigo 4.º da mesma lei n.º 30 assim se redigirá: O Governo poderá negar a licença requerida para construcção de vias ferreas nos seguintes casos:

Artigo 3.º — Depois da letra d) do artigo 4.º accrescentar-se-á: e) Quando a estrada, a que se referir a concessão pedida, contrariar o plano de viação do Estado

Doc 1

26

248

ou legitimos interesses da rede geral de transportes em seu territorio, a juizo do Governo.

Artigo 4.º — Accrescente-se depois da letra f) do artigo 6.º: g) Orçamentos parciaes e total.

Artigo 5.º — Redija-se deste modo o artigo 6.º § 3.º: O Governo poderá rejeitar os projectos de estradas de ferro, quando não lhe parecerem regulares suas condições technicas, cumprindo-lhe, nesse caso, indicar as modificações que julgar convenientes.

Artigo 6.º — Ficam supprimidos a alinea do § 3.º do artigo 6.º e o artigo 11.º.

Artigo 7.º — O artigo 14.º assim se ennunciará: Os preços de transportes serão fixados em tarifas previamente approvadas pelo Governo.

Artigo 8.º — O artigo 30.º terá a seguinte redacção: Desde que se liguem duas ou mais linhas de bondes, situadas em municipios differentes serão consideradas estradas de ferro estaduaes. Não se realizará essa ligação, sem previa licença do Governo, que a poderá conceder, ou não, sujeitando, na primeira hypothese, as linhas assim ligadas ao regimen desta lei.

Artigo 9.º — O § unico do artigo 30.º será substituido pela seguinte disposição: Depende tambem de previa autorização do Governo, que a poderá conceder ou denegar nos termos desta lei, o entroncamento de qualquer linha de bondes em uma via ferrea.

Por entroncamento se entende não só a ligação que se fizer por meio de via permanente, como a que se effectuar por intermedio de estação commum.

Artigo 10.º — Será a seguinte a disposição do artigo 32.º: Verificada qualquer inobservancia das disposições da presente lei, o Governo poderá sustar as obras de construcção da estrada, suspender-lhe o trafego, ou impor ao concessionario multa de 200$000 a 5:000$000, ou mesmo decretar a caducidade da concessão.

Artigo 11.º — Baixará de uma unidade a numeração dos artigos da lei n.º 30, a partir do 12.º.

Artigo 12º. — Continuam em vigor as disposições da lei n.º 30 por esta não revogadas ou modificadas.

Artigo 13º. — A presente lei começará a vigorar na data de sua publicação.

Artigo 14.º — Revogam-se as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, aos 15 de março de 1933.

GENERAL WALDOMIRO CASTILHO DE LIMA,
Luiz Silveira

Publicado na Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, aos 15 de março de 1933.

Waldemar de Macedo Pinto,
Pelo Official Maior do Expediente.

DECRETO N.º 6.549, — DE 11 DE JULHO DE 1934

Dispõe sobre tarifas ferroviarias.

O DOUTOR ARMANDO DE SALLES OLIVEIRA, Interventor Federal no Estado de S. Paulo, usando das attribuições que lhe confére o artigo 11.º, § 1.º do decreto n.º 19.398, de 11 de novembro de 1930, e attendendo ao que lhe representou o Secretario de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, e

considerando que compete ao Governo providenciar afim de que as tarifas das estradas de ferro sejam razoaveis, isto é, conciliem os legitimos interesses das emprezas com os da collectividade;

considerando que os artigos 14.º e 15.º da lei n.º 30, de 13 de junho de 1892, constituem um obstaculo a essa conciliação, além de que, variamente interpretados, até hoje não se lhes poude fixar o verdadeiro sentido,

Decreta :

Artigo 1.º — Ficam revogados os artigos 14.º e 15.º da lei n.º 30, de 13 de junho de 1892. [1]

Artigo 2.º — Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado de S. Paulo, aos 11 de julho de 1934.

(aa) ARMANDO DE SALLES OLIVEIRA.
Francisco Machado de Campos.
Francisco Alves dos Santos Filho.

Publicado na Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, aos 11 de julho de 1934. — (a) *F. Gayotto.* Director Geral.

---

1 – Esses artigos correspondem aos 15.º e 16.º, respectivamente, da primitiva lei n.º 30. Vide observações nos. 2 e 3 da pag. 8.

Clausulas que acompanham os decretos de concessão de estradas de ferro no regimen da lei n.º 30, de 13 de junho de 1892, com as alterações introduzidas pelos decretos n.º 5857, de 15 de março de 1933 e n.º 6.549, de 11 de julho de 1934.

I

O Governo do Estado de São Paulo, concede a ..... ou a empreza que organizar, licença para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola de.....

II

Esta estrada de ferro gozará de uma zona garantida, de cem metros de cada lado, reduzida a 50 metros nas gargantas e declives de serra, limitada por duas linhas parallelas ao eixo da via permanente, dentro da qual nenhuma outra estrada de ferro poderá receber generos ou passageiros, salvo: 1.º, o caso de outras ou mais estradas terem o mesmo ponto inicial ou terminal; 2.º, o caso em que o ponto inicial ou terminal de outra estrada esteja dentro da zona desta; 3.º, o caso de entroncamento referido nesta clausula.

Comtanto que dentro da zona garantida desta estrada de ferro não receba generos nem passageiros, poderá qualquer outra atravessar a mesma zona, cruzando a linha desta, sujeita, porém, aos onus provenientes do cruzamento.

Qualquer outra estrada de ferro poderá ter, simultaneamente, os mesmos pontos inicial e terminal desta, respeitada a zona garantida por esta clausula, bem como poderá entroncar na linha desta, resolvendo o Governo, definitivamente, em caso de desaccôrdo para regular as relações provenientes do entroncamento.

Considerar-se-á entroncamento, não só a ligação por meio de via permanente, como a que se effectuar por meio de estação commum.

Doc 1

250

III

Gozará mais a estrada de ferro do direito de desapropriação, nos termos da legislação do Estado, para os terrenos necessarios á construcção da linha, estações, armazens e mais dependencias.

Quando fôr necessario iniciar uma acção de desapropriação, deverá ser apresentada ao Governo a respectiva planta, sómente da parte a desapropriar.

O Governo, dentro do prazo de 30 dias, da data da apresentação da planta, deverá conceder ou negar a licença, dando os motivos da recusa, no caso de negativa e indicando as modificações de traçado, de modo a permittir a continuação da obra.

Si, dentro do prazo de 30 dias, o Governo não se manifestar, fica entendido que está concedida a mesma licença.

IV

O Governo prestará a esta estrada de ferro toda a protecção compativel com as leis, afim de que possa ella realizar a arrecadação das taxas estabelecidas, para que sejam respeitadas as disposições de seus regulamentos e mantida a sua policia, devendo todo o empregado na arrecadação das taxas e na policia da linha ser cidadão da Republica.

V

Antes de se iniciarem os trabalhos da construcção de cada secção desta estrada de ferro, deverão ser submettidos á approvação do Governo os projectos de todos esses trabalhos, que comprehenderão:

a) Planta geral da linha concedida, com a indicação dos pontos de passagem obrigatoria, configuração do terreno, representada por meio de curvas de nivel equidistantes de cinco metros no maximo, e, bem assim, em uma zona de cincoenta metros pelo menos para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos e brejos, e, sempre que fôr possivel, as divisas das propriedades particulares, minas e terras devolutas.

Nessa planta, em escala de 1 para 4:000, serão indicadas todas as distancias kilometricas, contadas a partir do ponto inicial da estrada, a extensão dos alinha-

mentos rectos e curvos; os gráus e raios das curvas empregadas;

b) Perfil longitudinal na escala de 1 para 400, para as alturas, e de 1 para 4.000, para as distancias horizontaes, mostrando, por meio de convenção, o terreno natural, as plataformas dos córtes e aterros e as obras de arte;

c) o perfil longitudinal deverá ser acompanhado de perfis transversaes, intervallados de cincoenta metros, no maximo;

d) Projectos completos e especificados de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, pontes, pontilhões, tunneis, viaductos, boeiros, estações e dependencias, bem como plantas de todas as propriedades, na parte cuja desapropriação fôr indispensavel;

e) O desenho dos trilhos e accessorios, em grandeza de execução;

f) Relação do material rodante, contendo os typos de locomotivas, vagões, gondolas e carros de passageiros, na escala de 1 para 50 ou em catalogos das fabricas.

g) Orçamentos parciaes e total.

Esses dados poderão ser apresentados por secções, comtanto que estas não sejam menores de cinco kilometros.

Os projectos das pontes, estações e outras obras importantes, poderão ser apresentados á medida que tiverem de ser executados.

O Governo poderá rejeitar os projectos, quando não lhe parecerem regulares suas condições technicas, cumprindo-lhe, nesse caso, indicar as modificações que julgar convenientes.

VI

Dentro de.....a contar da data da publicação do decreto de concessão de licença deverão ser iniciados os trabalhos de construcção da linha, os quaes deverão estar concluidos dentro de..... a contar da mesma data.

Si, exgottado o prazo marcado para o inicio, não houver começado as obras, o concessionario perderá a importancia da caução, em proveito do Estado, salvo caso de força maior, a juizo do Governo, que concederá mais uma só prorogação de metade daquelle prazo.

VII

A caução feita pelo concessionario poderá ser levantada, desde que tenham sido despendidos, na construcção da estrada, tres por cento da importancia total de ....., do orçamento approximativo.

A requerimento do concessionario, o Governo mandará um engenheiro da repartição competente examinar si a quantidade de obras feitas corresponde a tres por cento da importancia referida.

Esse exame não poderá durar mais de dois mezes. Os vencimentos do engenheiro, durante o tempo do exame das obras, correrão por conta do concessionario e serão deduzidos da importancia pelo mesmo caucionada.

Si, no fim de um mez, a contar da data do pedido de exame das obras, não tiver o Governo encarregado engenheiro algum desse serviço, será considerado o exame como feito e o total da quantia caucionada poderá ser retirado independentemente da verificação da obra feita.

VIII

O Governo, por seus agentes, poderá intervir, em qualquer tempo, em tudo o que se referir á solidez das obras, resistencia do material e segurança do publico nesta estrada de ferro.

IX

As obras em construcção desta estrada não poderão impedir: o escoamento das aguas das propriedades particulares, a passagem das galerias de exgottos urbanos, de aguas utilizadas para o abastecimento ou para fins industriaes e agricolas, a navegabilidade dos rios e canaes e o livre transito das vias publicas.

Ficam a cargo desta estrada de ferro as despezas com as obras necessarias para o cruzamento das ruas, estradas publicas e caminhos particulares existentes ao tempo da construcção da linha, ficando tambem a seu cargo as depezas com signaes e guardas, quando se tornarem precisos nesses cruzamentos. Os onus provenientes dos cruzamentos das vias publicas que se abrirem depois da construcção desta estrada de ferro não correrão por conta della.

X

Os preços de transporte nesta estrada de ferro serão fixados em tarifas préviamente approvadas pelo Governo.

Dessas tarifas deverá constar a indicação do logar de partida e de chegada, a determinação dos frétes pelas distancias a percorrer e a classificação dos generos.

Depois de approvadas pelo Governo, serão as tarifas impressas em caractéres legiveis e collocadas em todas as estações, para conhecimento do publico.

XI

Quando houver necessidade de se elevarem os preços das tarifas, solicitará esta estrada licença do Governo, apresentando as razões do accrescimo. No prazo maximo de um mez, resolverá o Governo sobre a questão. Si o não fizer, fica entendido que o accrescimo de preço está approvado. Nenhuma elevação de preços nas tarifas poderá ter força obrigatoria, mesmo approvada pelo Governo, sinão depois da publicação na imprensa, durante dez dias, annunciando a modificação feita.

Essa publicação será feita nos jornaes de maior circulação na Capital do Estado, e, quando fôr possivel, em um de cada localidade servida por esta estrada.

A reducção dos preços das tarifas poderá ter logar independentemente de publicação prévia.

XII

Uma vez, porém, adoptada, a publicação será obrigatoria.

As combinações que fizer esta estrada de ferro com outras, a respeito de tarifas, só terão força obrigatoria depois de approvadas pelo Governo.

XIII

Serão observadas nesta estrada de ferro, emquanto o Governo não expedir o regulamento da lei n.º 30, de 13 de junho de 1892, com as alterações introduzidas pelos decretos n.º 5.857, de 15 de março de 1933, e n.º 6.549, de 11 de julho de 1934, as bases geraes para

Doc 1

o transporte de bagagens, encommendas e mercadorias, estabelecidas pelo decreto geral n.º 10.237, de 2 de maio de 1889.

XIV

Para todos os effeitos legaes ou resultantes de contractos, os lucros distribuidos entre os accionistas desta estrada de ferro, quer a titulo de bonus, quer sob a fórma de acções beneficiarias ou por qualquer outro meio, serão computados conjunctamente com os pagos sob a denominação de dividendos.

Para todos os effeitos resultantes do contracto, esta estrada deverá apresentar ao Governo a conta do seu capital empregado na construcção primitiva, nos melhoramentos da linha e suas dependencias.

Essa conta de capital poderá ser augmentada por esta estrada, mediante exame e approvação do Governo, sempre que fôr necessario melhorar, estender ou ramificar as suas linhas ou augmentar o material, sendo, porém, sómente incluidas na conta de capital as importancias das obras depois de realizadas.

XV

Nenhuma modificação nas obras de construcção desta estrada será executada sem prévio consentimento do Governo, que procederá então como está determinado para a construcção primitiva.

XVI

O concessionario será obrigado a transportar, sob requisição do Governo, com abatimento de 50%:

1) As autoridades e escoltas militares ou policiaes, quando forem em diligencias;

2) Munições e bagagens das referidas escoltas;

3) Os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas e utensilios de trabalho, quando em viagem para o logar de seu estabelecimento;

4) As plantas e sementes enviadas pelo Governo, para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5) Todos os generos de qualquer natureza, enviados como soccorros publicos.

Serão transportados gratuitamente as malas do correio e seus conductores, os empregados do correio

quando em serviço da Repartição, e os escolares para as escolas publicas, bem como, rebocados os carros especiaes da administração dos correios, quando o Governo resolver adquiril-os.

Os demais passageiros e carga, não especificados, serão transportados nas condições estabelecidas na clausula XXVIII do decreto geral n.º 7959, de 29 de dezembro de 1880.

XVII

Sempre que o Governo exigir, em circumstancias extraordinarias, esta estrada de ferro obriga-se a pôr á sua disposição todo o material de transporte.

XVIII

Emquanto não fôr revogada a disposição do artigo XXXVI da lei n.º 984 de 29 de dezembro de 1905, o concessionario será obrigado a fornecer passagem gratuita aos membros do Poder Legislativo Estadual, em favor de cada um dos quaes emittirá passe livre, para ser utilizado em todo o tempo do respectivo exercicio.

XIX

Esta estrada de ferro, qualquer que seja a séde da empreza que a explore, ficará sempre sujeita ás justiças do Estado de São Paulo, perante as quaes responderá.

XX

Annualmente, deverá esta estrada de ferro remetter ao Governo um relatorio contendo dados completos sobre o seu trafego, movimento de trens, estado do material e via permanente, etc..

XXI

Para a boa e fiel execução da lei n.º 30, de 13 de junho de 1892, com as alterações introduzidas pelos decretos n.º 5857, de 15 de março de 1933 e n.º 6549, de 11 de julho de 1934, terá pleno vigor nesta estrada de ferro o "Regulamento para Segurança, Policia, Trafego e Conservação das linhas ferreas" que o Governo opportunamente expedir.

Doc 1

Emquanto não fôr expedido esse regulamento, além das bases geraes para o transporte de bagagens, encommendas e mercadorias, a que se refere a clausula XIII, vigorarão as disposições vigentes para as outras estradas, notadamente as clausulas do decreto geral n.º 7,959, de 29 de dezembro de 1880, que não forem contrarias á referida lei n.º 30, de 13 de junho de 1892, com as alludidas alterações, e, bem assim, as seguintes penas:

1.ª) — Multa de 200$000 a 5:000$000 nos casos de inobservancias primarias da lei n.º 30, de 13 de junho de 1892, com as alterações introduzidas pelos decretos n.º 5857, de 15 de março de 1933 e n.º 6549 de 11 de julho de 1934;

2.ª) — Suspensão do trafego ou das obras de construcção da estrada nos casos de reincidencias ou de graves inobservancias da mesma lei e decretos;

3.ª) — Caducidade da concessão por inobservancia do prazo fixado na clausula VI para conclusão das obras de construcção.

XXII

Vigorarão tambem nesta estrada de ferro o art.º 16 e respectivo paragrapho da lei n.º 30, de 13 de junho de 1892, com as alterações introduzidas pelos decretos n.º 5857, de 15 de março de 1933 e n.º 6549, de 11 de julho de 1934.

28

Doc 1

25ª

Doc 2

255

SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DA JUSTIÇA

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO

BUSCA OU CONSULTA

☐ BUSCA (Pesquisa de Nomes Existentes)

☒ CONSULTA DE DOCUMENTOS (Cópia da Ficha de Breve Relato)

NÚMERO 062444

NOME DA EMPRESA A SER PESQUISADA (Preencher em letra de forma ou a máquina de escrever)

Companhia Industrial e de Estradas de Ferro Perus Pirapora

DADOS COMPLEMENTARES DA EMPRESA

ENDEREÇO	LOCALIDADE
Nº DE INSCRIÇÃO NO REGISTRO DO COMÉRCIO - NIRC	ARQUIVADO SOB O NÚMERO

PARA USO INTERNO DA JUNTA COMERCIAL

☐ ATENDIDO ☐ NADA CONSTA ☐ RETORNO DA BUSCA

IMPORTÂNCIA RECEBIDA

T.E.J.C. 0552 0,00

VALOR A RECOLHER

SEGUE ANEXO CÓPIA DA FBR

381548

Grandi Cód. 10 152

83

2

SOCIEDADES ANÓNIMAS

DENOMINAÇÃO: IA. INDUSTRIAL E ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPORA (~~COMPANHIA~~) - alt. p/ ESTRADA DE FERRO PERÚS- PIRAPÓRA S/A

SÉDE { DOMICILIO: Capital
ENDEREÇO: V.V.- Rua Bôa Vista, 76-6º andar.

PRAZO DE DURAÇÃO: indeterminado

FILIAIS:

DOCS. DE CONSTITUIÇÃO N.º 1.218 SESSÃO 18 de maio de 1910

CAPITAL: 400:000$000 - 500:000$000
-1.000:000$000 -1.768:500$000
-1.000:000$000 -6.000.000,oo
-7.000.000,oo

OBJÉTO

Exploração de estrada de ferro - fabricação de cal e outras industrias

V.V.

DIRETORIA NA DATA DA CONSTITUIÇÃO

Presidente: ARTHUR MORAES JAMBEIRO COSTA
Secretario: SYLVIO DE CAMPOS
Tesoureiro: CLEMENTE NEIOHART

05825 | 0 | 2 | 6 | 2 | 5 | 0 | 2 | 0 | 8 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |

OBSERVAÇÕES SOBRE CONCORDATA, FALENCIA E REHABILITAÇÃO:

ÁTAS		OBSERVAÇÕES
NÚMERO	SESSÃO	
1.278	1-10-1910	- Ata ass. EXT. de 21-9-10 - D.O.E. e "Estado de S.Paulo" publ. a ata ass. EXT. de 21-9-10.
1.686	12-6-1912	- Ata ass. EXT. de 11-6-12, modifica parcialmente os estatutos; o capital é elevado á 500:000$000.
1.700	3-6-1912	- Ata ass. EXT. de 29-6-12, o capital fica elevado pª 1.000 CONTOS.
2.053	24-9-1913	- Ata ass. EXT. de 18-9-13.
2.076	29-10-913	- Ata ass. EXT. de 25-9-13.
3.378	25-6-1919	- Ata ass. EXT. de 31-5-19, o capital é elevado á 1.768:500$000. Ata ass. EXT. de 30-5-19, proposta de aumento acima.
3.994	20-8-1921	- Ata ass. EXT. de 31-7-21, transcrevendo novos estatutos.
5.015	9-9-1924	- Ata ass. EXT. de 30-6-24, reforma parcialmente os estatutos.
6.308	17-4-1925	- Ata ass. EXT. de 18-3-25, reforma parcialmente os estatutos.
7.979	29-12-928	- Ata ass. EXT. de 18-8-28, reforma parcialmente os estatutos. - Eleito presidente: SILVIO DE CAMPOS
7.382	27-8-1929	- Ata ass. EXT. de 31-7-29, transcrevendo novos estatutos: mudança de denominação pª ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA S/A. Redução do capital pª 1.000 contos.
8.158	21-4-1931	- Ata ass. CND. de 13-3-31, eleitos: SILVIO CAMPOS, presidente; C. NEIDHART, diretor. - Ata ass. EXT. de 13-3-31, modifica parcialmente os estatutos. Eleitos: L.C. HEILBRONNER, diretor; C. NEIDHART, secretario. - Ata ass. EXT- de 6-4-31.
8.691	22-4-1932	- Ata ass. EXT. de 4-4-32, reforma parcialmente os estatutos.
8.912	6-12-1932	- Ata reunião DIR. de 16-11-31, eleito: SILVIO DE CAMPOS FILHO, diretor interino.

segue ficha n. 1

DENOMINAÇÃO: ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPORA S/A

DOCS. CONST. N.º 1.128 SESSÃO 18 de maio de 1910 CONTINUAÇÃO N.º 1

ÁTAS		OBSERVAÇÕES
NÚMERO	SESSÃO	
9.086	11-4-1933	- Ata ass. EXT. de 13-3-33, eleitos: SILVIO DE CAMPOS FILHO, presidente; FIORINDO BENEDUCI, secretario e HAROLD A. HENRY, diretor. D.O. E. publ. ata de 13-3-33.
9.231	9-6-1933	- Ata ass. ORD. de 19-5-33.
14.532	25-3-1941	- Ata ass. EXT de 10-3-41, transcrevendo novos estatutos.
14.563	28-3-1941	- Ata ass. ORD. de 19-3-41, eleitos: SILVIO DE CAMPOS FILHO, presidente; CARLOS EDUARDO DE CAMPOS, secretário e R.J. R. STORES, diretor.
16.615	28-4-1942	- Ata ass.g.ORD.real.em 30-3-1942.Reeleição da diretoria.
18.517	7-5-1943	- Ata ass.g.ORD.real.em 31-3-1943.Reeleição da diretoria.
19.506	5-11- 1943	- Ata ass.g.EXTRA.real.em 28-10-1943. NOVOS ESTATUTOS. Capital elevado pª 6.000.000,oc. Eleitos: Presidente:SYLVIO DE CAMPOS FILHO - Superintendente: CARLOS EDUARDO DE CAMPOS-Secretário: SYLVIO LUCIAN DE CAMPOS,brasileiros.
19.542	16-11-1943	- Jornais publ. ata extra de 28-10-1943.
20.443	4-4-1944	- Ata ass.g.ORD.real.em 31-3-1944.
23.713	17-4-1945	- Ata 34a. ass.g.ord.de 27-3-45.
27.484	23-4-1946	- Ata ass.g.EXTRA.real.em 22-3-46 (ordem interna).
27.931	10-5-1946	- Ata ass.g.ord.real.em 25-3-946. Balanço geral.

VIDE VERSO

ATAS		OBSERVAÇÕES
NÚMERO	SESSÃO	
31.762	15-4-1947	-Ata ass.g.Ord.real.em 8-3-47.Eleitos:Para Dir.-Secretário em lugar do Dr.Sylvio Luciano de Campos o qual pediu demissão do cargo,a Sra. Suzana de Campos Cintra Leite.
37.205	7-5-1948	-Ata ass.g.extr.real.em 12-4-48. Alt.do art.11 dos estat.
37.222	7-5-1948	-Ata ass.g.ord.,real.em 12-4-48. Reeleição da diretoria.
41.018	8-4-1949	-Ata ord.real.em 31-3-49. Relatório, contas e balanço.
46.262	25-4-1950	-Ata ass.g.ord.real.em 31-3-50. Aprov.contas,49.
49.901	19-12-50	-Ata ass.g.extra.real.em 4-12-950. Aumento do capital pª 7.000.000,oo Alt. estatutos.
50.103	9-1-1951	-D.O.E. e J.N. de 24-12-50,public.ata de 4-12-50 e certidão.
50.891	27-3-951	-Ata ass.g.extra.real.em 14-3-951. Demissão coletiva da diretoria.Eleição da nova:Presid. Manoel João Abdalla, Superintend.Nicolau João Abdalla e dir.Secretário Nicolau Buchain,brasileiros. Alt.parcial dos estatutos.
51.731	20-4-951	-Jornais publ. ata extra de 14-3-1951.
52.107	4-5-1951	-Ata ass.g.ORD.real.em 31-3-1951.
49.968	18-3-952	-Transf.do estabelecimento pª R.Xavier de Toledo,14 2ªandar.-
60.517	30-5-952	-Ata ass.g.ord.de 30-4-52.Reeleição da dirretoria.
62.281	22-7-952	-Ata ass.g.ord.real.em 29-4-52.Aprov.Balanço 1951.
62.356	25-7-952	-D.OçE. de 29-5 e 7-7-52,public.ata de 30-4-52.
64.476	2-1-1953	-Ata ass.g.extra.de 10-12-52.Alt.art.2º
70.371	21-7-1953	-Ata ass.g.ord.,real. em 28-4-53.
80.949	6-11-1953	-Ata reun.dir.de 2-10-53.Renun.do dir-secret: Ricardo Nogueira de Lima eleito pª substituí-lo: ANTONIO JOÃO ABDALLA,brasº.
88.300	30-7-54	-Ord.de 30-4-54.-
94.749	10-5-955	-Ata ordin.de 30-4-55.

(segue ficha n.II)

Doc 2

4

DENOMINAÇÃO: ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPORA S/A

DOCS. CONST. N.º 1.129 SESSÃO 19-5-910 CONTINUAÇÃO N.º II

ATAS NÚMERO	ATAS SESSÃO	OBSERVAÇÕES
107.434	20-3-955	-Ata reu.do Cons.Fiscal publ. em 2-3-56.Renúncia do dir.Superint., indicando p/ ocupar o referido cargo o dr.Geraldo Chad,bras.-
108.118	15-6-956	-Ata ordin.de 27.4.56.
112.794	24-7-957	-Ata Extra.real.em 1-7-57.-Aprov.proposta de venda de uma área de 600.000 metro quadrados.-
[illegible]	[illegible]	-Ata Extra.real.em [illegible] Publ. [illegible] Ata ord.de 18-4-57.
[illegible]	[illegible]	-Ata [illegible] 11-6-57 [illegible]
120.447	28-9-957	-D.O.E. de 12-9-57 publ. Ata Ord. real. em 18-4-57.
120.448	28-9-957	-D.O.E. de 12-9-57 publ. Ata Extra. real. em 16-8-57.
132,792	11-6-1.958	-Ata Ord. real. em 29-4-58.(Geny-28-6-58).
139.169	18-10-958	-Ata Extra. real.em 22-9-58.Aprovada proposta da diretoria,pª a doação de um terreno de 30 alqueires, à Faculdades Anchieta,.
144.263	5-5-1959	Ata ord. real. em 24-3-1959.
162.011	3-6-60	-D.O.E.de 8-4-60 publ. Balanço de 59.
163724	30/9/60	Ata Ord. real. em 28/4/60-
171063	7.10.60	D.O.E. de 16.9.60 publ.Ord. de 28.4.60.
177976	18-4-61	Extra. de 31-12-60.Alt.parcial dos Estatutos. Art.2º-Objeto-explorar o transporte da Estrada de Ferro de sua propriedade e o de outras que possa vir a adquirir; servir, dentro dos seus contratos como corpo neutro de auxilio industrial do transporte para a Cia.Brasileira de Cimento Portland Perus e para a Usina de Cal de Gato Preto; e explorar industrialmente esta última, as terras de sua propriedade e atividades conexas. A Cia. poderá, outrossim, explorar o transporte rodoviário mediante utilização de veículos auto-motores próprios ou tomados em arrendamento de de terceiros.

MODELO 144 - L. A.

segue verso

ATAS NÚMERO	SESSÃO	OBSERVAÇÕES
179.922	30.5.61	D.O.E. de 11.9.61 publ. Ata Extraordinária de 31.12.60.-
183606	7.7.61	Ord. de 29.4.61. Reeleição da Diretoria. Pres.-MANOEL JOÃO ABDALLA, Pure GERALDO CHAD, Dir. Sec-ANTONIO JOÃO ABDALLA, brasileiros.
186967	14.8.61	D.O.E. de 21.7.61 publ. Ord. de 29.4.61.
187528	22-8-61	D.O.E. de 27-7-61 publ. Balanço de 31-12-61.
205757	22.6.62	DOE de 26.4.62 publ. Balanço de 31.12.61.
206.895	6-7-62	Ord. de 27-4-62-S.62.
211.587	31-8-62	D.O.E. de 18-7-62, publ. Ata Ord. real. em 27-4-62.
213.641	11.10.62	-extr. 25.7.62.-ordem interna sôbre rescisão de contrato e nova doação
215.873	28.5.63	DOE de 15.5.63. public. Balanço de 31.12.62.-
231.675	18-7-63	-Ord. de 26-4-63. Eleição da Diretoria. Dir.Pres.JOSÉ JOÃO ABDALLA, Diretor Super.GERALDO CHAD, Dir.Dr. ANTONIO JOÃO ABDALLA, brasileiros. Sind. 63.
237.166	19.9.63	D.O.E de 5.9.63 publ.Ord de 26.4.63
522.264	25.9.73	Portaria nº 195, de 8.8.73, nomeando os srs. Oswaldo Grassiotto e Antonio Celso de Oliveira Carvalho, para intervirem na administração desta sociedade.
310.160	4.2.75	Jc. 422 - Comissão Executiva de Confisco de Empresas do Grupo Abdalla Decreto 74.728 de 18.10.74, Portaria 618 de 11.11.74 e termo de Imissão de Posse referente ao confiscode acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora S/A.

№ 1.994 Prot. n. 8 fls. 252/178

Doc 3

Secretaria da Agricultura

Directoria de Viação

137/2

Anno: 1910

Data 1º de Junho

Interessado Camara Municipal de Camahyba

Assumpto Intervenção do dr. Secretario junto a Cia. Industrial e de estrada de ferro Meis-Dis-pora, no intuito de obter della alteração do Traçado afim de passar a linha pela cidade de Camahyba.

Deferido

87

DOC. 3

Camara Municipal de Parnahyba

Em 1º de Junho de 1910.

Illustre Cidadão

178
1.994-8

A camara municipal desta cidade, no intuito de pugnar pelos interesses da mesma, respeitosamente vem a presença de V. Ex.ª, de quem espera valioso auxilio, para que esta cidade seja dotada de facil meio de transporte e communicação com a Capital.

O Governo do Estado, deu concessão para a construcção de uma estrada de ferro de Peres a Piraçora, cuja concessão pertence hoje á Companhia Industrial e de estrada de ferro Peres – Piraçora. O traçado dessa estrada, segundo consta, passa a oeste desta cidade cerca de nove kilometros, o que vem seriamente prejudicar não só o progresso do mesmo, como tambem, a mais fertil zona agricola do nosso municipio.

É verdade que o traçado em questão é muito economico dado o terreno, porem, a passagem dessa estrada por esta cidade, ou seus immediações, trará muitas vantagens a Companhia como sejam, as importações e exportações que actualmente são feitas pela Boscoalema, em posse a praça Mercantil desta cidade.

A ramificação dessa traçado é indispensavel, e a Camara

88

Doc 3

3261

municipal de Paranahyba reconhecidamente tudo os bons
serviços de V. Ex.ª junto a Companhia, afim de que a
projectada estrada de ferro, passe o mais perto possivel
da localidade.

O municipio de Paranahyba, cuja sede é uma das
cidades mais antigas do Estado, pouco progresso tem feito,
não só por difficil meio de communicação, e a Camara
municipal, confiada na bôa vontade de V. Ex.ª, espera que
logo essas difficuldades desaparecerão e que o progresso
do seu almejado será uma realidade devido ao esforço
do actual Secretario d'Agricultura do Estado, que será
sempre credor da gratidão e estima do povo paranahybano.

Saude e Fraternidade.

A Exmo Sr. Dr. Antonio de Padua Sallum M. D.
Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado de São Paulo.

Antonio José da Rocha, presidente.
Candido de Oliveira Pinto, prefeito.
Valdomiro Gomes de Santa Anna
Joaquim Franco de Arruda
João José de Oliveira
Pedro Celestino Funchal

89

Doc 3

262/2

4

4

Ao Sr. D. Marcos Ayroza para que se digne informar.

S. Paulo, 3-6-10

E. A. Percinlitos

Pelo Director.

Peço a requerente enviar uma estatística provando o movimento commercial e agricola da região de modo a ser apreciada a justiça do requerimento.

S. Paulo 10-6-1910

Marcos Ayroza

Chefe Adjunto

90

Doc 3 3

26 3/10

N° G/ 422

Não cabe ao governo a iniciativa da alteração do traçado de uma linha ferrea concedida no regimen da lei n° 30.

Penso, por isso que em attenção ao pedido da Camara de Parnahyba, deverá limitar-se a transmittir, por copia, a representação inicial aos concessionarios da E.F. de Perús a Pirapóra.

Directoria de Viação, 15 de junho de 1910.

Carlos Alberto Teixeira Leite

Pelo director.

S. Paulo
JUN 16 1910
GABINETE DO DIRECTOR GERAL

Recebido.
7/6/10

Rua 21-6-910

91

Doc 3

264/0

6

7 julho 0

Sr.Dr.Antonio Moraes Jambeiro Costa,
M.D.Presidente da Companhia Industrial e da
Estrada de Ferro Perús-Pirapóra.

Para ser tomada na consideração que merecer, transmitto-vos, na cópia inclusa, a representação que me foi dirigida pela Camara Municipal de Parnahyba, versando sobre a mudança de traçado da linha ferrea de Perús a Pirapóra.

Saúde e fraternidade.

A. Pereira da Cunha Salles

92

Doc 3 5

265

S. Paulo, 12 de Julho de 1910.

Ex.mo Snr. Dr. A. de Padua Salles

M. D. Secretario dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

A' Directoria de Viação

JUL 13 1910

916
15
/07 8

Nardy Filho
Pelo-Dir.

Accuso o recebimento do officio de V. Ex.a, referente á representação á V. Ex.a feita pela Camara Municipal de Parnahyba, apropocito de uma modificação no traçado da ferro via desta Companhia, que melhor consulte os interesses daquella corporação.

Sciente do assumpto, tenho a communicar a V. Ex.a que a Companhia está procedendo aos estudos definitivos da sua linha ferrea e que, ultimados elles, desde que uma alteração do traçado não traga prejuizos ou difficuldades a esta Empreza, procurará ella, correspondendo aos bons officios de V. Ex.a no caso, attender no que fôr possivel, á pretensão daquella municipalidade.

Valho-me do ensejo para reiterar á V. Ex.a os protestos da estima e subida consideração

Saudações

pela Comp. Industrial e de E. de Ferro Perúa-Pirapora

O Presidente

Dr Arthur Moreira Ribeiro Costa

95

Doc 3

6

266

8

22 — julho — 10

Cor. Dr. Arthur Moraes Carneiro Costa,
M. D. Presidente da Companhia Industrial e
da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra.

Agradeço vossa resposta ao officio que vos dirigi a 9 do corrente, dada em communicação de 12, cuja copia transmitto, nesta data, á Camara Municipal de Parnahyba, interessada na mudança do traçado da linha ferrea pertencente á Companhia sob vossa presidencia.

Saúde e fraternidade.

Antonio de Padua Salles

Archivo
12. 8. 910
Cel. Pereira Leite
Pelo Director

94

Doc 3

8 267/8

9

9.

N° G/ 496

Tanto por interessar á Camara Municipal de Parnahyba, quanto pela resposta a dar á sua representação de fl. 1, submetto á assignatura do snr. dr. Secretario o aviso junto, transmittindo áquella edilidade para seu conhecimento, copia do officio (fl.5) do snr. dr.presidente da Companhia Industrial e de Estrada de Ferro Perús-Pirapora, em resposta ao aviso n° 87 de 9 do corrente, versando sobre a modificação do traçado da mencionada linha ferrea.

Sóbe tambem á assignatura do snr. dr. Secretario um aviso de agradecimento, ao snr. presidente da Companhia acima mencionada.

Directoria de Viação, 20 de julho de 1910.

Carlos Alberto Pereira Leite

Pelo director.

95

Não pertence à Secção de Estradas e Rodagens, mas a de Obras Públicas

Doc 3

Camara Municipal de Parnahyba

9
268/P

Em 4 de Agosto de 1910

12 10

Ciente

Secretaria de Obras Publicas
AUG 8 1910

Illustre Cidadão

Accusando o recebimento do officio sob nº 5755 de 22 de Junho proximo findo, Essa Secretaria, cumpre-me em nome da Camara Municipal agradecer a V. Exª a attenção que prestou á nossa representação de 1º de Junho corrente anno.

Saude e Fraternidade.

Ao Exmo Sr. Dr. Antonio de Padua Salles, M. D. Secretario d'Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado de São Paulo.

O Secretario Geral da Camara,

Presidente da Camara.

Sic

96

10 v

Visto
Directoria de Viação, 27
de agosto de 1910

Cel. A. Pereira Leites
Pelo Director

Nº 3.096

Prot. n. 8 fls.

Doc nº 4

269/P

Secretaria da Agricultura

Directoria de Viação

11

936

Anno: 1910.

Data 19 de setembro.

Interessado Companhia Industrial e do E. de F. Porto-Pirapora.

Assumpto Approvação dos estudos definitivos do trecho da futura via-ferrea compreendido entre estacas 0 e 652.

Tavares Campos.

97

Doc 4

COMPANHIA INDUSTRIAL
E
DE ESTRADA DE FERRO
PERÚS-PIRAPORA

ESCRIPTORIO CENTRAL:
Rua da Bôa Vista N. 30-A (Sobrado)
SÃO PAULO

Of. nº 8
19/9/910

12

Illmo. Snr. Dr. Secretario dos Negocios da Agricultura

A Companhia Industrial e de Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, sociedade anonyma com séde nesta capital, pelo seu presidente abaixo assignado e como concessionaria de uma estrada de ferro que, iniciando-se na estação de Perús, na San Paulo Railway, vá terminar em Pirapóra, vem, nos termos do artigo 6º da lei Nº 30 de 13 de Junho de 1892, e clausula V do seu contracto apresentar ao conhecimento e approvação do Governo, os documentos que, em duplicata, a este acompanham e constituem os estudos definitivos do trecho da futura ferro-via, que vae da estaca -0- até a estaca -652, na extensão de 13 kilometros e 40 metros.

Os estudos ora apresentados constam dos seguintes documentos:-

a- Planta geral, na escala de um para dois mil, na qual figuram, em convenções correntes, o traçado projectado e mais indicações exigidas na V clausula do contracto da requerente.

A topographia do terreno foi levantada á tacheometro, em substituição ao processo commum a transito e nivel, dispensando-se assim, o levantamento de secções transversaes. As cadernetas tacheometricas correspondentes á planta ora apresentada, bem como os respectivos desenhos originaes, em cartão, ficam, desde já, á inteira disposição da Digna Directoria de Viação para quaesquer esclarecimentos.

b- Perfil longitudinal, na escala de um para quatrocentos para as alturas e de um para quatro mil para as distancias, contendo a conformação do terreno natural, plataformas dos cortes e aterros, indicações das curvas e dos "grades" adoptados, etc., tudo convenientemente convencionado segundo a praxe corrente.

98

(Continuação) Doc 4 3 271/13

c- Projecto do deposito de carros e locomotivas, cuja construcção a Companhia pretende iniciar logo apoz a approvação do Governo, afim de servir de abrigo ao pessoal operario e materiaes durante a construcção da linha.

Este deposito poderá ser augmentado, no sentido longitudinal, logo que o desenvolvimento do trafego e consequente augmento de material rodante o justifique.

A sua construcção é simples e solida, sendo a armação e tesoura de peroba serrada. Os esteios serão plantados em concreto de cimento e areia, na dosagem de I X 3 X 6.

Na cobertura e nos lados serão empregadas telhas de zinco, sendo todo o madeiramento pintado a "Carbolina".

A alvenaria das vallas de inspecção será de pedra argamassada com cimento e areia, sobre base de concreto de I X 3 X 6.

d- Projecto de entroncamento na estação de Perús, de conformidade com o esboço fornecido, para esse fim, pela San Paulo Railway.

Este projecto é apresentado com o fim unico de submetter á apreciação do Governo a distribuição, em linhas geraes apenas, das plataformas, linhas e mais dependencias necessarias ao entroncamento das duas ferro-vias.

Os detalhes e dimensões destas obras serão cuidadosamente estudados, de accordo com a Ingleza, e opportunamente apresentados ao Governo em projecto mais amplo.

e- Desenho do trilho e respectivos accessorios, em catalogo do seu fabricante (Carnegie Steel Company) ás paginas 20 e 21. A Companhia já fez a encommenda dos trilhos necessarios, devendo recebel-os durante a primeira quinzena de Novembro vindouro.

Quanto á relação do material rodante exigida pelo Governo, não é possivel apresental-a nesta occasião, visto não ter ainda terminado o prazo estipulado para a apresentação de propostas para o fornecimento de carros e locomotivas, tendo a Companhia se dirigido aos principaes fabricantes europeos e da America do Norte.

Entretanto a Companhia espera poder tratar deste assumpto perante o Governo, dentro de dous mezes. O prazo para a entrega das propostas termina em 15 de Outubro.

COMPANHIA INDUSTRIAL
E
DE ESTRADA DE FERRO
PERÚS-PIRAPORA

ESCRIPTORIO CENTRAL:
Rua da Bôa Vista N. 30-A (Sobrado)
SÃO PAULO

Doc 4

4 3/272/D/14

(Continuação)

As obras de arte correntes (pontilhões, boeiros, etc.) serão escrupulosamente estudadas, á medida que a linha fôr locada, e projectadas em separado para a approvação do Governo.

Em relação ás officinas e outras dependencias da linha, a Companhia estuda actualmente o terreno nas immediações do ponto escolhido para o deposito de carros e locomotivas, para alli ser estabelecida a sua séde. Opportunamente serão apresentados os respectivos projectos á apreciação de v. Ex.ª

Uma possivel, não certa, variante da linha tronco para a sua passagem por Parnahyba, conforme o officio que v. Ex.ª ha tempos enviou a esta Empreza, está sendo objecto da mais cuidadosa averiguação.

Os estudos dos 10 kilometros seguintes ao 13.40 que agora são apresentados, estão em andamento, já muito adeantados, sendo possivel apresental-os dentro em pouco á consideração do Governo.

Pedindo á digna Directoria de Viação a sua zelosa attenção para os documentos ora offerecidos, espera a requerente uma prompta approvação dos estudos feitos afim de não ser demorada a construcção que deverá ser atacada antes da época das chuvas, sob pena de grandes prejuizos a esta Companhia.

P. e espera deferimento.

COMPANHIA INDUSTRIAL
E. F. PERÚS-PIRAPORA
S. Paulo, 19 Setembro 1910
Arthur M. Ferreira Costa

100

4v ~~III~~ 4

Ao Snr Engº Abel de Souza.

E. Viçosa, 19/9/1910.

Nucpécio de Souza,

Pelo Director.

Doc 4 5/273

A Comp. Industrial e de E. de F. Perús- Pirapora péde a approvação dos estudos definitivos dos primeiros 13 kilometros de sua linha; apresentando, para isso, a planta da linha, seu perfil longetudinal, uma secção da linha em corte, outra em aterro, um projecto de abrigo para o material rodante e desnho dos trilhos.

Dos documentos exêgidos no art. 6 da lei N.30, de 13 de Julho de 1892 e no contracto, não forão apresentados: os perfis transversaes, os projetos de obras d'arte e de estações e a relação do material rodante.

Os perfis transversaes só têm utilidade para verificação das cubações do movimento de terras, parece portanto serem dispensaveis, desde que a Cia, não gosando de favores especiaes, é desobrigada de apresentar o orçamento da linha; os outros documentos, a Cia promette apresentar com brevidade.

O menor raio adoptado para as curvas é de 100,10 m, bastante folgado para a bitola da linha (0,60) tanto mais que essas curvas tem geralmente pequenos desenvolvimentos; as curvas são separadas em geral por tangentes de regular estensão, havendo duas superiores a 500 metros, apenas duas são muito pouco estensas, uma de 20 m entre as estacas 27 e 28 separando curvas de 104,33 e outra de 30m nas estacas 84 a 86 seprando uma curva de 104,33 de outra de 114,74 de raio; seria desejavel que essas tangentes fossem alongadas, mas creio não constituirem motivo para ser negada approvação aos estudos, principalmente não havendo, nem na lei N.30 nem no contracto, limite algum para o minimo das tangentes.

As declividades são muito bôas, sendo a maior de 0m,00947 por metro na estensão de 1900 metros e a mais estensa é de 0m,00214 por metro em 3740 metros, o menor trecho de nivel tem 240 metros e o maior 5060 m.

O projecto de abrigo para o material rodante está bem organisado e os trilhos, com o peso de 35 lb por jarda ou 17,385 kgr. por metro corrente, são sufficientes para linha de bitola de 0,60.

Em conclusão parece que os estudos merecem approvação, com a condição de sem apresentados opportunamente: os projectos de obras d'arte e de estações e a relação do material movel com os respectivos typos.

Directoria de Viação, 21 de Setembro de 1910

Abel Ribeiro de Souza
Engenheiro Ajudante

101

Doc 4

6/ 274/ 16 P

N° G/656

Os projectos de estações e outras obras importantes pódem, segundo a lei, ser apresentados á medida que tiverem de ser executados.

Para apresentação dos projectos de obras d'arte correntes e da relação do material movel julgo que se póde marcar o prazo de 90 dias.

Nessa condição e á vista do parecer do snr. engenheiro Abel Leite de Souza, pronuncio-me pela approvação solicitada, que terá de sêr dada por decreto, segundo as normas.

Directoria de Viação, 23 de setembro de 1910.

Pelo director.

102

7/ 6v

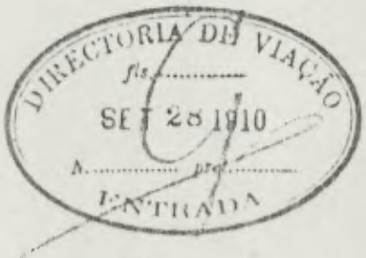
De acôrdo.

21/9/10.

Eugenio Jeffers

Director Geral.

Como parece á dir.ª da Viação
26/9/910 P. Sales



Lavrado e publicado o decreto n.º 1540 de 14-10-910

Archive-se.
5-11-910
Pereira,
pelo Director de Viação.

Doc 4

8 275

7 17

4 novembro 0

D/ 1972

Snr. dr. Arthur Moraes Jambeiro Costa,
M.D.Presidente da Companhia Industrial e de
Estrada de Ferro Perús-Piraíóra.

Junto vos devolvo, para os devidos fins, as segundas vias, devidamente rubricadas, dos estudos definitivos do primeiro trecho da estrada de ferro Perús-Piraíóra, aprovados pelo decreto nº 1840 de 4 de outubro proximo findo, o qual entretanto, estabeleceu condição que peço seja tida em vista.

Saúde e fraternidade.

pelo Director.

103

Doc 4

~~8~~ 18

276/2

Sr. Engº Chefe da 1ª Secção

Por já se achar liquidado o assumpto, proponho o archivamento.

Afranio B. Mugel
22/8/27

De acordo
L. J. Mello
23/8/927

Archive-se.
Souza.
25/8/927

Doc 5

24

277

19

ACQUISIÇÃO da linha de Perús

a Pirapora

---

1. Esta linha, como as outras, não tem importancia alguma, no ponto de vista que determinou este estudo.

Ella foi concedida no regimen da Lei nº 30 de 13 de Junho de 1892, por Decreto nº 1866 de 26 de Abril de 1910, sendo o respectivo termo assignado em 26 do mesmo mez.

Os estudos dos primeiros 13 kilometros foram approvados por Decreto nº 1940 de 4 de Outubro do mesmo anno, e em seguida o Decreto no 1949 de 10 de Janeiro de 1911, approvou os estudos dos kilometros seguintes, até ao kilometro 19; mas o traçado do kilometro 16 em diante foi modificado, e os estudos do trecho do kilometro 16 até Pirapora, com 29,8 klms., foram approvados por Decreto nº 2473 de 4 de Março de 1914.

Em 5 de Agosto do mesmo anno, foram abertos ao uso publico os primeiros 16 kilometros. E nada mais se tem feito.

Naturalmente, grandes tem sido as difficuldades que a proprietaria da estrada tem encontrado.

Esta, a Companhia Industrial e de Estradas de Ferro Perús Pirapora, já tem o seu objectivo quasi realizado, no ponto de vista industrial, propriamente, e é bem possivel que o prolongamento da estrada se vá protelando por largos annos, e mesmo indefinidamente; porque da exploração da estrada, como negocio, nada ha que esperar.

2. Em 8 de Maio de 1913, a Companhia assignou termo de additamento ao contracto de 30 de Abril de 1910, para a modificação dos prasos marcados para a construcção do prolongamento, os quaes já estão excedidos.

3. Dos dados fornecidos pela Companhia só consta, por emquanto, o movimento financeiro de 1915, que foi o seguinte, evidentemente NÃO verdadeiro:

receita.....1:598$700

despesa.....82:879$000

deficit.....81:280$000

105

Doc 5

E claro que esse resultado só pode ser explicado pelo facto de não incluir a Companhia nas suas receitas da estrada as provenientes da exploração de sua industria principal (caieiras), em fretes.

Não ha, aliás, que esperar outro resultado sinão deficits, mesmo com o prolongamento, poisque a zona é pauperrima.

4. A mingua dados relativos a esta Companhia é grande, pelo que não é possivel fazer avaliação, de especie alguma, do valor da estrada.

Ella foi concedida no regimen da Lei nº 30, de 1892, e portanto, só pode ser adquirida por desapropriação ou compra amigavel.

N'um caso ou n'outro, seria indispensavel um exame cuidadoso de toda a estrada, dependencias e accessorios, com inventario minucioso: com o resultado d'elle, pode-se fazer a avaliação necessaria.

Já se vê, porem, que em vista da exposição acima feita, a ferrovia não tem nenhum valor commercial, nem economico ou administrativo.

Para beneficiar a zona tributaria, é muito preferivel estabelecer a navegação no rio Tieté.

Em conclusão, confirmando as idéas mais de uma vez expendidas, penso que para o Estado não ha pmenor interesse em adquirir a estrada; pelo contrario não deveria incorporal-a a putras, no caso de vir a adquirir-as, taes os onus decorrentes.

DOC 6

~~III~~ 27 a

53

19795 Numeração da Secretaria

9076-28-138 D. V.

Secretaria da Viação e Obras Publicas

Diretoria de Viação

Data: 22 de Julho de 1931

Interessado Estrada de Ferro S. Paulo - Paraná S/A.

Assunto Solicita desistência da concessão da sua linha entre Ourinhos e Pirajú.

Assinatura [illegible]

107

Autos 19.775 Di DOG

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPORA, S/A.

S. PAULO

Illmo. Snr. Dr. Secretario da Viacção do Estado de São Paulo.

JUN 22 15 34 PM 1936

D. V. 1.ª Secção 9 Concessões

03978

1. A ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA, S/A., antes denominada Cia. Industrial e de Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, pelo seu representante legal abaixo assignado, vem expôr e requerer a V. Excia. o seguinte :

2. A requerente é concessionaria, desde 1910, de uma linha fèrrea, que projectava a ligação de Perús a Pirapóra.

3 Construiu os primeiros dezeseis kilometros dessa ferrovia e adquiriu o material ferroviario necessario ao seu trafego, mas, verificou, desde lógo, a impossibilidàde de proseguir, com exito, no emprehendimento porque do trecho construido em diante nada de proficuo se lhe mostrava, situação essa que perdurou até agóra, pois a Companhia só deu dividendos provenientes da exploração da cál e do cimento, dividendos que desappareceram com a separação dessas industrias. A estrada de ferro sempre deu deficit.

4 Do kilometro dezeseis, com o auxilio de outros capitaes, levou a requerente os seus trilhos até as cayeiras do Gato Preto e Agua Fria, onde foram installados fórnos calcareos, que constituiram durante muito tempo, a unica fonte de alimentação da estrada de ferro, dado que os passageiros e cargas sempre foram de uma escassez desanimadora a ponto de a Cia. acabar por conduzil-os sem cobrança, annotando apenas o seu numero, especie e peso para effeitos estatisticos e fiscaes, que foram sempre rigorosamente satisfeitos. Assim tambem os regulamentos ferroviarios. Prova é que de 1910 até hoje a Cia. nunca foi multada.

5 Continuando a situação sempre premente para a ferrovia, conseguiu a Companhia que, junto das cayeiras e em Perús, se estabelecesse a Cia. Brasileira de Cimento Portland, S/A., que é, effectivamente a empresa que dá vida á estrada de ferro, mas, sem lucros pa-

108

Doc 6

3 281

ra esta, dado que, a condição de sua installação alli era a de usar a estrada com material seu, mantendo-a, melhorando-a, conservando-a, como o fez a pouco, alli gastando centenas de contos de reis, mas, sem dar lucros e desobrigada de manter o trafego publico, que continuou com a requerente, que o faz á custa das cayeiras que, por seu turno, ao preço dessa simples co-adjuvação na mantença da linha, conservação do material, sua substituição, faz o curso dos trens nos quaes carrega por sua conta os seus productos.

6. E', assim, a requerente, uma estrada de ferro de caracter puramente industrial, auxiliar das industrias que alli se desenvolvem, independentemente della e apenas com a condição de manter a mesma estrada.

7. Não existem, practicamente, passageiros e cargas para a ferrovia. Afóra o que a Cia. Brasileira de Cimento Portland, S/A. e a Usina de Cál carream para as suas proprias necessidades, nada, absolutamente nada ha que transportar. Aliás, a zona sem o menor desenvolvimento, a não ser o daquellas industrias, nada produz.

8. Occorre, por outro lado, que ha uma bôa estrada de rodagem que, para as modestas necessidades da zona, a satisfaz,

9. Assim, practicamente, é uma estrada publica inutil a que a requerente explóra.

10. Perdido o seu caracter de concessão publica, continuará ella a ser uma modesta auxiliar daquellas industrias de cimento e cál, unicas para as quaes presta utilidade.

11. A situação de facto da requerente foi bem definida no Parecer do Conselho Consultivo quando da sua ultima petição de prorogação de prazo para proseguir no seu intento constructivo.

12. Esse parecer vem transcripto no Diario Official do Estado, de 23 de Agosto de 1934, cuja pagina interessante ao caso é ajuntada a esta. (Doc. nº 1). Não é demais transcrevel-o aqui

"A Estrada de Ferro Perús-Piraporá obteve em 30 de Abril de 1910 concessão para a construcção de uma estrada de ferro que partindo da estação de Perús demandasse Parnaybe e Piraporá [illegible] dos primeiros dezeseis k

Autos 19.795 D.

Doc 6 282/p

lometros com o objectivo principal de fornecer transporte aos calcareos existentes na zona, não mais cuidou a Cia. de prolongar os seus trilhos, obtendo successivamente prorogação de prazo para essa construcção, do que resultou não ter até hoje construido os poucos kilometros restantes. O engenheiro chefe interino da 1a. Secção da Secretaria da Viação concorda com o parecer do engenheiro ajudante que diz não se justificar o novo pedido de prorogação, para evitar precedente de que em certos casos poderiam advir prejuizos para o publico. Justifica sua conclusão considerando que é quasi nullo o transporte publico; que não se tem operado desenvolvimento algum na zona durante o longo prazo de 20 annos de existencia da estrada; que a estrada demonstra um deficit total durante esse periodo, de mais de 2.000 contos de reis; que diante do resultado financeiro tão desastroso, era de suppor que nenhum interesse existisse mais para a peticionaria vir pleitear a sua 8a. prorogação de prazo para concluir as obras e inaugurar o trafego até o ponto extremo da linha ; que sendo a zona atravessada, relativamente pobre, não offerece attractivos que remunerem, mesmo de longe, o capital para uma installação ferroviaria. Diz ainda o engenheiro chefe interino que embóra tornada sem effeito a concessão actual, nada impéde que a Cia. futuramente pleiteie de novo a concessão em apreço, desde que suas condições lhe permittam executal-a dentro de prazo razoavel. A Consultoria Juridica da Secretaria de Viação diz que parece ser de equidade a prorogação solicitada a fls. 142-143, limitada porém a um prazo minimo, adoptando-se novas exigencias que assegurem o inicio das obras de construcção do prolongamento em prazo fatal, afim de evitar novas prorogações prejudiciaes ao interesse publico. Attendendo a que o indeferimento desse pedido de prorogação de prazo em nada aproveitará ao interesse publico, pois não ha terceiros interessados em levar avante o projecto, o Conselho Consultivo é de parecer que seja concedida a prorogação de dois annos a contar da data do vencimento da ultima prorogação, additando-se novas exigencias que assegurem a execução das obras de construcção do prolongamento, em prazo fatal."

13. O mesmo parecer deu margem ao decreto nº 6.744, de 5 de Outubro de 1934, que estabeleceu um ultimo prazo, improrogavel, de dois annos, para a conclusão dos trabalhos da estrada até 16 de Maio findo, contanto que iniciasse os serviços seis mezes depois desse decreto.

14 Não poude a Supplicante iniciar, siquér os serviços, e, agóra, findos os dois annos, fica na situação de só poder explorar a concessão nos 16 kilometros construidos. Ora, estes, conforme o Conselho Consultivo é o primeiro a reconhecer, não offerecem margem para uma exploração compensadora. Esse trecho de linha dá deficits o grandes, que orçam, hoje, por mais de dois mil contos de reis, conforme o parecer alludido do Conselho Consultivo.

15 Em taes condições, desistindo do seu requerimento de 3 de Setembro de 1935, em que pedia uma reconsideração do que ficou estabelecido no decreto nº 6.744, (doc. nº 2), requerimento que

Doc 6 5 283/P

não teve, até agóra, andamento na Secretaria e, considerando que o prazo para a conclusão das obras practicamente impossiveis, expirou a 16 do mez passado, vem a requerente pedir a V. Excia. desistencia da concessão publica, para poder continuar com a estrada em caracter puramente industrial e particular, dado mesmo que os terrenos por onde passa a linha é todo seu, assim como na visinhança, não havendo hypothese de prejuizo para terceiros. Os proprios terrenos inicialmente desapropriados n'uma divisão de terras, couberam a uma gleba que tocou á Supplicante.

A requerente protesta pelo direito de voltar a pleitear a concessão se um dia as cousas se modificarem na zona e assegurarem um trafego compensador, como se lhe acena naquella parecer do Conselho Consultivo, tanto mais que percorre com a sua linha uma zona privilegiada para a São Paulo Railway e que esta lhe deu autorisação para alli se estabelecer com exclusão de qualquer outro.

P. e espera deferimento.

S. Paulo, 8 de Junho de 1936

Estrada de Ferro Sapóra S/A

DIRECTOR-SECRETARIO

DIRECTOR

TABELLIONATO CAMPOS SALLES

RECONHECIMENTO DE FIRMA

111

Diario do Executivo

Actos do Interventor Federal no Estado

PONTO FACULTATIVO

O dia de hoje é de ponto facultativo nas repartições e escolas publicas do Estado.

DECRETO N. 6.620 — DE 22 DE AGOSTO DE 1934

O DOUTOR ARMANDO DE SALLES OLIVEIRA, Interventor Federal no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas pelo Decreto Federal n. 19.398, de 11 de novembro de 1930:

attendendo á representação que lhe foi dirigida pelo Conselho Administrativo da Caixa Beneficente da Força Publica do Estado, e

considerando que, dado o numero de soldados mortos na revolução de 1932, os recursos da alludida Caixa Beneficente se tornaram insufficientes para o pagamento integral dos respectivos peculios;

considerando, ainda, que cabe ao Estado garantir os direitos dos orphãos e viuvas dos militares que pereceram em combate prestando o seu auxilio áquella Instituição na medida do justo e possivel, afim de que ella consiga attender regularmente aos seus meritorios encargos:

Decreta:

Art. 1.o — Fica aberto no Thesouro do Estado o credito especial de 140:000$000 (cento e quarenta contos de réis) em favor da Caixa Beneficente da Força Publica do Estado.

Art. 2.o — Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, 22 de agosto de 1934.

ARMANDO DE SALLES OLIVEIRA
Valdomiro Silveira.
Francisco Alves dos Santos Filho.

Publicado na Secretaria da Justiça e Segurança Publica, aos 22 de agosto de 1934.

Carlos Villalva.
Director Geral.

CONSELHO CONSULTIVO DO ESTADO

SESSÃO DE 21 DE AGOSTO DE 1934

Presidencia do sr. J. J. Cardoso de Mello Junior.
Secretario — Alcindo Pimenta Vaz Guimarães.

A's 15,30 horas, presentes os srs. L. B. da Gama Cerqueira, J. Cassio Macedo Soares, J. Ayres Neto, Dario Ribeiro, J. M. Sampaio Vianna, Adhemar Queiroz de Moraes, Luiz de Toledo Piza Sobrinho e J. Penido Burnier, o sr. Presidente declara aberta a sessão [illegible] a acta da sessão anterior.

A seguir são lidos, discutidos e approvados os seguintes pareceres:

Relatados pelo sr. Adhemar Queiroz de Moraes:

Processo n. 1.035 — **Cia. Telephonica Brasileira** — pedido de concessão para o estabelecimento de linhas telephonicas nos municipios de Avaby, Presidente Alves, Cafelandia, Lins, Promissão, Avanhandava, Glycerio, Ceroulos, Biriguy e Araçatuba: — "A Companhia Telephonica Brasileira desejando ampliar e melhorar seu actual serviço interurbano, requerer a necessaria concessão para ligar entre si e á sua rede geral os seguintes municipios: — Avaby, Presidente Alves, Cafelandia, Lins, Promissão, Avanhandava, Glycerio, Ceroulos, Biriguy e Araçatuba, não comprehendidos na sua concessão geral por terem sido creados posteriormente. Com parecer favoravel do Conselho Consultivo, lavrado a 6 de março de 1932, foi outorgada concessão identica á que agora é requerida, relativamente aos municipios de Marilia, Garça, Gallia e Duartina. Não accarretando, a concessão pedida, augmento de despesas ao Governo do Estado, e estando bem resguardado o interesse publico pelas clausulas contidas na minuta de contracto constante de fls. 5 a 15 deste processo, o Conselho Consultivo nada tem a oppor á celebração desse contracto".

7.105 — **Estrada de Ferro Perus-Pirapora** — pedido de concessão de prazo para conclusão de obras: — "A Estrada de Ferro Perus-Pirapora obteve em 20 de abril de 1916 concessão para a construcção de uma estrada de ferro que partindo da estação de Perus demandasse Parnahyba e Pirapora. Construidos os primeiros 16 kilometros com o objectivo principal de fornecer transporte aos calcareos existentes na zona, não mais cuidou a Companhia de prolongar os seus trilhos, obtendo successivamente prorogação de prazo para essa construcção, do que resultou não ter até hoje concluido os poucos kilometros restantes. O engenheiro chefe interino da 1.a secção da Secretaria da Viação concorda com o parecer do engenheiro ajudante que diz não se justificar o novo pedido de prorogação, para evitar precedente de que, em certos casos, poderiam advir prejuizos para o publico. Justifica sua conclusão considerando que é quasi nullo o transporte publico; que não se tem operado desenvolvimento algum na zona durante o longo prazo de 20 annos de existencia da estrada; que a estrada demonstra um deficit total durante esse periodo, de mais de 2.000 contos de réis; que diante do resultado financeiro tão desastroso, era de suppor que nenhum interesse mais existisse para a peticionaria vir pleitear a 8.a prorogação de prazo para concluir as obras e inaugurar o trafego até o ponto extremo da linha; que sendo a zona atravessada, relativamente pobre, não offerece attractivos que remunerem, mesmo de longe, o capital para uma instalação ferroviaria. Diz ainda o engenheiro chefe interino que [illegible] tornada sem effeito a concessão actual, nada impede que a Companhia futuramente pleiteie de novo a concessão em apreço, desde que suas condições lhe permittam executal-a dentro do prazo razoavel. A Consultoria Juridica da Secretaria da Viação diz que parece ser de equidade a prorogação solicitada (fls. 112-113), não obstante, porem, a um prazo maximo, adoptando-se novas exigencias que assegurem o inicio das obras de construcção do prolongamento em prazo fatal, afim de evitar novas prorogações prejudiciaes ao interesse publico. Attendendo a que o indeferimento deste pedido de prorogação de prazo, em nada aproveita á no interesse publico, pois não ha terceiros interessados em levar avante o projecto, o Conselho Consultivo é de parecer que seja concedida a prorogação de dois annos a contar da data do vencimento da ultima prorogação, additando-se novas exigencias que assegurem a execução das obras de construcção do prolongamento, em prazo fatal.

— 1.108 — **Secretaria da Viação e Obras Publicas** — projecto de decreto abrindo um credito de 1.500 contos de réis para pagamento dos compromissos assumidos pela Estrada de Ferro Sorocabana: — "A Estrada de Ferro Sorocabana fez, em abril de 1932, um contracto com a Brasilitad S. A., para o fornecimento de trilhos, e pede a abertura de um credito de 1.500:000$000 para solver esse compromisso. Tratando-se de uma obrigação contractual, liquida e certa, decorrente de um contracto solennemente estabelecido, o Conselho Consultivo é de parecer que seja aberto credito solicitado".

(Os srs. Paulo Ribeiro e Penido Burnier opinam pela audiencia prévia do sr. Secretario da Fazenda e do Thesouro.

Relatados pelo sr. J. [illegible]:

7.051 — Joaquim Ant[illegible] — Marciano Ferreira dos Santos; e La[illegible]res Junior — [illegible] (capital: — Pedido de pr[illegible] entos relativos [illegible] tempo em que estiver[illegible] deiras da Força Publica Estadual: — [illegible] Ferreira, 2.o tenente do 3.o B. C. [illegible] Santos, [illegible] sargento do R. C. e [illegible] sargento do [illegible] Regimento de Cavalaria [illegible] o Estado dirigiram-se, o primeiro e o [illegible] da Fazenda Publica, pedindo o segundo ao Commando [illegible] de receber [illegible] o pagamento dos vencimentos [illegible] Publica, em [illegible] no periodo que estiveram [illegible] virtude do movimento revolucionario de 1924, e readmittidos, o primeiro e o terceiro a 7 de novembro de 1929 e o segundo a 22 de novembro do mesmo anno.

Ouvidos os [illegible] commandantes informaram: pela Secção de [illegible] que os vencimentos pedidos, quanto aos [illegible] ao segundo [illegible] Estrada de Ferro Perus-Pirapora [illegible] Junho de 1936 [illegible] que [illegible] [illegible] Presidente [illegible] 26/6/36 [illegible]

112

Doc 6

Auto 19.795.36

Doc 6

7/~~44~~

285/9

Doc n-1

Num. 185 Quinta-feira, 23 de Agosto de 1934 Anno 44.o

Diario Official

do Estado de São Paulo (E. U. do Brasil)

NUMERO DO DIA .. .. .. 200 REIS NUMERO ATRAZADO DO ANNO CORRENTE .. .. 400 REIS

SUMMARIO

Diario do Executivo

Doc n-1

Actos do Interventor Federal no Estado

PONTO FACULTATIVO

O dia de hoje é de ponto facultativo nas repartições e escolas publicas do Estado.

DECRETO N. 6.620 — DE 22 DE AGOSTO DE 1934

O DOUTOR ARMANDO DE SALLES OLIVEIRA, Interventor Federal no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas pelo decreto Federal n. 19.398, de 11 de novembro de 1930,

attendendo á representação que lhe foi dirigida pelo Conselho Administrativo da Caixa Beneficente da Força Publica do Estado, e

considerando que, dado o numero de soldados mortos na revolução de 1932, os recursos da alludida Caixa Beneficente se tornaram insufficientes para o pagamento integral dos respectivos peculios;

considerando, ainda, que cabe ao Estado [illegible] dos [illegible] e viuvas dos militares que pereceram em combate [illegible] auxilio [illegible] na medida do justo e possivel, afim de que [illegible] os seus [illegible],

Decreta:

Art. 1.o — Fica aberto no Thesouro do Estado o credito especial de 140:000$000 (cento e quarenta contos de réis) em favor da Caixa Beneficente da Força Publica do Estado.

Art. 2.o — Este decreto entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, 22 de agosto de 1934.

ARMANDO DE SALLES OLIVEIRA
Valdomiro Silveira.
Francisco Alves dos Santos Filho.

Publicado na Secretaria de Estado [illegible] aos 22 de agosto de 1934.

Carlos Villalva.
[illegible]

CONSELHO CONSULTIVO DO ESTADO

SESSÃO DE 21 DE AGOSTO DE 1934

[illegible]

Presidente de [illegible] aberta a sessão [illegible] lida e approvada a acta da sessão anterior.

A seguir são lidos, discutidos e approvados os seguintes pareceres:

Relatados pelo sr. Alcantara Queiroz de Moraes:

Processo n. 1.095 — Cia. Telephonica Brasileira — pedido de concessão para o estabelecimento de linhas telephonicas nos municipios de Avahy, Presidente Alves, Cafelandia, Lins, Promissão, Avanhandava, Glycerio, Coroados, Birigui e Araçatuba: — "A Companhia Telephonica Brasileira desejando ampliar e melhorar seu actual serviço interurbano, requer a necessaria concessão para ligar entre si e á sua rêde geral os seguintes municipios: — Avahy, Presidente Alves, Cafelandia, Lins, Promissão, Avanhandava, Glycerio, Coroados, Birigui e Araçatuba, não comprehendidos na sua concessão geral por terem sido creados posteriormente. Com parecer favoravel do Conselho Consultivo lavrado a 6 de março de 1933, foi outorgada concessão identica á que agora é requerida, relativamente aos municipios de Marilia, Garça, Gallia e Duartina. Não acarretando, a concessão pedida, augmento de despesas ao Governo do Estado e estando bem resguardado o interesse publico pelas clausulas contidas na minuta de contracto constante de fls. [illegible], o Conselho Consultivo nada tem a [illegible] desse contracto".

— 1.103 — Estrada de Ferro Perus-Pirapora — pedido de concessão do prazo [illegible] de obras: — "A Estrada de Ferro Perus-Pirapora [illegible] 30 de abril de 1910 concessão para a construcção de uma estrada de ferro que partindo da estação de Perus [illegible] Parnahyba e Pirapora. Construidos [illegible] kilometros com o objectivo principal de [illegible] a Companhia de prolongar [illegible] [illegible]

nada impede que a Companhia futuramente pleiteie de novo a concessão com apreço desde que suas condições lhe permittam executal-a dentro de prazo razoavel. A Consultoria Juridica da Secretaria da Viação diz que parece ser de equidade a prorogação solicitada a fls. 142-143. Ainda [illegible] um prazo minimo, adoptando-se novas exigencias que [illegible] a [illegible] das obras de construcção do prolongamento em prazo fatal, afim de evitar novos e maiores prejuizos ao interesse publico. Attendendo a que o indeferimento deste pedido de prorogação de prazo, em nada aproveita a ao interesse publico pois não ha terceiros interessados em levar avante o projecto, o Conselho Consultivo é de parecer que seja concedida a prorogação de dois annos a contar da data do vencimento da ultima prorogação, addicionando-se novas exigencias que assegurem a execução das obras de construcção do prolongamento, em prazo fatal".

— 1.108 — Secretaria da Viação e Obras Publicas — proposta de decreto abrindo um credito de 1.500 contos de réis para pagamento dos compromissos assumidos pela Estrada de Ferro Sorocabana: — "A Estrada de Ferro Sorocabana fez, em abril de 1932, um contracto com a Brasilital S. A. para o fornecimento de trilhos, e pede a abertura de um credito de 1.500:000$000 para solver esse compromisso. Tratando-se de uma obrigação contractual, liquida e certa, decorrente de um contracto solennemente estabelecido, o Conselho Consultivo é de parecer que seja aberto o credito solicitado".

[illegible] Paula Ribeiro e Paulo Ferreira opinam pela [illegible] da Fazenda e do Thesouro.

Relatados pelo sr. J. [illegible]
1.054 — Joaquim [illegible] Ferreira dos Santos; e [illegible] [illegible] **— Marciano [illegible] res Junior** — [illegible] autos relativos [illegible] da Força Publica [illegible] Ferreira, 2.o [illegible] Santos, 3.o [illegible] o sargento da [illegible] o Estado [illegible] da Fazenda Publica, pedem [illegible] Publica [illegible]

Estrada de Ferro Perus-Pirapora
[illegible] de 1936
[illegible]

Autos 19.795.S.P./

Imprensa Official

113

DIARIO OFFICIAL
do Estado de São Paulo (E. U. do Brasil)

DECRETO N. 6744, DE 5 DE OUTUBRO DE 1934

Providencia sobre nova prorogação do prazo para conclusão dos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

O DOUTOR MARCIO PEREIRA MUNHOZ, Interventor Federal Interino no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas pelo decreto federal n. 19.398, de 11 de novembro de 1930, de accordo com o parecer n. 307 do Conselho Consultivo, e attendendo ao que lhe representou o Secretario de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas acerca do requerido pela Companhia Industrial e de Estrada de Ferro Perús-Pirapora,

Decreta:

Art. 1.º — Fica concedido á Companhia Industrial e de Estradas de Ferro Perús-Pirapora o prazo improrogavel até 16 de maio de 1936, em prorogação ao de que trata o decreto n. 4.613, de 4 de julho de 1929, para a construcção do prolongamento entre o kilometro 16 e Pirapora da via ferrea a que se refere o decreto n. 1.866, de 25 de abril de 1910, obrigando-se, porém, a iniciar as obras respectivas dentro do prazo de seis mezes a contar da data do presente decreto.

Art. 2.º — Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, aos 5 de outubro de 1934.

MARCIO PEREIRA MUNHOZ

Francisco Machado de Campos.

Publicado na Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, aos 5 de outubro de 1934.

Mario da Veiga
Pelo Director Geral.

DECRETO N. 6745, DE 5 DE OUTUBRO DE 1934

Autoriza a acquisição de uma faixa de terreno, necessaria ás obras da Linha Mayrink a Santos, de propriedade de José da Silva Amaral, e sua mulher, e, tambem, a indemnização dos damnos soffridos pelos mesmos, naquella propriedade, pela construcção dessa linha ferrea.

O DOUTOR MARCIO PEREIRA MUNHOZ, Interventor Federal, Interino, no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas pelo artigo 11, § 1.º do Decreto Federal n. 19.398, de 11 de novembro de 1930; e de accordo com o disposto no n. IV do artigo 17, da Constituição Federal,

Decreta:

Art. 1.º — Fica a Procuradoria Fiscal da Fazenda do Estado de accordo com o que representou o Secretario de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, autorizada a adquirir uma faixa de terreno, necessaria ás obras da Linha Mayrink a Santos da Estrada de Ferro Sorocabana, situada no Districto de Paz e Municipio de São Vicente, comarca de Santos, de propriedade de José da Silva Amaral e sua mulher Dona Camilla Innocencia Nunes do Amaral, com as areas, divisas e confrontações constantes da planta, que a este acompanha, rubricada pelo Secretario da Viação e Obras Publicas, e a pagar,

DECRETO N.º 6.753. — DE 6 DE OUTUBRO DE 1934

Cria, no municipio de Lençóes, comarca de São Manoel, o districto de paz de Alfredo Guedes.

O DOUTOR MARCIO PEREIRA MUNHOZ, Interventor Federal Interino no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas pelo decreto federal n.º ... 19.398, de 11 de novembro de 1930,

Decreta:

Artigo 1.º — Fica criado, no municipio de Lençóes, comarca de São Manoel, o districto de paz de Alfredo Guedes, com séde na povoação de igual nome, e desannexado do districto de paz de Lençóes.

Artigo 2.º — As divisas entre o novo districto de paz e o de São Manoel passam a ser as seguintes: "Começam no espigão divisor das aguas do rio Lençóes, ao sul, e rio dos Patos, ao norte, no ponto em que as divisas do municipio de Lençóes com o de Bocayuva fronteam a cabeceira mais septentrional do corrego Lontra, descem por este até a sua barra no rio Lençóes, sobem por este até a foz do ribeirão Barra Grande e por este abaixo até a sua cabeceira mais meridional, e daqui, em linha recta, até o rio Claro, já nas divisas com o municipio de Botucatu', mantidas todas as demais divisas existentes".

Artigo 3.º — Este decreto entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, 6 de outubro de 1934.

MARCIO PEREIRA MUNHOZ.

Christiano Altenfelder Silva.

Publicado na Secretaria de Estado dos Negocios da Justiça e Segurança Publica, 6 de outubro de 1934.

Arthur M. Teixeira,
Director da Justiça.

... 6754 ... DE OUTUBRO DE 1934

... MUNHOZ, Interventor ... São Paulo, usando das at... pelo Decreto Federal ...

... districto policial denomi... de Itajuby, com as seg...

... Cervo" onde atravessa a ... rio do Itajuby e Novo Ho... Ribeirão acima até a divisa da Fa... tomando a direita, seguem pelo espigão representado pelo perimetro desta Fazenda com "Agua Limpa" até a estrada de automoveis para Novo Horizonte atravessando esta pel... ão referido até encontrar o espigão que ... e com o corrego do João Carneiro da Fo... r a recta divisoria acima referida, e dal... eita até o Ribeirão do Cervo, onde tiveram...

Art. 2.º ... decreto entrará em vigor na data da sua ... tdas as disposições em contrario.

Palacio d... stado de São Paulo, em 6 de outubro d...

JUSTIÇA E SEGURANÇA PUBLICA

POR DECRETOS DE 6 DE OUTUBRO DE 1934

Foi nomeado o cidadão Andrelino Vaz de Arruda, para o cargo de escrivão do juizo de paz do districto de Alto Alegre — comarca de Pennapolis;

Foram nomeados os cidadãos Achilles Baffile Netto e Luiz Pereira de Azevedo, para os cargos de juiz de paz e supplente do juiz de paz do districto de Alto Alegre — Comarca de Pennapolis.

Foi exonerado o cidadão Antonio Roque, do cargo de juiz de paz do districto de Minetros — comarca de Dois Corregos.

— Por decreto de 5 do corrente, foi aposentado, nos termos da letra "b" art. 7 do Decreto 6.690, de 21 de setembro de 1931, João Vilas Boas de Oliveira, no cargo de agente de 2.ª classe da Inspectoria de Policia Maritima do Porto de Santos, visto estar inhabilitado para o exercicio do cargo.

— Por decreto da mesma data, foi reformado, nos termos do art. 1.º n.º 2 combinado com o art. 6.º n.º 3, do Decreto 5.419, de 4 de março de 1932, Angelo Paran, Guarda Civil de classe distincta, visto ter sido julgado invalido para o serviço de guarda civil.

FAZENDA E DO THESOURO

DECRETOS DE 5 DE OUTUBRO DE 1934

Quarta parte do ordenado:

Foi concedida a Aristides Ferreira Guimarães, collector das rendas estaduaes em Cachoeira.

Effectivação:

José Franco Ribeiro, no cargo de auxiliar de escrivão da collectoria estadual de Itajuby.

Titulos declaratorios de vencimentos:

42:000$000 — ao dr. Eugenio Lefévre, director geral da Secretaria da Agricultura, Industria e Commercio, aposentado compulsoriamente;

30:800$000 — a Aprigio de Almeida Gonzaga, director do Instituto Profissional Masculino da Capital, aposentado;

9:380$000 — d. Maria Amelia Motta Malhado, adjuncta do grupo escolar Romão Puigari, aposentada;

9:380$000 — d. Marianna Varine Reis, adjuncta do grupo escolar Arthur Guimarães, aposentada;

3:191$500 — d. Avarista Pedrina Martins, adjuncta do 1.º grupo escolar de Santos, aposentada;

4:514$100 — d. Emilia Voss, professora do Jardim da Infancia, aposentada;

5:000$000 — Eduardo Amelung, mensageiro da Secretaria da Fazenda, aposentado;

9:772$000 — Luiz Lopes, capitão dentista da Força, reformado;

2:970$000 — Chrispim Fabricio, sargento da Força, reformado;

1:816$000 — Antonio Cesario de Barros, sargento da Força, reformado;

Doc 6 — 287

Doc. nº 2 — Doc. nº 2

DIARIO OFFICIAL
do Estado de São Paulo (E. U. do Brasil)

Num. 330 — Anno 4[illegible]

DECRETO N. 6716, DE 5 DE OUTUBRO DE 1934

Providencia sobre nova prorogação do prazo para conclusão dos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro Perús-Piçarrão

O DOUTOR MARCIO PEREIRA MUNHOZ, Interventor Federal Interino no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas pelo decreto federal n. 19.398, de 11 de novembro de 1930, de accordo com o parecer n. 307 da Conselho Consultivo, e attendendo ao que lhe representou o Secretario de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas acerca da requerida pela Companhia Industrial e de Estrada de Ferro Perús-Piçarrão,

Decreta:

Art. 1.º — Fica concedida á Companhia Industrial e de Estradas de Ferro Perús-Piçarrão a prorogação de prazo concedida por 18 de maio de 1932 com [illegible] que trata o decreto n. 4.414 de 4 de julho de 1930, para a construcção do prolongamento entre o kilometro 14 — Piçarrão da via ferrea a que se refere o decreto n. 1.666, de 26 de abril de 1910, ultimando-se, porém, a contar as obras respectivas dentro do prazo de seis mezes a contar da data do presente decreto.

Art. 2.º — Este decreto entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, 5 de outubro de 1934.

MARCIO PEREIRA MUNHOZ
Francisco Machado de Campos

Publicado na Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, 5 de outubro de 1934.

Mario de Veiga
Pelo Director Geral.

DECRETO N. 6715, DE 5 DE OUTUBRO DE 1934

Autoriza a acquisição de uma faixa de terreno, necessaria ás obras da Linha Marrink a Santos, de propriedade de José de Alva Amaral, e sua mulher, e, tambem, a indemnização dos damnos soffridos pelos mesmos, naquella propriedade, na construcção dessa linha ferrea

O DOUTOR MARCIO PEREIRA MUNHOZ, Interventor Federal, Interino, no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas pelo artigo 11, § 1.º, do Decreto Federal n. 19.398, de 11 de novembro de 1930; e de accordo com o disposto no n. IV do artigo 15, [illegible] Constituição Federal,

Decreta:

Art. 1.º — Fica a Procuradoria Fiscal do Estado, de accordo com o que ponderou o Secretario de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, autorisada a adquirir uma faixa de terreno, [illegible] obras da Linha Marrink a Santos da Estrada de Ferro Sorocabana, situada no Distrito de Paz de Monte Alto, São Vicente, comarca de Santos, de propriedade de José de Alva Amaral e sua mulher Dona Zaina [illegible] Nunes de Amaral, com as áreas [illegible] constantes da planta que a este [illegible] pelo Secretario da Viação e Obras Publicas, e [illegible] mesmos vendedores [illegible] a sua propriedade [illegible] e da [illegible] Art. 2.º — O preço total da compra e da indemnização será o ajustado entre a Estrada de Ferro Sorocabana e os vendedores, devendo [illegible] Secretario da Viação e Obras Publicas [illegible] destinado ás obras da Linha Marrink a Santos [illegible]

[illegible] Palacio do Governo do Estado de São Paulo, em 5 de outubro de 1934.

MARCIO PEREIRA MUNHOZ
Francisco Machado de Campos

Publicado na Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em 5 de outubro de 1934.

Mario de Veiga
Pelo Director Geral.

DECRETO N. 6714, DE 4 DE OUTUBRO DE 1934

Abre um credito especial de 2[illegible], para pagamento aos herdeiros do dr. Henrique Schewing, que foi consultor technico da Estrada de Ferro Sorocabana.

O DOUTOR MARCIO PEREIRA MUNHOZ, Interventor Federal Interino no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe confere a Lei e em virtude do parecer n. 315, do Conselho Consultivo do Estado, exarado em sessão de 21 de agosto de 1934,

Decreta:

Artigo unico — Fica aberto á Secretaria da Fazenda e ao Thesouro do Estado um credito especial de [illegible] contos e trezentos mil réis (2:300$000), para pagamento aos herdeiros do dr. Henrique Schewing, que foi consultor technico da Estrada de Ferro Sorocabana, correspondente á pensão a que tinha direito o referido funccionario [illegible] no periodo de 3 de abril de 1927 a 1 de maio de 1934.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, em 4 de outubro de 1934.

MARCIO PEREIRA MUNHOZ
Francisco Machado de Campos

Publicado na Secretaria da Fazenda, em [illegible] 4 de outubro de 1934.

José Maria Lopes
Director Geral [illegible]

DECRETO N. 6752, DE 4 DE OUTUBRO DE 1934

Autoriza a venda, em concorrencia publica, de predio estadual

O DOUTOR MARCIO PEREIRA MUNHOZ, Interventor Federal Interino, no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe confere a Lei, em virtude do parecer n. [illegible] do Conselho Consultivo do Estado, exarado em sessão de [illegible] 11 de Constituição Federal,

Decreta:

Artigo 1.º — Fica autorisada a Secretaria da Fazenda a [illegible] vender, em concorrencia publica, o predio [illegible] á rua 13 de Maio, no Bairro da Liberdade, na Capital do Estado, [illegible] Art. 2.º — O presente decreto entrará em vigor na data [illegible] revogadas as disposições em contrario.

[illegible] Palacio do Governo do Estado de São Paulo, em 6 de outubro de 1934.

MARCIO PEREIRA MUNHOZ
Francisco Machado de Campos

Publicado na Secretaria da Fazenda, em [illegible] 6 de outubro de 1934.

José Maria Lopes
Director Geral [illegible]

DECRETO N. 6753, DE 6 DE OUTUBRO DE 1934

Cria, no municipio de Lençóes, comarca de São Manoel, o districto de paz de Alfredo Guedes.

O DOUTOR MARCIO PEREIRA MUNHOZ, Interventor Federal Interino no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas pelo decreto federal n. [illegible] 19.398, de 11 de novembro de 1930,

Decreta:

Artigo 1.º — Fica creado, no municipio de Lençóes, comarca de São Manoel, o districto de paz de Alfredo Guedes, com sede na povoação de igual nome, e desannexado do districto de paz de Lençóes.

Artigo 2.º — As divisas entre o novo districto de paz e o de São Manoel passam a ser as seguintes: "Começam no espaldo divisor das aguas do rio Lençóes, ao sul, e rio dos Patos, ao norte, no ponto em que as divisas do municipio de Lençóes com o de Botucatu tromtam a cabeceira mais septentrional do corrego Limpo, descem por este até a sua barra no rio Lençóes, sobem por este até a foz do ribeirão Barra Grande e por este abaixo até a sua cabeceira mais meridional, e daqui, em linha recta, até o rio Claro, [illegible] divisas existentes".

Artigo 3.º — Este decreto entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, 6 de outubro de 1934.

MARCIO PEREIRA MUNHOZ
Christiano Altenfelder Silva

Publicado na Secretaria de Estado dos Negocios da Justiça e Segurança Publica, 6 de outubro de 1934.

Arthur M. Teixeira
Director da Justiça.

DECRETO N. [illegible] DE 6 DE OUTUBRO DE 1934

[illegible] Interventor Federal [illegible] Decreto Federal [illegible] policial denominada [illegible] Cervo" onde atravessa a [illegible] do Itajuby e Novo Horizonte [illegible] Ribeirão acima até a divisa da Fa[illegible] comando a direita, seguem pelo espigão [illegible] representado pelo perímetro desta Fazenda com "Agua Limpa" até a entrada de automoveis para Novo Horizonte atravessando [illegible] referido até encontrar o espigão que [illegible] com o corrego de João Carneiro da Fo[illegible] a roça Balsoria acima referida, e dai [illegible] até o Ribeirão do Cervo, onde [illegible]

Art. 2.º — [illegible] entrará em vigor na data da sua [illegible] em contrario.

Palacio do [illegible] de São Paulo, em 6 de outubro de [illegible]

MARCIO PEREIRA MUNHOZ
[illegible] Silva.

Publicado na Secretaria de Estado dos Negocios da Justiça e Segurança Publica, em 6 de outubro de 1934.

Joaquim Roberto de Azevedo Marques
Director Geral.

DECRETO N. 6755 — DE 6 DE OUTUBRO DE 1934

O DOUTOR MARCIO PEREIRA MUNHOZ, Interventor Federal Interino, no Estado de São Paulo, usando das attribuições que lhe são conferidas pelo decreto n. 19.398, de 11 de novembro de 1930,

Decreta:

Art. 1.º — Fica creado o Distrito policial de Assahy, no municipio de Itajuby, com as seguintes divisas: começam na barra do corrego do "Assahy", com o ribeirão dos Palmitos, subindo por aquelle até a divisa com Paraisolandia; o espigão da fazenda Agua Limpa, daí tomando a esquerda, por este espigão até encontrar a divisa do potreiro sitio de Gervasio Santa Rosa, daí, descendo por esta até o corrego do Estandão e por este abaixo até onde tiveram começo.

Art. 2.º — O presente decreto entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, em 6 de outubro de 1934.

MARCIO PEREIRA MUNHOZ
Christiano Altenfelder Silva.

Publicado na Secretaria Geral da Repartição Central de Policia, em 6 de outubro de 1934.

Joaquim Roberto de Azevedo Marques
Director Geral.

PALACIO DO GOVERNO

EXPEDIENTE DO DIA 6 DE OUTUBRO DE 1934

[illegible] Secretaria do Interior [illegible] Dr. [illegible] Dr. [illegible] Dr. [illegible]

[illegible] Secretaria da Fazenda [illegible] Banco [illegible] Banco [illegible]

JUSTIÇA E SEGURANÇA PUBLICA

POR DECRETOS DE 6 DE OUTUBRO DE 1934

Foi nomeado o cidadão Andrelino Vas de Arruda, para o cargo de escrivão do juiz de paz do distrito de Alto Alegre — comarca de Pennapolis;

Foram nomeados os cidadãos Achilles Bertin Netto e Luiz Pereira de Azevedo, para os cargos de juiz de paz e supplente do juiz de paz do districto de Alto Alegre — comarca de Pennapolis.

Foi exonerado o cidadão Antonio Roque, do cargo de juiz de paz do districto de Mineiros — comarca de Dois Corregos.

— Por decreto de 5 do corrente, foi aposentado, nos termos da letra "b" art. 7 do Decreto 6.656, de 21 de setembro de 1934, João Vilas Boas de Oliveira, no cargo de agente de 1ª classe da Inspectoria de Policia Maritima do Porto de Santos, visto estar inhabilitado para o exercicio do cargo.

— Por decreto da mesma data, foi reformado, nos termos do art. 1.º n.º 2 combinado com o art. 6.º n.º 3, do Decreto 5.415, de 4 de março de 1932, Angelo Pavan, Guarda Civil de classe distincta, visto ter sido julgado invalido para o serviço da guarda civil.

FAZENDA E DO THESOURO

DECRETOS DE 5 DE OUTUBRO DE 1934

Quarta parte de ordenado:

Foi concedida a Aristides Ferreira Guimarães, collector das rendas estaduaes em Cachoeira.

Effectivações:

José Franco Ribeiro, no cargo de auxiliar de escrivão da collectoria estadual de Itajuby.

Titulos declaratorios de vencimentos:

12:000$000 — ao dr. Eugenio Lefèvre, director geral da Secretaria da Agricultura, Industria e Commercio, aposentado compulsoriamente;

30.800$000 — a Aprigio de Almeida Gonzaga, director do Instituto Profissional Masculino da Capital, aposentado;

9.350$000 — d. Maria Amelia Motta Malhado, adjuncta do grupo escolar Romão Puiceri, aposentada;

9:300$000 — d. Marianna Varino Reis, adjuncta do grupo escolar Arthur Guimarães, aposentada;

2:191$500 — d. Avarista Pedrina Martins, adjuncta do 1.º grupo escolar de Santos, aposentada;

4:551$100 — d. Emilia Vera, professora do Jardim de Infancia, aposentada;

5:000$000 — Eduardo Amelung, mensageiro da Secretaria da Fazenda, aposentado;

8:772$400 — Luiz Lopes, capitão dentista da Força, reformado;

2:920$000 — Chrispim Fabricio, sargento da Força, reformado;

1:816$000 — Antonio Cesario de Barros, sargento da Força, reformado;

1:767$200 — Antonio Maria de Macedo, cabo da Força, reformado.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL

DESPACHO DO INTERVENTOR FEDERAL

PRESIDENTE PRUDENTE — P. 541-35 — Serviço de abastecimento de agua — DESPACHO: Vistos, e etc.

A Prefeitura Municipal de Presidente Prudente apresentou neste processo os estudos e plantas para a execução dos serviços de aguas e os dados e documentos legaes, os quaes foram approvados pelo Departamento de Administração Municipal.

Nos termos do Decreto Estadual n. 6.377, de 4 de abril de 1934, concede á Prefeitura a emprestimo para o financiamento, por parte do Estado, da importancia de 2.300.000$000 (oito milhões e oitenta contos de réis), para a installação dos serviços de agua de que tratam estes autos, e, para tal fim, autorisa o Secretario da Fazenda e do Thesouro a, em nome do Estado assignar com a Prefeitura de Presidente Prudente a respectiva escritura publica com as clausulas existentes pelo referido Decreto.

São Paulo, 6 de outubro de 1934.

MARCIO PEREIRA MUNHOZ
Interventor Federal, Interino.

Expediente do dia 6 de outubro de 1934

Processos encaminhados ás Secretarias de Estado e outras Repartições:

PORANGABA — P. 141 — 34 — Officio do P. M., sobre a ida de um technico á cidade, afim de proceder á exame de fontes de aguas sulfurosas medicinaes — A' Directoria do Serviço Sanitario do Estado — (Aviso numero 45.643).

LIMEIRA — P. 4166 — Officio do P. M. sobre concessão da Praça José Bonifacio ao Governo do Estado, afim de ser construido, no referido local, o edificio destinado ao Ensino Escolar da cidade — A' Intervenção Federal — (Aviso numero 45.660).

MOGY-MIRIM — P. 6.175 — 34 — Officio do P. M., relativo ao arrendamento do terreno do Grupo Escolar "Dr. Oscar Rodrigues Alves". — A' Secretaria da Viação e Obras Publicas — (Aviso numero 45.659).

ITAVARE — P. 6.109 — 34 — Officio do P. M., referente á construcção da ponte sobre o rio Itararé — A' Secretaria da Viação e Obras Publicas — (Aviso numero 45.657).

SÃO JOSÉ DO BARREIRO — P. 6.111 — 34 — Officio do P. M., solicitando a creação de um Posto Policial no Povoado de "Formoso" — A' Secretaria da Justiça e da Segurança Publica — (Aviso numero 45.654).

ITAPOLIS — P. 6.115 — 34 — Officio do P. M., solicitando desdobramento de [illegible] feitos e não contestados, do [illegible] da cidade ao patrimonio do Inspector municipal, e indicando [illegible] na Secção da Fazenda Nacional Livre local — A' Secretaria da Fazenda e do Thesouro do Estado — (Aviso numero 45.655).

SÃO JOSÉ DO BARREIRO — P. 6.110-34 — Officio do P. M., referente á creação de um Posto Veterinario, no [illegible] — A' Secretaria da Agricultura, Industria e Commercio — (Aviso numero 45.656).

PIRAJUI — P. 5.[illegible] — Officio da Repartição Central de Policia, [illegible] Informações sobre o comportamento [illegible] — A' Secretaria da Justiça e da Segurança Publica — (Aviso numero 45.661).

Imprensa Oficial

Data 19-7-95 [illegible]

115

Autos 19.795 D.V.

10

DOC 6

D. .
ENTRADA
25 JUN 1936
N. 9076 Prot. 28 Fls. 138
INCORPORAÇÃO PROTOCOLLADA
A. Garcia
Escripturario

A 1.ª Secção
25-6-1936.
J. M. Neves
Pelo

Sr.Dr.Director.

Para que possamos informar quanto á solicitação objecto do requerimento de fls. 1/2, peço a V.S. o obsequio de ordenar providencias no sentido de ser fornecido á 1a.Secção os autos nº 30 (30-13-275.D.V.).

D.V., 29 de Junho de 1936.

Jorge do Nascimento e Silva

PROTOCOLLO DA ENTRADA 29 JUN. 36

Engenheiro Chefe da 1a.Secção.

Vá com os autos solicitados
10.7.1936
B. Marques
Director

A 4.ª Secção
J. M. Neves
Pelo Director 29/6/936

Senhor Doutor Director de Viação

A carga dos autos supra é: Director em 17-9-35.

4a. Secção da D.V., 29-6-1936. A. Garcia Polo Chefe.

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

V-24-B-11

116

Autos 19795. S.V. Doc6

11. 6/9/ 28a/P

COM A SECRETARIA DA VIAÇÃO

Escrevem-nos moradores do municipio de Parnahyba e do Districto de Paz de Peru's:

"Pela Secretaria da Viação, requereu a Companhia de Estrada de Ferro Peru's-Pirapora ao governo do Estado a desistencia da concessão publica que lhe foi outorgada, anteriormente, em 1915, no tempo em que se constituiu. Segundo se deprehende dos termos do seu requerimento, pretende a referida Estrada que nenhum proveito lhe traz a exploração do trafego publico por que se obrigou e que preferivel será, para a sua economia interna, funccionar tão sómente como linha particular, servindo apenas ao transporte de carga de tres ou quatro empresas com as quaes mantém contrato.

Quaesquer que sejam as razões invocadas pela Estrada requerente, um ponto que não deve ficar esquecido, no despacho a ser dado ao seu pedido, é o interesse das populações servidas por essa linha. Desde mais de duas dezenas de annos, uma extensa zona do municipio vizinho de Parnahyba vem tendo o seu desenvolvimento agricola e commercial apoiado no transporte que até agora a Companhia de Estrada de Ferro Peru's-Pirapora forneceu aos seus moradores. A suppressão inopinada dessa via de communicação trará aos mesmos prejuizos irreparaveis, mórmente se, como succede, não ha, naquella região, nenhuma boa estrada de rodagem em condições de supprir a falta dessa via-ferrea.

Do amor que o sr. secretario da Viação dedica ao nosso Estado e do carinho com que olha os seus interesses, esperam os prejudicados o indeferimento do pedido feito pela administração da referida estrada".

COM A SECRETARIA DA VIAÇÃO E PREFEITURA

Escreve-nos um leitor reclamando novamente providencias contra o abandono em que se acha a rua Julio Conceição, no bairro do Bom Retiro.

"A falta de calçamento — accrescenta a missiva — é grande lacuna a reparar: delle se originam a lenção de pó — que é o tormento constante dos moradores — e a falta de arrumação dos trilhos da Light, dabi resultando a frequencia de desastres. Na temporada das chuvas, onde sahiu dos trilhos e sahido foi de encontro ás casas residencias, devido ao obstaculo natural de uma devore, sacrificada pelo pesado electrico.

Tambem a Secretaria da Viação poderia substituir no Bom Retiro, pelo menos nas ruas principaes, como na Julio Conceição, o archaico systema de illuminação a gaz".

a 1ª

J. M. Neves

Tel Duarte

29/6/926

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM


COMPANHIA INDUSTRIAL E DE ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPORA
PLANTA DAS ESTRADAS DE FERRO E RODAGEM
ESCALA 1:10.000
PERÚS - JULHO 6-35
GAVETA 191
PASSAGEM DE NIVEL NO Km 1+900
PASSAGEM DE NIVEL NO Km 1+130
PASSAGEM DE NIVEL NO Km 0+550
1:100
FAZENDA SANTA FÉ
FAZENDA ITABERABA
MELHORAMENTOS
SÃO PAULO
PERÚS
RIO JUQUERY GRASSO
E.de F. PERÚS - PIRAPORA
LAURENTINO E OUTROS
MANDIOCA - COM MELHORAMENTOS
CEL. LAURENTINO
ESTRADA DE RODAGEM
DESUNO ARMANDO E OUTROS
ESTRADA DE FERRO PERÚS - PIRAPORA
ESTRADA 496.457 Alc.
Estrada de Ferro Perús-Pirapora S/A
Presidente
COM. L. e E. FERRO PERÚS PIRAPORA
Fazenda de Itaberaba
1930 Alc.
CAIS DE S. AMBROSIO
FERREIRA JURANDIR MANDUES DA SILVA SOBRINHO
PONTE DE MADEIRA
RIBEIRÃO DA SANTA FÉ
COMPANHIA INDUSTRIAL
290
118

Autos 19.795. D.V.

DOC 6

1/K 291/D

13/7/36

Sr.Dr.Director.

Esta Secção necessita com urgencia dos seguintes elementos para estudo de um requerimento da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra relativamente á sua concessão:

I) - Receita annual, a partir de 1910;

II) - Despeza, idem, idem.

III) - Saldo ou deficit, idem, idem.

IV) - Passageiros transportados annualmente, a partir de 1910;

V) - Mercadorias (tonelagem total),idem, idem.

VI) - Café, idem, idem.

VII) - Cereaes, idem, idem.

VIII) - Principal producto de exportação, idem, idem.

D.V., 13 de Julho de 1936.

Jorge do Amaral Silva

Engenheiro Chefe da 1a.Secção.

OGF.

A 2a Urgente

13.7.1936

B. Mesquita

Director

Ao Sr. Eng. Correia de Brito.

Dr. 13.7.36

Engenheiro Chefe 2a Secção

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

119

Autos 19.795.D.V Doc 6 2 292 142

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPORA S/A

Movimento financeiro de trafego (1910/1935)

Annos	Receita	Despeza	Saldo
1910	-	-	-
1911	-	-	-
1912	-	-	-
1913	-	-	-
1914	-	-	-
1915	1:598$700	82:879$000	— 81:280$300
1916	630$000	83:319$000	— 82:689$000
1917	-	-	-
1918	2:287$900	57:000$200	— 54:712$300
1919	-	-	-
1920	-	-	-
1921	94:870$632	309:159$100	— 214:288$468
1922	124:784$400	295:436$600	— 170:652$200
1923	143:295$200	337:000$600	— 193:705$400
1924	133:097$200	323:025$800	— 189:928$600
1925	100:202$900	349:181$200	— 248:978$300
1926	90:759$105	389:989$900	— 299:230$795
1927	85:555$600	389:170$900	— 303:615$300
1928	74:119$300	357:118$475	— 282:999$175
1929	88:783$700	361:501$000	— 272:717$300
1930	253:748$377	253:748$377	-
1931	225:422$490	225:422$490	-
1932	222:292$581	222:292$581	-
1933	237:794$193	237:794$193	-
1934	300:230$412	300:230$412	-
1935			

Observações - Ultimamente, em virtude de contracto entre a Estrada e a Companhia Industrial Perús-Pirapora, os deficits da estrada são cobertos pela Companhia de Cimento, cuja contribuição para tal fim é considerada pelas partes contractantes renda eventual destinada a manter o equilibrio entre receita e despeza ferroviaria.

CB/JBF.

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

Doc 6 293

Autos 19.795.D.

15/3

Dados relativos á E. de Ferro Perús-Pirapora.

2a.Secção.

Nº 21.

Snr. Engº Chefe da 2a.Secção.

1. Em resposta aos itens (I) a (III) do questionario annexo formulado pelo Snr. Engº Chefe da 1a.Secção ácerca da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, junto um quadro do movimento financeiro dessa estrada organizado com elementos extrahidos de alguns trabalhos de tomada de contas e estatistica desta Secção, bem como de relatorios da Secretaria da Agricultura anteriores a 1927.

2. Quantos aos itens (IV) e (V), possúe esta Secção os algarismos correspondentes ao periodo de 1926 a 1929 e de 1933 a 1935 que abaixo são transcriptos:

Annos	Numero de passageiros	Tonelagem de mercadorias
1926	4.532	15.018
1927	4.809	13.986
1928	4.401	12.383
1929	6.439	14.505
1930	-	-
1931	-	-
1932	-	-
1933	7.990	13.667
1934	7.609	11.317
1935	8.454	12.596

3. Quanto aos itens (VI) a (VIII), cabe-me informar que os principaes productos de exportação da estrada são a cal e o cimento, sendo praticamente inexistente o movimento de outros artigos que por ella eventualmente circulam por effeito das reduzidas necessidades de importação da zona.

Doc 6
16
K 294

Autos 19.795.40

4. Não tem a Companhia fornecido algarismos pormenorisados sobre as quantidades transportadas de cal e cimento que, juntamente com a de pedra calcarea, abrangem cerca de 80% a 85% do peso total deslocado; taes informações, porem, poderá facilmente a empreza fornecel-as a esta Directoria, dada a importancia daquelles productos na actividade economica da Companhia Industrial Perús-Pirapora.

Tenho a honra de reiterar a V. S. os protestos de minha distincta consideração.

D.V., 17 de julho de 1936.

Correa de Britto

Engenheiro Ajudante

CB/JBF.

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

122

Doc 6

17 5 / K295/P

Autos 19.795-DV

Dados relativos á E. de Ferro Perús-Pirapora.

2a.Secção.

Nº 170

Snr.Dr.Director.

Transmitto a V.S. a informação nº 21, prestada pelo Snr. Engº Corrêa de Brito, com dados solicitados pelo Snr. Engº Chefe da 1a.Secção.

D.V., 18 de julho de 1936.

M.F.Kehl

M.F.Kehl

Servindo de Chefe da 2a.Secção.

A 1ª

18.7.1936

B. de Campos

Diretor

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

123

Autos 19.795 D.V. Doc 6 18 29/9/93

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA, S/A.

S. PAULO

"PREDIO PIRAPITINGUY"
~~RUA JOÃO BRICOLA 10 - 5º AN~~

São Paulo, Janeiro de 1921

Despezas do 1º estabelecimento da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, S.A. na extensão de 16 kilometros, pertencentes a Companhia Industrial e de Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, apuradas em Tomada de Contas, realisada pela Segunda Secção da Directoria de Viação, comprehendido os periodos de Maio de 1910 a Junho de 1914 e 1918, conforme auto nº 67-15-268 (2-1-55- 2a. Secção) e Decreto n. 3097 de 1º de Outubro de 1919 que reconhece o Capital applicado até 31 de Dezembro de 1918.

Activo

Estudos - Valor dos effectuados -		2:400$320
Desapropriações - Saldo desta conta		13:274$807
Via Permanente & Edificios-Valor dos exist.		819:336$700
Material rodante	"	78:148$200
Linha Telephonica	"	4:391$282
Entrocamento k. 16		1:575$000
		919:126$309

Receita	Despezas
1921 = 94:870$632	309:159$300
1922 =124:784$400	295:436$600
1923 =143:295$200	342:356$700
1924 =133:096$200	323:025$800
1925 =100:202$900	349:181$200
1926 = 90:759$105	389:989$900
1927 = 85:555$600	389:170$900

continua -

124

Autos 19.795-A Doc 6

19

29/11/94

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA, S/A.

S. PAULO

"PREDIO PIRAPITINGUY"
REDACÇÃO: ~~RUA COLETORIA 25 7°~~

- continuação -

Receita	Despezas
1928 = 74:119$300	357:123$475
1929 = 88:783$700	361:501$000
1930 = 253:748$377	253:748$377
1931 = 213:675$800	225:422$490
1932 = 222:292$581	222:292$581
1933 = 257:964$393	257:964$393
1934 = 309:334$582	309:334$582
1935 = 284:395$900	284:395$900

- - -

Deixamos de fornecer as informações referentes aos annos de 1919 e 1920, em virtude dos esclarecimentos que já fornecemos por occasião da prestação de contas dos annos de 1921 e 1922 (não houve despesa em conta de capital posterior a 31 de Dezembro de 1918, e o total do capital empregado na E.de Ferro Perús-Pirapóra,S.A. até 31 de Dezembro de 1920, continuou sendo de rs. 919:126$309)

Guilherme Linhares

Autos 19.795. D.V. Doc 6 20 298/309

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA, S/A.

S. PAULO

"PREDIO PIRAPITINGUY"
~~RUA JOAO BRICOLA 70 - S. PAU~~

Transportes

	Cal	Diversos	Café	Cereaes
1921=	15.634.456	260.524	-	-
1922=	21.071.276	202.517	-	-
1923=	23.192.410	280.731	-	-
1924=	22.848.180	268.399	-	-
1925=	16.909.665	201.787	-	-
1926=	14.705.372	317.965	-	-
1927=	13.742.666	243.274	-	-
1928=	12.347.083	68.338	-	-
1929=	14.372.290	132.325	-	-
1930=	7.648.289	71.389	-	-
1931=	6.430.253	75.653	-	-
1932=	10.793.434	43.886	-	-
1933=	13.626.213	41.544	-	-
1934=	11.245.040	72.226	-	-
1935=	13.328.680	80.293	-	-

Guilherme Finkeiny

126

Autos 197587 Doc 6 21299

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA, S/A.

S. PAULO

"PREDIO PIRAPITINGUY"

PASSAGEIROS

1921 =	2.923
1922 =	2.425
1923 =	2.572
1924 =	2.783
1925 =	2.826
1926 =	4.532
1927 =	4.809
1928 =	4.401
1929 =	6.439
1930 =	9.861
1931 =	8.388
1932 =	8.016
1933 =	7.990
1934 =	7.608
1935 =	8.425

Guilherme Linheiro

Autos 19.795.81. Doc 6 22300

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA, S/A.

S. PAULO

"PREDIO PIRAPITINGUY"
~~RUA FLORIANO BRIGOLA, 16 - S. 724~~

DEFICITS

1921 =	214:288$668
1922 =	170:652$200
1923 =	199:061$500
1924 =	189:929$600
1925 =	248:978$300
1926 =	299:230$795
1927 =	303:615$300
1928 =	283:004$175
1929 =	272:717$300
1930 =	- $
1931 =	11:746$690
1932 =	- $
1933 =	- $
1934 =	- $
1935 =	- $
	2.193:224$528

Autos 19795 DV. Doc 6 23 301 8 69

DO RELATORIO DA 1a.SECÇÃO

RELATIVO AO ANNO DE

1929.

1.ª SECÇÃO — QUADRO N. 21

LINHAS FERREAS E LINHAS DE BONDES DE SERVIÇO URBANO, DE CONCESSÃO MUNICIPAL, E LINHAS FERREAS DE SERVIÇO PARTICULAR, NO TERRITORIO DO ESTADO

Em junho de 1928 iniciámos o trabalho do cadastro das linhas ferreas de concessão municipal e de serviço particular existente no territorio do Estado, cujo resultado, embora que imperfeito, ora temos a satisfacção de apresentar, como primeiro trabalho basico de estudos futuros mais completos.

Para esse fim enviámos um detalhado questionario aos 257 municipios de que se compõe o Estado, exceptó a Capital, tendo obtido, até fins de 1929, resposta de 231, sendo de justiça salientar a boa vontade das estradas de ferro cujo concurso nos foi emprestado promptamente.

Quanto aos municipios, dos 26 que não responderam a nossa circular, reiterada por vezes, onde sabiamos da existencia de pequenas vias ferreas, obtivemos a desejada informação por meio de uma inspecção local que tambem foi feita aos municipios cujas respostas vieram confusas.

Doc 6 24 302

Autos 19795.8V.

LINHAS DE BONDE

MUNICIPIOS	EXTENSÃO		BITOLA	PONTOS EXTREMOS	SYSTEMA DE TRACÇÃO	DATA DA INAUGURAÇÃO	DATA DA CONCESSÃO
	Concedida	Em trafego					
Campinas	Em todo o municipio	27 kms.	1m.00	—	Electrica	24- 6-1912	14- 1-1911
Guaratinguetá	Idem	6,280 kms.	1m.00	—	Idem	Março, 1913	31-10-1911
Piracicaba	Idem	7,5 kms.	1m.00	—	Idem	1916	Setembro, 1915
Pirajú (1)	—	26 kms.	1m.00	Pirajú e Sarutayá	Idem	1915	6-11-1913
Santos	85,012 kms.	85,012 kms.	1m.35 para 82,912 k. e 1m.,60 para 2,100 k.	Diversos na cidade de Santos	Idem	28- 4-1909 (1.ª linha)	Em 14-1-19 1 foi assignada a unificação dos contractos das 2 Cias. que existiam.
São Carlos	—	13 kms.	1m.00	—	Idem	31-12-1914	15- 6-1912
Sorocaba	8,050 kms.	7,864 kms.	1m.00	—	Idem	30-12-1915	—

(1) Além do serviço urbano da cidade de Pirajú, o Tramway Electrico faz o transporte

Doc 6

Autos 19.795.DV.

DE SERVIÇO URBANO

PRA O	CONCESSIONARIO OU PROPRIETARIO	FAVORES CONCEDIDOS	OBSERVAÇÕES
35 annos	Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força	Privilegio para exploração de illuminação e energia electrica. Isenção de impostos municipaes	—
50 annos	Companhia Luz e Força de Guaratinguetá	Garantia de juros de 5% até o capital de 250:000$000, quando o lucro liquido não attingir 5%	—
30 annos	The Southern Brazil Electric Co.	—	—
30 annos	Companhia Luz e Força Santa Cruz.	Isenção de impostos.	Construida pela Camara Municipal de Pirajú que recebeu do Governo, para esse fim, o emprestimo até hoje não reembolsado de 250:000$000.
40 annos a contar de 14- 1-1911	The City of Santos Improvements Co. Ltd.	Isenção de impostos sobre o que exceder de 30:000$000 annuaes.	—
50 annos	Companhia Paulista de Electricidade.	—	—
30 annos	São Paulo Electric Company Ltd.		

de passageiros da Estação da Sorocabana á cidade de Pirajú e desta a Sarutayá.

Doc 6

Autos 19795 D.V.

26 304

ESTRADAS DE FERRO

MUNICIPIOS	EXTENSÃO		BITOLA	PONTOS EXTREMOS	SYSTEMA DE TRACÇÃO	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Concedida	Em trafego				
Agudos e Espirito Santo do Turvo.	62 kms.	—	1m.00	Agudos e Espirito Santo do Turvo.	Vapor	—
Presid. Prudente	150 kms.	—	1m.00	P. Prudente ao rio Paranapanema (100 kms.) e P. Prudente em direcção ao rio do Peixe (50 kms.)	Vapor	—
São Bernardo	22 kms.	16 kms.	1m.00	Est. de S. Bernardo (SPR) e a villa de S. Bernardo.	Gazolina	3-5-1923
Sertãozinho	15 kms.	—	1m.60	Pontal e Santa Cruz das Posses.	Vapor	—

Doc 6

Autos 19.795 DV.

27 305

DE CONCESSÃO MUNICIPAL

DATA DA CONCESSÃO	PRAZO	CONCESSIONARIO OU PROPRIETARIO	FAVORES CONCEDIDOS	OBSERVAÇÕES
16-4-1928	90 annos	Pedro Caropreso	Privilegio de zona de 20 kms. para cada lado do eixo da linha e direito de desapropriação por utilidade publica.	1) Não foi iniciada a construcção. 2) A linha concedida, si construida atravessará 2 municipios.
12-1-1926	10 annos	João Carlos Fairbanks	Privilegio de zona de 16 kms. para cada lado do eixo da linha e isenção de impostos municipaes.	Foi, originariamente, outorgada em junho de 1921, pela Camara Municipal de Conceição de Monte Alegre. O contracto foi lavrado com a Camara no anno de 1922, sendo fixado como ponto inicial Regente Feijó. Creado o municipio de Presidente Prudente a concessão foi ahi revalidada.
5-10-1921	—	Empreza Immobiliaria de São Bernardo	—	Transporte de passageiros e cargas.
28-5-1928	30 annos	Balduino Ferreira da Motta.	Nenhum	Não foi iniciada a construcção.

ESTRADAS DE FERRO DE SERVIÇO PARTICULAR

MUNICIPIOS	EXTENSÃO EM TRAFEGO	BITOLA	PONTOS EXTREMOS	Systema de tracção	DATA DA INAUGURAÇÃO	CONCESSIONARIO OU PROPRIETARIO	OBSERVAÇÕES
Araraquara	25 kms.	0m.60	Chibarro (estação CP) e lenheiro	Vapor	--	Empreza Industrial de Lenha Chibarro Ltda.	Transporte de lenha e pedra.
Araraquara	12 kms.	—	Km. 19 da linha tronco da E. F. Araraquara e lenheiro.	Idem	—	E. F. Araraquara	Transporte de lenha. O ponto inicial fica a 600 ms. da estação de Chibarro, no fim do desvio da bitola de 1m.60 da C. P. sem ligação com as suas linhas.
Araraquara e Mattão	16 kms.	—	Toriba (ramal de Tabatinga da E. F. Araraquara) e lenheiro	Idem	—	9 kms. situados no municipio de Mattão pertencem á Cia. Agricola Fazendas Paulistas e 7 kms. situados no municipio de Araraquara ao nr. Carlos Necke	Transporte de lenha.
Araraquara	30 kms.	1m.00	Estação de Tamoyo da C. P. e Usina de assucar.	Idem	—	Usina Refinadora Paulista	Transporte de assucar e derivados.
Barretos	4 kms. (incluidos desvios)	1m.60	Estação de Frigorifico da C. Paulista e Matadouro	Idem	—	S. A. Frigorifico Anglo	Exploração de gado e carne.

Caçapava	12 kms.	1m.60	Caçapava e Mina Guarita	Idem	1923	Cia. Norte Paulista de Combustiveis	1) Entronca com as linhas da E. Ferro Central do Brasil. 2) Destinada ao transporte de lignito.
Caconde	16 kms.	0m.60	Itahyquara e Tapyratiba.	Idem	—	João de Lima	A extensão de 16 kms. é assim dividida : 1) Ramal de Guaxupézinho á direita da linha Mogyana (8 kms.); 2) Ramal de Tapyratiba na mesma margem de linha, com destino a Caconde, que attingirá no km. 24, passando por Tapyratiba que ficará no km. 8,500 ; tem a ponta dos trilhos em trafego até o km. 5,5 e o leito prompto até o km. 19. 3) Ramal de S. Domingos, cruza as linhas da Cia. Mogyana no patco de Itahyquara (3 kms)..
Collina	24 kms.	1m.00	Collina e terras cobertas de matto a 3 kms. de Jaborandy	Idem	1927	Antonio Junqueira Franço e Italo Morelli	1) Mantém um contracto com a Cia. Paulista de E. de Ferro para o fornecimento de lenha.

Continúa

Quot. 19.495.D.V.

Doc 6

30/6/26

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

135

Continúação

MUNICIPIOS	EXTENSÃO EM TRAFEGO	BITOLA	PONTOS EXTREMOS	Systema de tracção	DATA DA INAUGURAÇÃO	CONCESSIONARIO OU PROPRIETARIO	OBSERVAÇÕES
							2) Capital empregado: 800:000$000. 3) Entronca com a Cia. Paulista em Collina.
Cravinhos	20 kms.	0m.60	Tibiriçá (estação da linha tronco da Cia. Mogyana) e propriedades agricolas.	Idem	—	Cia. Agricola de Ribeirão Preto	—
Igarapava	50 kms.	1m.00	Canindé (estação da C. Mogyana) e propriedade agricola.	Idem	—	Coronel Francisco Maximiano Junqueira.	Possue 6 locomotivas e material rodante proprio que circula nas linhas da Mogyana fazendo o transporte de lenha da estação de Canindé á de União e desta á Usina de assucar e cannaviaes do proprietario.
Pederneiras	25 kms.	1m.00	Guayanaz (estação da C. Paulista) e ribeirão do Veado	Idem	—	Gonçalo, Garcia & Cia.	1) Exploração de lenha. 2) Os proprietarios em fins do anno de 1928 requereram a incorporação ao regimen da lei n. 30 desse

Autos 19.493-Z.V.

Doc 6

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

							trecho de linha e concessão para mais 83 kms. em prolongamento (Autos 553-19-455-DV).
Piracicaba	30 kms.	1m.00	Engenho Central e 1.º) Fazenda Favorita ; 2.º) Chave na estação Barão de Rezende (E. de Ferro Sorocabana)	Idem	—	Societé Sucreries Bresiliennes	Transporte de canna e seus derivados.
Piracicaba	38 kms.	0m.60	Estação Taquaral (ramal Piracicaba C. P.) e Usina de assucar.	Idem	—	Refinadora Paulista e Cia.	Transporte de assucar.
Porto Feliz	30 kms.	1m.00	Cidade de Porto Feliz e divisa com o municipio de Capivary.	—	—	Societé Sucreries Brelisiennes	Destinada ao transporte de canna e seus derivados.
Rib. Bonito	23 kms.	1m.00	Posto Tamanduá do ramal de Ribeirão Bonito da C. Paulista e lenheiro	Idem	—	Dr. Antonio Paes de Barros	1) Transporte de lenha 2) Denomina-se desvio Paes de Barros.
Rib. Preto	4 kms.	0m.60	Estação Luiz Miranda (km. 16, ramal Dumont) e fazenda Penteado	Idem	—	Fazenda Penteado	—
Rib. Preto	3 kms.	0m.60	Santa Thereza (estação linha tronco da Cia. Mogyana) e propriedades agricolas.	Idem	—	D. Francisca do Val.	—

Continúa

Autos 19.795-DV

Doc 6

31 309

137

Continuação

MUNICIPIOS	EXTENSÃO EM TRAFEGO	BITOLA	PONTOS EXTREMOS	Systema de tracção	DATA DA INAUGURAÇÃO	CONCESSIONARIO OU PROPRIETARIO	OBSERVAÇÕES
Rib. Preto	3 kms.	0m.60	Km. 19 ramal Dumont e colonia Guerra	Idem	—	—	—
Rib. Preto	10 kms.	0m.60	Dumont — kms. 23,700 do ramal do mesmo nome e colonia Algodoal	Idem	—	—	—
Rib. Preto	13 kms.	0m.60	Dumont — kms. 23,700 do ramal do mesmo nome e colonia Moreira com um ramal para Olarias.	Idem	—	—	—
Rio Claro	16 kms.	1m.00	Estação de Morro Grande da Cia. Paulista e lenheiro e serraria	Idem	—	J. Lacerda & Cia.	—
Sta. Barbara	50 kms. approximadamente incluindo desvios.	1m.00	Est. de Sta. Barbara da C. Paulista e municipio de Capivary	Idem	20-5-1917	Cia. E. de Ferro e Agricola de Santa Barbara	1) Destinada principalmente ao transporte de canna e seus derivados. 2) Transporta gratuitamente passageiros. 3) Atravessa os municipios de Santa Barbara e Capivary.

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

Outubro 1925.

Doc 6

310/925/100

138

Santos	15 kms.	0m.60	Cubatão e Pilões (10 kms.) com mais 2 ramaes: *a*) para o lenheiro (4 kms.); *b*) para a fabrica de papel da Cia. Fabril do Cubatão (1 km.)	Idem	1898	City of Santos Improvements Company.	1) Correm nessa linha 6 locomotivas e 45 vagões, sendo 4 locomotivas e 23 vagões de propriedade da City e o restante da Cia. Fabril do Cubatão. 2) Transporta passageiros ($500 para todo o percurso) papel, fructas e madeira.
S. Carlos	11 kms.	1m.00	Posto km. 28 ramal Agua Vermelha da Cia. Paulista e lenheiro.	Idem	—	Lacerda de Oliveira & Cia.	1) Transporte de lenha 2) Denomina-se desvio Canchim.
S. Carlos	3 kms.	1m.00	Est. Alfredo Ellis do ramal de Agua Vermelha da Cia. Paulista e lenheiro	Idem	—	Cia. Agricola Fazenda Paulista	1) Transporte de lenha 2) Denomina-se desvio Alfredo Ellis.
S. Simão	33 kms.	0m.60	Chanaan, est. da Cia. Mogyana e propriedades agricolas.	Idem	—	The S. Paulo Coffee States Company.	—
S. Simão	31 kms.	1m.00	Amalia (est. ramal de Cajurú da Cia. Mogyana e propriedades agricolas	Idem	—	Proprietario da fazenda Amalia	—
Sertãozinho	7 kms. sendo 3 kms. do desvio S. Martinho e 4 do desvio S. Sebastião	1m.00	Est. Martinho Prado da C. Paulista e propriedades agricolas.	Idem	—	Cia. Agricola Fazendas S. Martinho.	Transporte de café. (Este ramal será alargado para a bitola de 1m.,60).

Autos 19.795-E.

Doc 6

33 31/

139

Quanto a ramaes de serviço particular podemos enumerar ainda os seguintes, subsidiarios do tronco da S. Paulo Railway Company:

Cubatão	Ramal de 1,^{m}60 da Light and Power.
Piassaguéra	5 Tramways de bitola de 0,^{m}60.
Rio Grande	1) Tramway da Cia. Streiff de S. Bernardo. 2) Ramal de 1,^{m}60 á pedreira da Prefeitura de São Paulo.
Ribeirão Pires	Tramway de 0,^{m}60 de Luiz M. P. de Queiroz.
Guapitaba	Tramway de propriedade do dr. Bernardo Morelli.
Mauá	1) Tramway de propriedade de G. Pinotti & Cia. 2) Tramway de propriedade de dr. Bernardo Morelli.
São Caetano	Tramway de propriedade da Cia. Ceramica de São Caetano.
Ypiranga	Tramway de propriedade da Cia. Brasileira de Linhas.
Pary	Tramway da Cia. de Gaz.
Perús	Tramway de propriedade de J. B. Dellantonia e Irmão.
Cayeiras	Tramway da Cia. Melhoramentos de S. Paulo.
Juquery	Tramway do Hospital de Juquery.
Jundiahy	Tramway de propriedade do dr. Eloy Chaves.

V. AUTOS n.º 933 — 22 — 57 D. V.

Autos 19.785.24 Doc 6 35 313/30/09

Bairro dos Pires do municipio de Parnahyba

A' 1ª
14.8.1926
B. Barros
Diretor

Exm Snr Dr Secretario da Viação

Levo ao conhecimento de V Ex que acha-se em optima zona fertil rica de jasidas de pedra calcarea e de cimento a linha da estrada de ferro Industrial Perus Pirapora.

Verifica-se que os nucleos de operario do bairro de PIRES de bairrode Agua Fria e do bairro de Gato Preto vaõ floressente progredindo diariamente, e se obtivesse os moradores desses bairros o trafego aberto com obediencia a um horario de trens de ida e volta pela manhã e a tarde de accordo com os trens da Linha Inglesa S P Railway desta forma vinha favorecer o povo A estrada de ferro Perus Pirapora nunca obdeceu um horario á seus trens de passageiro na partida ou de chegada.

O projecto ponto de vista previsto sobre a concessão que deu a origem em 1915 ha ja 20 annos são contados e tão somente permanesseaberto o seu trafego no trcho apenas 16 kilometros, apesar de ter demais trechos de linha particular aos bairros apontados deixa de attender os viajantes os quaes são forçosos a ficarem na Estação do Entronesamento e seguirem a pé quando não seja o viajante operario desta ou aquela Cia esploradoura de pedras.

Seria de conviniencia conciderar caduco essa concessão ou fosse levado a effeito o emprehendimento conforme deu origem porque como se verifica em nada favoresse tem poder e permanesse.

A companhia tem diario vinte trens de carga poderá ligar um cai ro. Sou de V ex quem reclama em pler do povo e a bem gera

Cr João Corrêa operario da pedreira

Doc 6

36 314

Autos 19.795 D.V.

Ao Sr.Engenheiro J.Malhado Quirino.

1) Peço o obsequio do pronunciamento de V.S. acerca do requerimento de fls. 1/2.

2) Os papeis de fls. 7/29 foram incorporados aos autos pelo abaixo assignado como subsidio para o estudo.

3) V. tambem os autos 30 (30-13-275.D.V.) que nesta data lhe despacho.

4) De um dos boletins do D. E. R. consta o traçado da nova rodovia S.Paulo-Jundiahy, o qual parece toca a E.F.Perús-Pirapóra.

D.V., 18 de Agosto de 1936.

Jorge do Amaral Silva

Engenheiro Chefe da 1a.Secção.

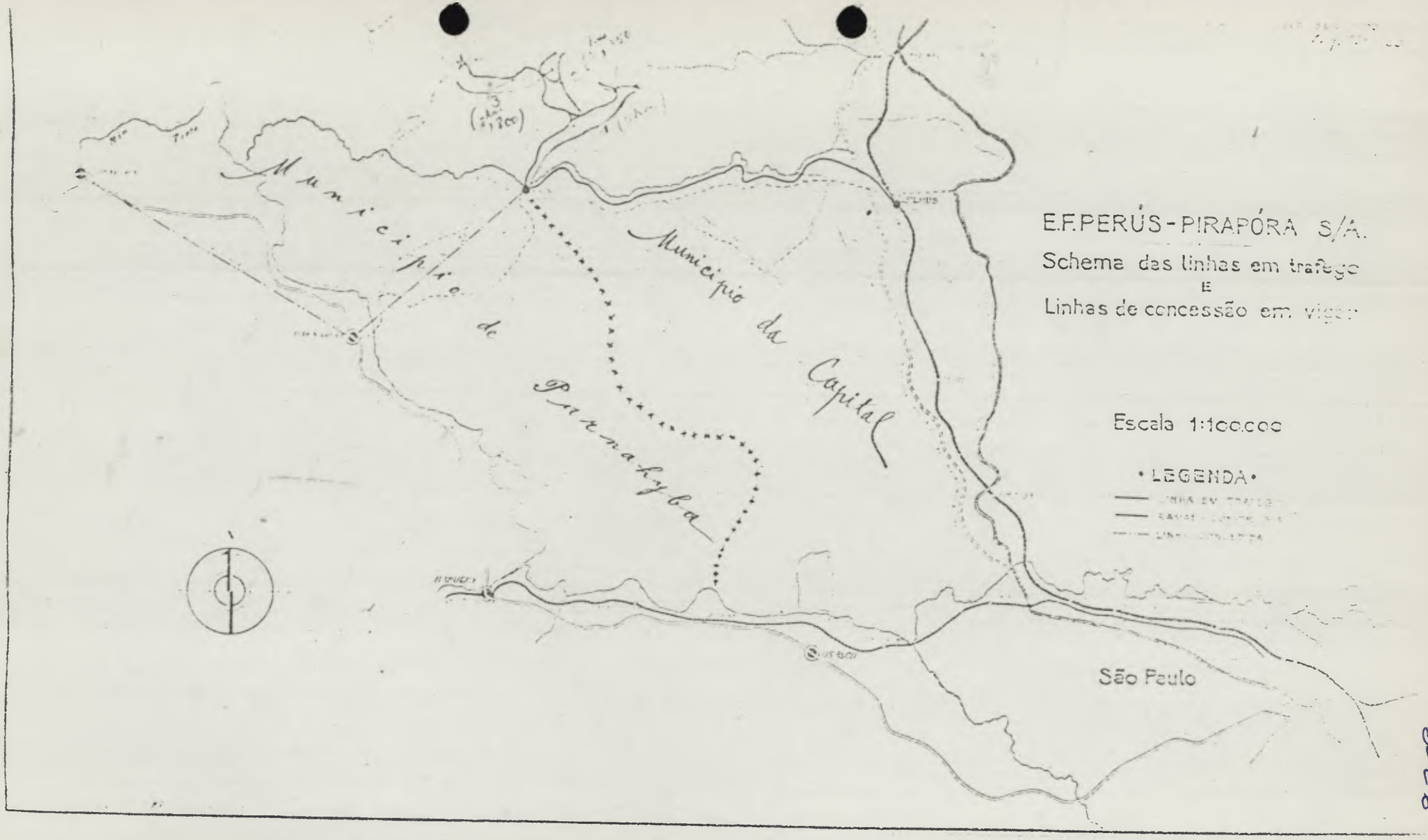
OGF.

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

142


E.F.PERÚS-PIRAPÓRA S/A.
Schema das linhas em tráfego
E
Linhas de concessão em vigor
Escala 1:100.000
• LEGENDA •
Municipio de Parnahyba
Municipio da Capital
São Paulo

Doc 6

315

Doc 6

Autos 19795 (9076-28-138-D.V.)

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPÓRA

Solicita desistencia da concessão da sua linha entre Perus e Pirapóra.

Nº 37

Sr. Engº Chefe da 1a. Secção.

1) REQUERIMENTO, sem numero da Estrada de Ferro Perus Pirapóra S/A, datado de 8 de junho do corrente ano, fls. 1 e 2 e verso, acompanhado de documentos ns. 1 e 2, fls. 3 e 4 .

2) OBJETO - solicita

"desistencia da concessão publica, para poder continuar com a estrada em carater puramente industrial e particular"

e como consequencia, desiste de seu

"requerimento de 3 de setembro de 1935 em que pedia uma reconsideração do que ficou estabelecido no decreto nº 6744 (doc. nº2)" fls. 4;

finalmente

"protesta pelo direito de voltar a pleitear a concessão si um dia as cousas melhorarem na zona e assegurarem um trafego compensador."

3) Não me parece fóra de proposito historiar, rapidamente, a vida desta estrada.

4) Do estudo dos Autos 30 (30-12-275-DV) de 17 de maio de 1915 e das coleções de Leis, Decretos, Atos e Contratos, relativos ás concessões de Estradas de Ferro, verifica-se que pelo Decreto nº 1866 de 26 de abril de 1910, foi feita, pelo Governo do Estado no regime da Lei nº 30 de 13 de junho de 1892, e com ressalva de direitos de terceiros, concessão aos Srs. Clemente Neidhart, Mario Tebyriça e Sylvio de Campos ou á empresa que os mesmos Srs. organizassem

> "para construção uso e goso de uma estrada de ferro que, iniciando-se na estação de Perus da São Paulo Railway, vá terminar em Pirapóra". v. desenho fs 32.

5) Esta concessão pelo Governo do Estado, dentro da zona previlegiada da Companhia Ingleza, de acordo com os decretos nº 1759 de 26 de abril de 1856 e decreto nº 1999 de 2 de abril de 1895, o primeiro do Governo Imperial e o segundo do Republicano, só foi possivel em virtude da cessão do previlegio de zona, por esta Companhia a aqueles Srs., cessão, essa de que dá noticia copia da escritura anexada aos Autos 30 (30-12-275- DV) a fls. 174/176 e verso.

6) A 30 de abril de 1910, foi assinado pelos concessionarios o primeiro contrato com o Governo do Estado cuja Clausula VI, que regula o prazo para a conclusão das obras vai abaixo transcrita.

CLAUSULA VI

> " Dentro de seis mezes, a contar da data da publicação do decreto de concessão da licença, deverão ser iniciados os trabalhos de construcção desta estrada

> de ferro, os quaes deverão estar concluidos dentro de dois annos, a contar da data da approvação dos projectos a que se refere a clausula antecedente. Si, exgottado o prazo marcado para o inicio, não houver começado as obras da linha, os concessionarios perderão a importancia da caução, em proveito do Estado, salvo caso de força maior, a juizo do Governo, que concederá mais uma só prorogação, de metade daquele prazo.

7) Construidos os primeiros 16 Kms. a estrada, já então organisada e denominada Companhia Industrial e de Estradas de Ferro Perus-Pirapóra, atingiu o local que recebeu o nome de ~~Entrocamento~~ Entroncamento, ponto em que, da concessão obtida, ficou estacionaria, tendo.se inaugurado o Trafego até esse ponto a 5 de agosto de 1914.

8) Por termo de 8 de maio de 1913, obteve a Companhia a alteração da clausula VI, isto é, a sua primeira prorrogação de prazo; prorrogações em seguida, veem-se sucedendo até á 8a., obtida pelo decreto n°- 6744 de 5 de outubro de 1934, fls. 170 dos Autos citados que, em seu artigo primeiro estabelece

> "prazo improrrogavel até 16 de maio de 1936 para a construção do prolongamento entre o Km. 16 e Pirapóra"

obrigando-a alem disso a

> "iniciar as obras respetivas dentro do prazo de seis mezes a contar da data do presente decreto".

9) Como esclarecimento, dou a seguir a relação das prorrogações.

Doc 6

Autos 19795 (9076-28-138- DV)

Prorrogações.	Decretos	Datas	Prazos De	Prazos A	Fls.
1a.		8- 5-1913	30- 4-1912	8-11-1915	
2a.	2608	29-10-1915	8-11-1915	16-11-1918	24
3a.	2863	7-11-1917	16-11-1918	16-11-1920	41
4a.	3139	26- 3-1920	16-11-1920	16- 5-1922	58
5a.	3371	23- 6-1921	16- 5-1922	16- 5-1924	85
6a.	3743	15-10-1924	16- 5-1924	16- 5-1929	100
7a.	4613	4- 7-1929	16- 5-1929	16- 5-1934	130
8a.	6744	5-10-1934	16- 5-1934	16- 5-1936	170

As fls. referem-se aos Autos 30 (30-13-275- DV)

10) Julgando a Estrada excessivamente rigoroso o disposto no decreto 6744 de 5 de outubro de 1934 e transcrito no topico 8, acima, requereu a 3 de setembro de 1935, fosse derrogada a "improrrogabilidade" estabelecida no referido decreto.

11) É a esse requerimento que a Estrada se refere, solicitando a desistencia; aceita esta, caduca fica a concessão, a partir do Km. 16, visto o requerimento ser após 6 mezes da data do decreto e ja haver por isso incorrido na falta de não iniciar a construção.

12) A caducidade da concessão além do Km. 16, já foi aventada em informações sobre as sucessivas prorrogações, como se vêm nos autos 30 (30-12-275- DV), por exemplo a fls. 123, parecer de V.S. quando Chefe Interino da 1a. Secção.

> "12) A caducidade da concessão do trecho ainda não construido e cujos estudos tão pouco foram ainda iniciados importa, penso eu, em benefico resultado geral"... etc.

a fls. 145, informação 145, do Sr. Engº Ajudante, Jonas Pompeia

" 7) Não havendo, portanto, razão que justifique o pedido em apreço, a Companhia terá que viver no regime das prorrogações, e por isso, entendo, salvo melhor juizo, que o mesmo deve ser indeferido..." etc.

parecer esse que mereceu a aprovação do Sr. Engº Chefe interino da 1a. Secção, Engº Alfredo Borelli, fls. 147.

" 5) Manifesto-me, pois, de acordo com a informação de fls. 144/145 pelo indeferimento do pedido"

13) A caducidade da concessão, nos termos em que foi proposta encontra apoio no disposto na Clausula XXII, do contrato de 26 de abril de 1910 e assinado a 30 desse mez e por nenhum outro revogada:

XXII

. . . . . .

. . . . . .

" Caducidade desta licença, si, dentro do prazo marcado na clausula VI, não estiverem concluidas as obras de construção desta Estrada de Ferro"

. . . . . .

. . . . . .

14) As razões que levaram esta Repartição a ventilar a aplicação daquela pena, subsistem ainda hoje: a exploração ferroviaria foi deficitaria até 1930; os documentos de fls. 8 a 17 dos autos, juntados a pedido de V.S. ~~do Sr. Engº Chefe da 1a. Secção~~, mostram claramente o regime em que vive a estrada, incompativel portanto com a realisação do prolongamento, aliás de futuro incerto

por atravessar uma zona, que, afóra pouco produtiva, é servida por muito boas rodovias, conforme mostra o mapa nesta Repartição compilado, fs. 32 e que ligam essa zona diretamente á Capital; o prolongamento da estrada deveria passar por Parnaiba para atingir Pirapóra, localidades servidas pela ótima rodovia São Paulo-Itú, e que as liga á Barueri da Estrada de Ferro Sorocabana; a não realisação deste empreendimento não trará prejuizos a terceiros a não ser á São Paulo Railway que com a sua realisação, veria canalisar-se para os seus trens, a modesta contribuição que esse prolongamento por ventura desviasse da E.F.Sorocabana; aqueles que mourejam nessas localidades e em suas zonas rurais, não veriam mais de que, o desaparecimento de uma probalidade sempre afastada de um dia servirem-se de tão problematica ferrovia; não procedeu a Estrada a desapropriação de terrenos para este prolongamento, não tendo portanto usado de direitos concedidos, dos quais lhe adviessem, obrigações a cumprir para com terceiros.

14) Nestas condições, parece-me não haver inconveniente em ser aceita a desistencia da concessão, para o prolongamento do Km. 16 em diante, sendo mesmo a meu vêr, uma solução elegante e feliz, para que seja vitorioso o ponto de vista já manifestado por esta Repartição, por mais de uma vez, e acima transcrito.

15) Do mesmo modo concordo em face da liberalidade de nossas Leis que regem o assunto, e ainda por ser a Estrada portadora da cessão que lhe fez a São Paulo Railway, de poder voltar a pleitear a concessão; si, o desenvolvimento da zona e um futuro promissor á Estrada, estiverem indicando a conveniencia de levar

esse empreendimento avante; aliás o não reconhecimento desse direito é que viria privar de vez aos habitantes dessa zona, de se verem um dia servidos por uma ferrovia, enquanto não expirasse o prazo do previlegio de zona da S.Paulo Railway, o que só de dará em 1947.

16) A estrada de ferro pleitea ainda a

> "desistencia da concessão publica, para poder continuar com a estrada em carater puramente industrial e particular".

e sob o fundamento de que

> "Afóra o que a Cia.Brasileira de Cimento Portland. S/A e a Usina de Cal carream para as suas proprias necessidade, nada, absolutamente nada ha que transportar".

17) Trata-se já agora de um assunto, bem mais delicado que os anteriores, para cuja elucidação, vou reiniciar o historico da ferrovia.

18) Atingido o Km. 16 da concessão,

> "com o auxilio de outros capitais, levou a requererte os seus trilhos até as cayeiras do Gato Preto e Agua Fria, onde foram instalados fornos calcareos, que constituiram por muito tempo, a unica fonte de alimentação da estrada de ferro, dado que os passageiros e cargas foram sempre de uma escassez desanimadora a ponto de a Cia. acabar por conduzil-os sem cobrança, annotando apenas o peso, para efeitos estatísticos e fiscais, que foram sempre rigorosamente satisfeitos".

19) Estes ramais, um para Gato Preto, partindo do Entroncamento, com a extensão de Km. 5,080, outro para Agua Fria com a extensão de Km. 3,350, e partindo do Km. ~~0~~ 3,730 do anterior e finalmente o 3º para o bairro de Pires com a extensão de ....

Km. 2,800 e partindo de um desvio do Ramal de Agua Fria, alem dos seus desvios servindo ás pedreiras e de 2 ligações para facilitar o movimento dos trens, uma do Ramal de Gato Preto á linha principal, deixando de lado a estação de Entroncamento e outra, do Ramal de Gato Preto para o de Agua Fria, linhas essas todas indicadas na planta já citada de fls. 32 e que foram construidas sem a devida e necessaria autorização do Governo, segundo se depreende do artigo 23 da Lei nº 30;

> "Artº 23.- Nenhuma modificação, nas obras de construção será executada sem previo consentimento do Governo, que procederá, então, como está determinado para a construção primitiva".

teem um trafego bastante intenso transportando pedra calcarea das varias pedreiras de Agua Fria e ~~Perús~~ Pirai para os fornos de Gato Preto para o fabrico da cal e para Entroncamento donde seguem para a Fabrica de Cimento, além da Cal de Gato Preto, a Entroncamento.

20) Os quadros de fls. 10, da 2a. Secção desta Diretoria e de fls. 15, dão-nos as tonelagens transportadas pela Estrada, onde se observa a alta porcentagem do transporte de cal sobre os demais.

21) Isto se explica, pelo fato de não aparecer a tonelagem correspondente ao transporte da pedra calcarea de Entroncamento a Perús- em virtude de contrato existente entre a Estrada de Ferro e a Fabrica de Cimento, aliás sem conhecimento desta Repartição, que dele vem a saber por meio do alegado no seguinte topico do requerimento de fls. 1.

"Continuando a situação sempre premente para a ferrovia, conseguiu a Companhia que, junto das cayeiras e em Perús, a Companhia Brasileira de Cimento Portland,S/A que é efetivamente a Empreza que dá vida a Estrada de ferro, mas sem lucro para esta, dado que a condição de sua instalação ali, era a de uzar a estrada com material seu, mantendo-a, melhorando-a, conservando-a como o fez a pouco, ali gastando centenas de contos de reis, mas sem dar lucros e desobrigada de manter o trafego publico, que continuou com a requerente, que o faz a custa das cayeiras, que por seu turno, ao preço dessa simples coadjuvação na mantença da linha, conservação do material, sua substituição, faz o curso dos trens nos quaes carrega, por sua conta os seus produtos".

22) E certo é, como diz a Estrada em seu requerimento de 3 de setembro de 1935, fls. 178 dos Autos 30 (30-12-275)

"creou, no Estado de São Paulo, a industria de cimento, que veio libertar o Brasil da industria extrangeira, com poupança de milhares de contos que deixaram de se evadir desde 1926, incorporando dentro de suas terras a importante Companhia Brasileira de Cimento Portland S/A que hoje é a mais importante da America do Sul".

empreendimento esse, cujo grande alcance economico todos compreendemos, mas para cuja instalação em Perús, segundo se depreende do transcrito no topico 21, talvez houvesse infringido o disposto no

"Artº 15 - É vedado ás Companhias adotarem tarifas de favor para prejudicar ou favorecer pessoas ou emprêzas determinadas".

da já citada Lei nº 30 e, a época da organisação da Companhia ainda não revogado pelo Decreto nº 6549 de 11 de julho de 1934, constituindo por isso tambem uma irregularidade, que parece dever ser

sanada.

23) Da analise do quadro de fls. 9,13,14 e 17,onde se notam pequenas divergencias entre dados da fls. 9 (fornecidos pela 2a. Secção) e os restantes fornecidos pela Estrada, verifica-se que os deficits acumulados, adotados os dados de fls. 9, acrescido do deficit do ano de 1931, tirado de fls. 17 atingem ao respeitavel total de 2.406:543$828; ~~observando-se~~ excluindo-se o pequeno deficit de 1930 pode-se dizer que, a partir de 1930, e em virtude do citado contrato, observação de fls. 9, os deficits da exploração ferroviaria desapareceram, passando a Estrada do regime deficitario para o de orçamentos equilibrados.

24) Este equilibrio, obtido pela contribuição da Companhia de Cimento,(que é tambem segundo informações oficiosas obtidas, quem faz todo o serviço de conservação da linha, e que se diga de passagem, é muito bom, dividindo-se as despesas totais proporcionalmente á tonelagens transportadas pela Estrada de Ferro e pela Companhia de Cimento), não lhe é grande sacrificio pois graças a ele pode transportar, á sua custa e com material seu, toda a materia prima indispensavel a sua industria, que, segundo dados obtidos da D.D.Gerencia da Fabrica de Cimento, orça pela media diaria de 1100 toneladas de pedra calcarea, 150 toneladas de terra e que de acordo com as tarifas em vigor na Estrada produziriam anualmente, a renda abaixo, si se computasse na receita da Estrada.

Transportes por Conta da Companhia de Cimento

e cuja renda não é computada.

Mercadoria.	Quant. transportada Media diaria	Por ano de 300 dias.	Distancia.	Razão	Importancia	Tons-Kms.
	Tons.	Tons.	Kms.			
Pedra Calcarea	1100	330.000	16	1$200	396.000$000	5.280.000
Terra	150	45.000	16	1$200	54.000$000	720.000
Totais.					450.000$000	6.000.000

25) A esses despachos seria necessario acrescentar, si possuimos dados, e que estariamos aquem da realidade si calculassemos em 50 tons. mensaes, de diversos, entre dinamite, ferramentas para os pedreiros, materiais de construcção, generos etc. transportados para os bairros servidos pelos desvios, e onde reside grande numero de operarios da Fabrica.

26) Si se considerar ainda que o transporte dessas 6.000.000 tons-Kms. tem o seu custeio pago no que se refere á Linha, e á Administração, é diminuto em relação ao Trafego pois parte dele está incluido nas despesas da Estrada e mais ainda, que a Terra é transportada apenas de menos de 3 Kms. de distancia, o que diminue de muito, o custo de seu transporte, pensamos não errar computando o custo dessa transporte em $050 por ton-Kms., resultando um saldo que permite á Fabrica de Cimento, sem sacrificios, cobrir os deficits da empreza ferroviaria.

27) Concedida que seja a desistencia da conces-

são do trecho em trafego da Estrada de Ferro, transformada ela em Ramal Particular, quem serão os beneficiados? Ninguem. A concessão traz-lhe a obrigatoriedade do transporte de Passageiros e Cargas; ora estes transportes não concorrem para aumentar o deficit da estrada, excluindo-se a cobertura deste, pois

> "a zona sem o menor desenvolvimento, a não ser o daquelas industrias nada produz",

nada tendo que exportar, mas oferecendo entretanto um pequeno movimento de importação justamente quando os trens voltam vazios: a população que se desenvolve junto aos fornos e ás pedreiras, ultrapassa de 800 nabitantes, em sua quasi totalidade trabalhando para essas Empresas, nada retirando da terra portanto, recebendo para sua manutenção quasi tudo de fóra.

28) A produção media mensal de cal é atualmente de 25.000 sacos de 40 Kgs. ou 1000 tons mensais, o que perfaz 12.000 tons anuais, e que é a media dos 4 ultimos anos, ver relação de fls. 15, media essa, que tende a aumentar, graças ao novo surto de progresso que experimentamos e ao grande desenvolvimento que está fruindo a construção civil entre nós; esta produção dá a media diaria de 33 tons. de peso util, ou cerca de 69 tons brutos, que precisam ser transportadas, de Gato Preto a Perus, comportando por certo a capacidade da locomotiva a anexação de um carro aberto de 2a., unico que possue a Estrada para o transporte dos passageiros, poucos que sejam, e que não trará por isso onus á Companhia pelo pequeno excesso da tonelagem a rebocar: pela relação de passageiros transportados, fls. 16, pouco diversa tambem da de fls. 10,

vê-se que a media anual dos ultimos 4 anos é de 8009 passageiros, que para 730 viagens anuais, dá a media de 11 passageiros ou a renda de 11$000 muito superior ao acrescimo de despesa que o seu transporte nessas condições deve exigir pois o carro e os passageiros devem pesar 10 tons., produzindo nos 16 Kms. - 160 tons-kms. que a $050 dão-nos 8$000, com lucro e não onus para a Estrada: raciocinio identico podia ser feito para o retorno dos vagões vazios.

29) Parece, pois, o trafego publico não trazer onus á ferrovia; o baixo indice economico da região, por certo não justifica a existencia de uma estrada de ferro, si não existissem essas duas industrias, que tornam o Trafego, até intenso e que deve atingir a cifra de 7.000.000 tons-kms. por ano.

30) Diz a Companhia em seu requerimento:

> "Ocorre por outro lado que ha uma boa estrada de rodagem que, para as modestas necessidades da zona, a satisfaz";

deixo de analizar a qualificação da estrada de rodagem que em publicações oficiais aparece como simples caminho, sendo certo que a sua existencia não implica na existencia paralela do Transporte, que para essa população rural, sem meios, exigiria uma empreza que explorasse esse transporte, o que é inviavel.

31) A nova Estrada de Rodagem São Paulo-Jundiai, cruzará a ferrovia entre os seus Kms. 3 e 4, diminuindo as distancias dos bairos ja citados a Capital, mas deixa-os de lado, continuando eles a se ligarem a estrada principal por caminhos ora existentes.

32) ~~Pelo Sr. Engº Chefe da 1a. Secção,~~ Por V. S. foram anc-

xados, de fls. 18 a 29, dados sobre Linhas Ferreas e Linhas de Bondes de Serviço Urbano, de concessão Municipal, e Linhas Ferreas de Serviço Particular, no Territorio do Estado; a anuencia do Governo, á desistencia da "concessão publica" pleiteada pela Estrada e sua transformação em "Estrada puramente industrial e particular" viria incluil-a entre muitas já existentes, algumas das quais muito mais longas; ela se encontra sem duvida em situação muito semelhante á grande maioria dessas Estradas, de subsidiarias de determinadas industrias; mas aquelas já foram construidas para esse fim exclusivo: esta não.

33) Do exposto, se conclue não parecer procedente o alegado pela estrada; si ela viveu por muito tempo onerada por vultosos deficits, não seria a supressão do trafego publico que, ventilado já produziu os apelos de fls. 6 e 30, traria o equilibrio dos orçamentos, solução menos aconselhavel ainda agora, quando por força de um contrato com terceiros, a sua situação melhorou sensivelmente.

34) Seria muito agradavel a esta Repartição poder atender ao requerido pela ferrovia; cabe-lhe entretanto o indeclinavel dever de não despresar os interesses do Estado e do Publico, nesta delicada questão: os do Estado serão aqui representados pelo pequeno proveito que cabe ao Governo Federal, sob a forma da Taxa Viação e que o Governo Federal por certo dispensaria; mas nos cabe defender ainda os interesses do publico, que, conhecedor dos desejos da Estrada, ja se mostra apreensivo, dando disso provas os dois apelos citados, para que se não veja privado do meio de

transporte senão unico, pelo menos o mais pratico e economico que possue para o centro mais proximo da região que é Perús e dai para a Capital; aliás é a propria estrada que o afirma em seu requerimento de 3 de setembro de 1935, fls. 177, verso, autos 30 (30-13-275- DV) quando diz

> " ..... maxime em se tratando de um emprehendimento publico de real utilidade e que, dando aos poderes publicos, apreciaveis vantagens (rendas de impostos e taxas, sempre regularmente pagos) e a publica utilidade outorgada aos que se servem da linha".....

35) A zona servida pela Estrada ja apresenta, indice de melhoria economica: a cerca de 3 Kms de Entroncamento, ja se estabeleceu uma nova bateria de forno para Cal, das Industrias Reunidas Francisco Matarazzo, já estando, segundo informações que obtive com a produção media mensal de 30.000 sacos de 40 Kgs., superior portanto á produção de Gato Preto; é possivel que a Estrada ainda veja drenar-se por sua linha, esta compensadora contribuição.

36) O que se torna aconselhavel para a Estrada é

a) Obtenção da aprovação por parte do Governo dos desvios existentes, incorporando-os á sua linha para efeito de cobrança de frete.

b) monopolisar o transporte de Passageiros e suas cargas, não permitindo sobre pretexto algum que ele se realise em trens da Companhia de Cimento, com prejuizo para as rendas da estrada e arrecadação de impostos (a quantidade de passageiros transportado no trens da Companhia de Cimento é muito superior a dos trens da Estrada) alem de constituir grave irregularidade que precisa ser sanada.

c) procurar atrair cargas para sua linha, mormente quando forem ponderaveis, como no caso da Cal das I.R.F.M.

d) pleitear, se julgar necessaria uma revisão de tarifas, pois vigoram ainda, as estabelecidas em 1914.

e) regularizar a situação da Estrada, perante o Governo, em face do contrato celebrado com a Companhia de Cimento

37) Do exposto ve-se que, sou de opinião, que

a) seja deferido o pedido de desistencia da concessão para rpolongamento da Estrada do Km. 16 a Pirapóra.

b) seja reconhecido á Estrada o direito de pleitear novamente essa concessão, si o desenvolvimento da zona assim o aconselhar.

c) seja indeferido o pedido de transformação de Estrada de Ferro em Estrada Particular.

38) Proponho que sobre o assunto de que tratam estes Autos, seja ouvida a D.D.Consultoria Juridica.

D.V., 26 de Setembro de 1936

Engº Ajudante Contº

MLA.

Doc 6

54/ 11/ 332/0

Autos 19.795 (9.076-28-138.D.V.).

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA

Solicita desistencia da concessão da sua linha entre Perús e Pirapóra

---

Inf.nº 37 do Sr.Engº J.M.Quirino.

1a.Secção.

Nº 584

Sr.Dr.Director.

1) O assumpto tratado neste processo é original.

2) A Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, concessionaria de uma linha ferrea entre Perús e Pirapóra, na extensão approximada de 36 Kms., dos quaes apenas 16 Kms. foram construidos e inaugurados em 1914, requer a desistencia da concessão não só quanto ao trecho de linha ainda não construido, mas ainda quanto ao trecho em trafego desde a inauguração.

3) Em outras palavras, a interessada requer ao Governo a sua independencia para ser considerada estrada de ferro de caracter particular.

4) São os seguintes os decretos que regem a concessão da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra.

CONCESSÃO

Decreto nº 1.866, de 26- 4-1910

ESTUDOS DEFINITIVOS

Decreto nº 1.940, de 4-10-1910 (entre os Kms.0 e 16
Decreto nº 1.979, de 10- 1-1911 (

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

160

Decreto nº 2.473, de 4- 3-1914 (entre o Km.16 e Pirapóra)

(V.peças ns. 145, 146 e 148 - armario 19 do Archivo Technico)

PROROGAÇÕES DE PRAZO PARA A CONCLUSÃO DOS TRABALHOS DE CONSTRUCÇÃO ATÉ PIRAPÓRA

I)	Termo de 8- 5-1913	Até	8-11-1915.
II)	Decreto nº 2.608, de 29-10-1915	"	16-11-1918
III)	" nº 2.863, de 7-11-1917	"	16-11-1920
IV)	" nº 3.139, de 26- 3-1920	"	16- 5-1922
V)	" nº 3.371, de 23- 6-1921	"	16- 5-1924
VI)	" nº 3.743, de 15-10-1924	"	16- 5-1929
VII)	" nº 4.613, de 4- 7-1929	"	16- 5-1934
VIII)	" nº 6.744, de 5-10-1934	"	16- 5-1936.

5) Isto é, após 22 annos, a interessada não iniciou a construcção do prolongamento. E nem deseja construil-o.

6) Entretanto, construiu, á revelia do Governo, um verdadeiro prolongamento da sua linha, com outra directriz. Ligou o Km. 16, ponto terminal da linha em trafego concedida pelo Governo ao "bairro Gato Preto", na extensão de 5,kms080, além de levar a effeito a construcção de um ramal partindo do Km. 3,730 desse prolongamento e alcançando o "bairro Agua Fria", com 3,kms550, e ainda a de um sub-ramal partindo do citado ramal e dirigindo-se ao "bairro dos Pires", na extensão de 2,kms.800, perfazendo o total de 11,kms.230, excluida a extensão de diversos desvios (v.desenho de fl. 32).

7) E essa situação necessita seja normalisada. É assumpto, entretanto, que deve ser cuidado á parte opportunamente.

---

8) Ás fls. 33/48, o Sr.Engº José Malhado Quirino apresenta parecer sobre o assumpto, concluindo pela proposta de :

I) Deferimento quanto á desistencia da concessão do trecho não construido entre o Km. 16 e Pirapóra.

II) Reconhecimento do direito á interessada de pleitear, quando lhe convenha, novamente essa concessão.

III) Indeferimento quanto á solicitação para transformação da linha ferrea concedida no regime da lei nº 30 em estrada de caracter particular.

---

9) Pronuncio-me de accôrdo com as considerações do parecer do Sr.Engenheiro Quirino.

10) Opino, entretanto, seja levada em consideração apenas o caso concreto estudado nos autos e objecto da petição inicial:- "TRANSFORMAÇÃO DA LINHA FERREA EM ESTRADA DE CARACTER PARTICULAR", pelo seu indeferimento.

11) Quanto á desistencia da concessão do trecho não construido, o assumpto deve ser cuidado nos autos 30 (30-13-275.D.V.) que sobem nesta data instruindo os presentes. De ante-mão informo que sou de opinião até mesmo pela "caducidade" da referida concessão, pois, além do exposto, o prolongamento a Pirapóra já não

representa hoje interesse para o publico e nem resolveria a situação deficitaria da Estrada.

12) Quanto ao reconhecimento do direito á interessada de pleitear, quando lhe convenha, novamente á concessão, si a mesma fôr declarada caduca ou si a sua desistencia fôr auctorizada, é direito liquido previsto na propria lei nº 30.

13) Consentir no que ora deseja a Estrada de Ferro Perús-Pirapóra seria abrir um precedente perigoso.

14) A fiscalização que exercemos aos serviços da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra é a mais benevolente possivel.

15) O interesse do publico deve constituir a nossa principal preocupação.

16) V.S., porem, resolverá, pelo mais acertado.

D.V., 5 de Outubro de 1936.

Jorge do Amaral Silva

Engenheiro Chefe.

OGF.

Autos 19.795 D.D. Doc 6

58/ 53/ 336097

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA, S/A.

S. PAULO

Exmo. Snr. Dr. Director [redacted] da Directoria de Viacção.

D. V.
ENTRADA
11 DEZ 1936
Nº 10000 28 241
A Garcia

A ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA, S/A., pelos seus directores que esta subscrevem, acreditando que tráz ao estudo e a consideração de V. Excia. alguns elementos interessantes á solução do pedido, já encaminhado, de desistencia, renuncia ou rescisão da sua concessão publica de estrada de ferro, sem onus para o Estado ou quem quer que seja - apresenta a V. Excia. os documentos abaixo :

nº 1 - Os Estatutos da Companhia, actualmente em vigôr, devidamente authenticados, e que nenhum obstaculo contém ao pedido feito ;

nº 2 - Lista dos seus accionistas e do numero de acções de cada um com a informação authenticada dos directores de que esses accionistas, titulares de taes acções, representam a unanimidade na Companhia.

Convem salientar que são os mesmos que, em Assembléa Geral, autorisaram aquelle pedido.

Tratando-se de desistencia, renuncia ou rescisão de um contracto outorgado pelo Executivo, e que este, assim, póde annullar de per si, e cujo prolongamento affecta economicamente, a vida da requerente e cujo desapparecimento a ninguem prejudica, é esta para pedir a V. Excia. a solução prompta do caso.

P.P. e esperam deferimento e juntada.

TABELLIONATO CAMPOS SALLES

Estrada de Ferro Perús-Pirapóra S/A

Sylvio de Campos Filho
Presidente
Florindo Benedicto

RECONHECIMENTO DE FIRMA

RECONHECIMENTO DE FIRMA

164

Autos 19.795. Doc 6 59/

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPORA, S/A.

S. PAULO

LISTA DOS ACCIONISTAS :

NOMES	Nº de ACÇÕES
Florindo Beneduci	8.808
Flavio Beneduci	5
Sylvio de Campos Filho	855
Sylvio Luciano de Campos	855
Carlos Eduardo de Campos	855
D. Suzanna de Campos	855
Espolio d. Sylvia Celeste de Campos	855
D. Maria Suzanna Dias de Toledo Campos	4.273
Dr. Sylvio de Campos	324
TOTAL :	17.685

Declaramos que a lista supra representa a totalidade de accionistas e acções da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, S/A.

São Paulo, 10 de Dezembro de 1936.

Estrada de Ferro Perús-Pirapóra S/A

Sylvio de Campos Filho
Presidente

Florindo Beneduci

TABELLIONATO CAMPOS SALLES

Reconheço a firma

S. Paulo, 1 de Dez. de 1936

RECONHECIMENTO DE FIRMA

Emolumentos Capital

RECONHECIMENTO DE FIRMA

Emolumentos Capital

165

Autos 19.795. DV. Doc 6

60/55/09
Of. 338/9

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPORA, S/A.

S. PAULO

ESTATUTOS

166

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA, S/A

São Paulo

_____ o _____

E S T A T U T O S :

Approvados nas Assembléas Geraes de Constituição de :

5 e 11 de Maio de 1910 e

modificados nas Assembléas Geraes Extraordinarias de :

10, 11 e 29 de Junho de 1912,
30 e 31 de Maio de 1919,
31 de Julho de 1921,
30 de Junho de 1924,
18 de Março de 1925,
18 de Agosto de 1928,
31 de Julho de 1929,
13 de Março de 1931,
6 de Abril de 1931 e
4 de Abril de 1932.

Doc 6

CAPITULO I

NOME, FORMAÇÃO, FIM, CAPITAL, SÉDE, FÔRO E DURAÇÃO

Artº 1º - O nome da Companhia é "ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA, S/A".

Artº 2º - O fim da Companhia é explorar o transporte da estrada de ferro de sua propriedade e de outras que vier a obter.

Artº 3º - O capital social é de Rs: 1.000:000$000 (mil contos de reis) dividido em 17.685 (dezesete mil seiscentas e oitenta e cinco) acções do valor nominal de Rs: - 56$545,95 (cincoenta e seis mil quinhentos e quarenta e cinco reis, e noventa e cinco decimos de reis), cada uma, nominativas, indivisiveis em relação á Companhia e sómente transferiveis em seus livros.

Artº 4º - A séde da Companhia e a sua direcção geral são na Cidade de São Paulo, onde tambem é o seu fôro para todos os contractos que fizer e acções judiciaes que delles possam originar-se, e a sua duração é a de sua concessão de estrada de ferro. Á juizo da Assembléa Geral de accionistas, poderá a Companhia continuar a explorar as suas propriedades, mesmo depois de findo áquelle prazo.

CAPITULO II

DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA

Artº 5º - Os negocios da Companhia serão regidos por tres directores que terão as denominações de : Presidente, Director-Secretario e Director.

§ 1º - Incumbe ao Presidente a administracção geral dos negocios sociaes; ao Director-Secretario, o serviço interno, inclusivé a secção de contabilidade; e ao Director, a superintendencia da Estrada de Ferro.

§ 2º - O Presidente da Companhia designará entre o Director-Secretario e o Director quem deva substituil-o nos seus impedimentos.

Artº 6º - Cada um dos directores garantirá a gestão do seu mandato com a caução de 100 acções da Companhia, que ficarão depositadas nos cofres desta.

Artº 7º - O mandato da Directoria durará 4 annos.

Artº 8º - Ao Presidente da Companhia compete representar a mesma em suas relações juridicas e exercer todos os poderes de gerencia com mandado ad-negotia.

Artº 9º - O Conselho Fiscal da Companhia se compõe de tres membros effectivos e tres supplentes, eleitos pela fórma determinada na lei e com as funcções que esta lhes attribúe.

CAPITULO III

DA ASSEMBLÉA GERAL

Artº 10º- A Assembléa Geral é a autoridade soberana da Companhia, compondo-se de numero legal de accionistas que, regularmente convocados, se inscreverem no livro de presença e actuará com todos os poderes que a lei lhe confére.

Artº 11º- A Assembléa Geral reunir-se-á, ordinariamente, uma vez por anno, no mez de Março, e extraordinariamente, sempre que regularmente convocada.

Artº 12º- Na Assembléa Geral os accionistas poderão fazer-se representar por terceiros, tambem accionistas, mediante mandato expresso, com poderes plenos, que ficará archivado.

Artº 13º- Cada acção dará direito a um voto.

CAPITULO IV

DISPOSIÇÕES GERAES

Artº 14º- Os casos omissos nestes estatutos, serão resolvidos de accordo com as leis vigentes do Paiz.

—— o ——

Declaramos que os estatutos constantes deste folheto dactylographado são os actualmente em vigor da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra,S/A.

São Paulo, 10 de Dezembro de 1936.

Estrada de Ferro Perús-Pirapóra S/A.
Sylvio de Campos Filho
Presidente
Florindo Brandão

TABELLIONATO CAMPOS SALLES

Reconheço a firma
e dou fé
S. Paulo, 11 de Dez. de 1936

RECONHECIMENTO DE FIRMA
Emolumentos Capital
RECONHECIMENTO da verdade DE FIRMA
Emolumentos Capital
Campos Salles
SOBRINHO
Interino

Autos 19.795 Doc 6

65/34 348 60/09

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA, S/A.

S. PAULO

CONSULTA

No regimen da lei estadual nº 30, de 13 de Janeiro de 1892, artigo 2º, foi feita uma concessão de estrada de ferro.

Essa estrada foi construida e entregue ao trafego publico n'uma extensão apenas de 16 kilometros.

Depois de varios annos (mais de 25) não tendo transporte compensador, não havendo, na zona percorrida, qualquer desenvolvimento, vivendo a estrada em regimen de deficit, entendeu o Governo, que reconheceu essa situação, que devia dar um prazo só, fatal, de prorogação para o acabamento da estrada.

Não mudaram as condições do negocio e o prazo venceu-se sem que a construcção do resto da linha pudesse ser feita.

Ficou a estrada publica, de tal arte, reduzida aos seus 16 kilometros, que atravessam uma zona que não tem habitantes nem plantações, não tem producção, que possam ser objecto de transporte : não tem em summa, a estrada, nesse seu trecho, passageiros nem cargas. Reduzida aos 16 kilometros, a sua finalidade é nulla.

Vae d'ahi, requereu a Empreza a desistencia da concessão publica, renunciando expressamente a ella para ficar com a estrada, não só no trecho publico, como nos ramaes industriaes, particulares, que possúe, e que não são usados para outros fins, dedicada apenas ás industrias a que serve e que se valem da estrada, nella transportando, pelo custo da sua conservação o que não deixa margem para lucros, mesmo porque a conservação é custosa, dado que o trafego industrial é pesado.

No trecho dos 16 kilometros entregues ao trafego publico, ha uma parte que foi desapropriada, em 1910-1911. Mas, acontece que essa parte pertencia a um todo que, por adjudicação em processo divisorio, veio a tocar á propria empreza concessionaria da estrada de ferro, que teve até occasião de levantar, ella propria, em Juizo, aquillo que havia de-

positado para a desapropriação, por se ter tornado successora dos expropriados.

Assim pergunta-se :

1 - Reconhecendo e attendendo a que não póde a Empreza manter o trecho da estrada publica com esse caracter, por não dar elle lucro algum, e dado que a concessão foi feita no regimen da lei nº 30 citada, dentro da qual o Poder Executivo concede, limita, faz caducar, etc. uma vez que a Empreza renuncia á concessão publica, não póde o Governo conceder essa renuncia ?

2 - Dado o facto de se ter consolidado na Empreza a posição de expropriante e expropriada, e tambem o facto de, durante mais de 25 annos ter sido usada a faixa expropriada para o fim da expropriação, é cabivel o direito de retrocessão ?

Estrada de Ferro Perús-Pirapóra

Sylvio de Campos Filho
Presidente

Autos 19.795.21.

Doc 6

Cumprido 34/D 6/1/09 66/44

PLINIO BARRETO
ANTONIO MENDONÇA
ADVOGADOS

PARECER

I

Na concessão de serviços publicos, ao lado do serviço publico propriamente dito, existe uma situação contrarual entre o poder publico e o concessionario (Duguit - Traité de Droit Constitutionel, v.1, p. 313). A situação contratual póde ser alterada pela vontade dos contratantes, no todo ou em parte, desde que entre elles se estabeleça accordo a esse respeito. Parece-me, pois indiscutivel que, no caso da consulta, o concessionario póde renunciar á concessão, se a isso não se oppuzer o contrato que celebrou com o Governo , e que este póde concordar com a renuncia se nenhum prejuizo dahi advier para o interesse publico. Se o concessionario póde reclamar em juizo a resiliação da concessão (Jèze - Principes Généraux Droit Administratif, vol. 2, pg. 273), quando esta se lhe tornou excessivamente onerosa, em virtude de modificações que o poder publico introduziu no serviço e que excedem os calculos financeiros que fez, poderá, tambem, ipso facto, obter, amigavelmente, do poder publico essa resiliação. Quem tem a faculdade de fazer contratos tem, naturalmente, a de os desfazer.

No que concerne á concessão dos serviços publicos, o governo do Estado goza da liberdade de os contratar sem intervenção do Legislativo a não ser quando a concessão acarrete acquisição e alienação de bens immoveis, o direito de desapropriação, isenção de impostos e taxas e operações de credito (Const. art. 18 n. 3, 14 e 18). Se assim é, não se lhe póde recusar competencia,

Doc 6

Autos 19795 SV.

Chiaparoto 64/44 62/097 345

tambem, para desfazer os contratos de concessão que houver celebrado, acceitando as renuncias dos concessionarios e estipulando as condições para essa renuncia que julgar uteis ao interesse publico. Desde que essa rescisão da concessão não acarrete para o Estado acquisição ou alienação de bens immoveis, o governo poderá fazel-a sem intervenção do Legislativo. Assentado este ponto, respondo da seguinte maneira, ás perguntas da consulta, a qual é a seguinte:

II

"No regimen da lei estadual nº 30, de 13 de Janeiro de 1892, artigo 2º, foi feita uma concessão de estrada de ferro.

Essa estrada foi construida e entregue ao trafego publico n'uma extensão apenas de 16 kilometros.

Depois de varios annos (mais de 25) não tendo t transporte compensador, não havendo, na zona percorrida, qualquer desenvolvimento, vivendo a estrada em regimen de deficit, entendeu o Governo, que reconheceu essa situação, que devia dar um prazo só fatal, de prorogação para o acabamento da estrada.

Não mudaram as condições do negocio e o prazo venceu-se sem que a construcção do resto da linha pudesse ser feita.

Ficou a estrada publica, de tal arte, reduzida aos seus 16 kilometros, que atravessam uma zona que não tem habitantes nem plantações, não tem producção, que possam ser objecto de transporte : não tem em summa, a estrada, nesse seu trecho, passageiros nem cargas. Reduzida aos 16 kilometros, a sua finalidade é nulla.

Vae dahi, requereu a Empreza a desistencia da concessão publica, renunciando expressamente a ella para ficar com a

Doc 6

Autos 19795 D.V.

estrada, não só no trecho publico, como nos ramaes industriaes, particulares, que possúe, e que não são usados para outros fins, dedicada apenas ás industrias a que serve e que se valem da estrada, nella transportando, pelo custo da sua conservação o que não deixa margem para lucros, mesmo porque a conservação é custosa, dado que o trafego industrial é pesado.

No trecho dos 16 kilometros entregues ao trafego publico, ha uma parte que foi desapropriada, em 1910-1911. Mas, acontece que essa parte pertencia a um todo que, por adjudicação em processo divisorio, veio a tocar á propria empreza concessionaria da estrada de ferro, que teve até occasião de levantar, ella propria, em Juizo, aquillo que havia depositado para a desapropriação, por se ter tornado successora dos expropriados.

Assim pergunta-se :

1 - Reconhecendo e attendendo a que não póde a Empreza manter o trecho da estrada publica com esse caracter, por não dar elle lucro algum, e dado que a concessão foi feita no regimen da lei nº 30 citada, dentro da qual o Poder Executivo concede, limita, faz caducar, etc. uma vez que a Empreza renuncia á concessão publica, não póde o Governo conceder essa renuncia ?

2 - Dado o facto de se ter consolidado na Empreza a posição de expropriante e expropriada, e tambem o facto de, durante mais de 25 annos ter sido usada a faixa expropriada para o fim da expropriação, é cabivel o direito de retrocessão ? "

Repitirei, destacando uma da outra, as duas perguntas, para dar a resposta.

Doc 6 69/44 Autos 19.795 DV. Plinio Barreto nº 347 p 64/097

III

1º) "Reconhecendo e attendendo a que não póde a empreza manter o trecho da estrada publica com esse caracter, por não dar elle lucro algum, e dado que a concessão foi feita no regimen da lei n. 30 citada (lei de 13 de Janeiro de 1892, art. 2º) dentro do qual o Poder Executivo concede, limita, faz caducar, etc. uma vez que a empreza renuncia á concessão publica, não póde o governo conceder essa renuncia ? "

A lei n. 30 deu ao governo do Estado, isto é, ao Poder Executivo, competencia afim de conceder licença para construcção e exploração de vias ferreas. Só exigiu, nessas concessões, a intervenção do Legislativo quando se incluissem, na licença, certos favores ao concessionario (art. 5, § unico). Para a rescisão dos contratos e revogação da licença nada estipulou. Deve prevalecer, portanto, para esses casos, a regra de que se o Executivo póde conceder a licença para a construcção de estradas de ferro, póde, tambem, acceitar a desistencia da licença apresentada pelo concessionario e a concordar com a rescisão do contrato proposta pela outra parte.

IV

2º) "Dado o facto de se ter consolidado na empreza a posição de expropriante e expropriada e tambem o facto de, durante mais de 25 annos, ter sido usada a parte expropriada para o fim da expropriação, é cabivel o direito de retrocessão ?"

Não. O direito de retrocessão só pode ser utilisado:

a) pelo proprietario do terreno e nunca pelos seus

Doc 6

Autos 19.795.37.

70/Art. 65.348/097P

herdeiros e successores (Cod. Civil, 1.157);

b) quando a cousa desapropriada não houver sido utilisada, pelo menos em parte, na obra a que era destinada e para a qual se pediu a desapropriação.

Se a cousa foi empregada devidamente, mas depois deixou de sel-o por ter cessado o motivo que justificou a desapropriação, nem por isso o antigo proprietario poderá exercer o direito de retrocessão. Uma vez que a cousa tenha sido empregada no interesse publico, a que foi destinada, incorporou-se ao dominio do expropriante de modo definitivo (Whitaker - "Desapropriação", nº 150, pg. 107; Eurico Sodré, "Desapropriação", pg. 88-89).

Accresce, na hypothese da consulta, a circumstancia de que, além de ter a faixa desapropriada sido utilisada durante mais de vinte e cinco annos no serviço publico para o qual se fez a expropriação, se confundiram na empreza concessionaria as figuras do expropriante e do expropriado, consolidando-se em suas mãos, dessa forma, os direitos e obrigações de um e outro. Como, em taes condições, exercer-se a retrocessão ?

S. Paulo, 17 de fevereiro de 1937.

Plinio Barreto

Doc 6

Autos 19.795 SV.

71/AH 1.849 66/09

P A R E C E R.

Tendo em vista a consulta que me foi dirigida pelo Dr.Presidente da Companhia de Estrada de Ferro Perús-Pirapóra,S.A.,consulta que vem precedida de uma succinta exposição da materia,verifica-se que,a concessão de que se trata,foi feita no regimen da lei nº 30,de 13 de junho de 1.892: ve-se ainda que a estrada foi construida,foi entregue ao trafego publico numa extensão de deseseis kilometros: que por mais de vinte e cinco annos limitou-se o trafego áquella extensão,por carencia absoluta de transporte compensador,não tendo a zona percorrida demonstrado qualquer desenvolvimento,vivendo a estrada num constante regimen deficitario: pelo que o Governo resolveu fixar um praso unico,fatal,para a terminação e acabamento da mesma. Nada poude obter a Empresa no praso marcado. Atravessando uma zona sem moradores,sem qualquer cultura,sem producção,e,portanto, não havendo transporte de cargas ou passageiros,reduzida aos deseseis kilometros iniciaes,requereu a Empresa desistencia da concessão publica, renunciou-a expressamente,ficando com a estrada,não só no trecho publico como nos ramaes industriaes,particulares,que ella possue e que não são usados para outros fins,mas apenas utilizados para as industrias a que servem,transportando pelo custo da sua conservação sem margem para lucro, sendo custosa a conservação e pesado o trafego industrial.

No trafego entregue ao publico ha um trecho dos 16 kilometros que foi desapropriado,em 1.910-1.911. Esta parte,porem,pertencia a um todo que,por adjudicação,em processo divisorio,coube á propria Empresa concessionaria da estrada de ferro,que,em Juizo,levantou a importancia que havia depositado para adesapropriação,por se ter tornado successora dos expropriados. Feita esta exposição,segue-se a consulta que se desdobra em dois itens.

Primeiro item.

Reconhecendo e attendendo a que não pode a Empresa manter o trecho da estrada publica,com este caracter,por não dar elle lucro algum,e dado

Doc
Autos 19.795.DV.

que a concessão foi feita no regimem da lei nº 30 citada,dentro da qual o Poder Executivo concede,limita,faz caducar,etc.,uma vez que a Empresa renuncia a concessão publica,não pode o Governo conceder essa renuncia ?

- - - - - - - - - - - - -

Expostos e bem ponderados os termos da questão que se contêm no 1º item,parece que o Poder Executivo pode acceitar a renuncia da concessão publica e declarar extincta sem prejuiso de terceiros,nada importando o pequeno trecho desapropriado.

A desapropriação em ultima analyse,se resolve numa simples substituição do bem reclamado pela justa indemnisação do seu valor,tanto mais quanto,no caso occurrente,não ha o direito de retrocessão.

A lei nº 30,de 13 de junho de 1.892,não contem disposição alguma que impeça a acceitação da renuncia. Seu espirito geral,seu caracter predominante são de tendencias amplas,de liberalidade,procurando facilitar a solução possivel do problema da viação ferrea,não impondo aos concessionarios clausulas oppressôras e obrigações draconianas,antes proporcionalhes meios e vantagens para a consecução do fim collimado.

A pena maxima comminada é a suspensão do trafego. Todas as concessões para construcção de estradas de ferro,no dominio da lei nº 30,davam ao Governo o direito de declarar a caducidade da concessão e as penas que podia applicar eram a suspensão do trafego e multas.

Não revestiam taes concessões a fórma de contracto.

Diversas são as maneiras de extinção da concessão. Bielsa,Derecho Administrativo,systhematisando a matéria,classifica os casos de extinção e enumera: a terminação do praso, a reversão, com ou sem indemnisação, a revogação, a fallencia e a renuncia. De Angelis, Natura Giuridica e limite delle concessioni amministrativi, adverte que ninguem até hoje formulou a respeito uma doutrina que fixe um criterio distinctivo,preciso e seguro e que nenhuma das theorias mesmo as sustentadas pelos autores allemães,conseguio construir uma doutrina integral que resolva o problema. Todos os escriptores,porem,admittem a renuncia como um dos casos

Doc 6
Autos 19.795 D.V.

da extinção de uma concessão. É geralmente acceito o principio de se considerar feitas a titulo deprecario todas as concessões da administração sobre taes cousas e assim podem ser modificadas em qualquer tempo.

É a doutrina ensinada por Vigie, D.Civil, Van Wetter, D.Romano, Mourlon, Repetitions e nesse sentido foi julgada pelo nosso Tribunal de Justiça a appelação 4.074, confirmando a sentença do Juiz de Direito, Doutor Costa Manso, hoje ministro da Corte Suprema, tendo sido regeitados os embargos oppostos ao accordam. A renuncia é um facto bem menos grave que a caducidade e esta pode ser declarada pelo Governo.

Trata-se de uma licença para construcção de estrada de ferro: não é um contracto. É uma simples concessão com o caracter unilateral de concessão-autorisação, segundo a terminologia dos tradadistas franceses, dos quaes diverge até certo ponto a theoria allemã, pois, si não repelle a distincção fundamental dos actos administractivos em unilateraes e bilateraes, contractos de direito publico, não acceita entretanto essa distincção em materia de concessão que, para ella, é sempre unilateral acto da administração. O Estado pode revogar a concessão. E, se pode revogal-a, ficando sugeito a pagar as installações, e na phrase de Paulo de Lacerda, no seu Manual do Codigo Civil, quaesquer locupletamentos que dahi lhe advenham á custa do patrimonio do concessionario desapossado, porque não poderá acceitar a renuncia deste, sem quaesquer onus para o Estado ?.

O direito commum das sancções em direito publico não deve ser o mesmo que o direito commum das sancções em direito privado.

O direito commum das sancções nas relações entre particulares é a indemnisação pecuniaria com recurso previo os Juiz.

O direito commum das sancções no contracto de concessão de serviço publico é o direito da administração de tomar por si, immediatamente, sem intervenção previa do Juiz todas as medidas indispensaveis para assegurar o funccionamento do serviço publico. Reconhecem os juristas e os Tribunaes que o concedente de um serviço publico tem o poder de empregar uma sancção menos severa que a prevista no contracto, de naturesa diffe-

rente. O fim a attingir numa concessão de serviço,publico,não é para a adminstração concedente realisar um beneficio pecuniario nem infligir um sacrificio ao concessionario. Quasi sempre,não é a administração que s sofre um prejuiso: aquelles que se utilisam do serviço é que o experimentam. O que importa antes de tudo é que o publico receba sem interrupção de maneira regular,as prestações, as utilidades,os serviços que a organisação do Serviço Publico é destinada a lhe prestar.

Aos que se utilisam do serviço pouco importa que a administração receba do concessionario uma somma de dinheiro,por elevada que seja,a titulo de indemnisação. O que elles pretendem e exigem da administração concedente ou do concessionario é que o serviço publico funccione nas condições em que foi organisado. Este é o ensino dos escriptores quando se trata de concessões desta naturesa,notadamente Gaston Jéze, o notavel profesor da Faculdade de Direito da Universidade de Pariz. No caso da consulta não houve reclamações por parte do publico,uma vez que nã zona percorrida pela estrada,em trafego,nem passageiros nem cargas houve a transportar,limitando-se o trasnporte ao producto de algumas industrias, unicas alli localisadas. Nesta condições não ha prejuisos a resarcir,e quando rasões outras de conveniencia para o publico e para o Fisco não existissem,dever era não de simples equidade mas de real interesse publico e administractivo acceitar a renuncia do caracter de publicidade que nenhum damno pode causar antes de que suspender o trafego ou resilir a concessão. A simples renuncia áquelle caracter não importaria a cessação ou desapparecimento da estrada nem impossibilitaria de futuro,o restabelecimento integral do fim da licença-autorisação,se circumstancias differentes ou factos novos aconselhassem á administração e ao concessionario esta modificação. Applicar ao concessionario no caso occurrente as sancções das obrigações a que em regra é sugeito,isto,perdas e damnos ou multas,sequestro ou rescisão da concessão,seria contraproducente só acarretando prejuisos sem quesquer compensações e sem que qualquer interesse do publico o exija. De facto,que perdas ou damnos occorreram ? Que van-

tagens traria o sequestro, medida provisoria, temporaria, cujo fim é arrebatar ao concessionario, por um certo tempo, o exercicio dos direitos que elle tem pela sua concessão e que tem por objecto assegurar provisoriamente o serviço publico concedido ? Mas, na hypothese, não ha serviço publico a ser assegurado como já ficou dito, não occorre o perigo de obstar ou impedir por quelquer fórma a continuidade e a regularidade de um serviço publico, no entretanto que viria arruinar as industrias a que a estrada se serve. A rescisão ou caducidade da concessão acarreta sempre a ruina definitiva do concessionario, trazendo consequencias bem graves tambem ao proprio concedente, pois importaria numa desorganisação dum serviço publico. Estudando o caracter do serviço de utilidade publica vemos que, quer pertença ao Estado, quer ao concessionario, é sempre uma industria, constitue no dizer dos doutrinadores, um conjuncto economico que deve ser admnistrado economicamente. Tudo quanto lhe diz respeito é, pois, uma questão economica que, sob este aspecto é que deve ser resolvida.

Vacillam a doutrina e a jurisprudencia quando se occupam do serviço publico ou de utilidade publica. Parece que nada ha de assentado, firme ou definitivo sobre a materia. Reina uma certa confusão de modo que os proprios termos empregados não têm identica significação e juristas ha que chegam a duvidar da rasão de ser do direito administractivo como direito a parte. São concordes a doutrina e a jurisprudencia quando affirmam que a concessão de serviço de utilidade publica não constitue objecto de contracto de direito privado. Contracto só poderia ser de direito publico e este não pode admittir para as suas relações a fórma contractual.

Não apreciaremos a divergencia profunda que reina entre os tradadistas. Não é aqui o logar . No ponto de vista da consulta diremos que a concessão é assim mal denominada já que o proprio autor da lei nº 30, Deputado Bueno de Andrade declarou: "o projecto adopta a livre concurrencia por elle não ha concessão e sim licença que qualquer pessoa pode obter desde que esteja nas condições exigidas para isso". A concessão ou é um acto unilateral ou é um contracto de direito publico. Si é unilateral, só depende do Governo a acceitação da renuncia e ella deve ser acceita tendo

Autos 19.795.2V. Doc 6 76/Aff 354

em consideração o caso especial, as circumstancias do facto, a ponderaç de que nenhum damno ou prejuiso pode advir quer á administração quer ao publico, que ha mais de vinte e cinco annos não manisfestou qualquer interesse nem fez exigencias quaesquer. Si é de direito publico, si é um contracto, depende das partes, e uma vez que á administração não advem prejuiso ou damno algum, e que a outra parte é quem propõe e solicita, porqu recusar a renuncia do caracter de publicidade, permittindo que a estrada sirva aos interesses de uma ou mais industrias particulares que contribuem fatalmente para as rendas publicas ? Não seria um desacerto, uma iniquidade, um deserviço a suspensão do trafego ou a caducidade ?

Cumpre não esquecer que a estrada de ferro de que se trata foi autorisada pelo Governo de accordo com as nórmas traçadas pela Lei nº 30 qu não admittia contracto. Havia apenas licença.

Segundo item.

Dado o facto de se ter consolidado na empresa a posição de expropr ante e expropriada, e tambem o facto de, durante mais de vinte e cinco anos ter sido usada a faixa expropriada para o fim da expropriação, é cabivel o direito de retrocessão ?

- - - - - - - - - - - - - - - - -

A retrocessão é, no ensino de Whitaker, o direito que tem o ex-proprietario de readquirir o immovel desapropriado quando não tenha sido ele applicado no interesse publico. Foi somente em 1.914, que, na Camara dos Deputados Estadoaes, a Commissão de Justiça, apresentou o projecto q tomou o nº 34, regulando o processo de desapropriação por necessidade o utilidade publica. Nelle não se cogita de retrocessão, tanto mais que o seu fim era apenas e não podia ir alem o de legislar sobre o processo desapropriação. Na terceira discussão foi sugerida uma emenda que reza "nos casos em que, verificada a desapropriação cessar o motivo que a determinou e a propriedade não for applicada ao fim para o qual foi desapropriada, a retrocessão será processada com as disposições desta lei ".

Em 1.915 o projecto soffreu grande debate mas ficou paralysado.

É o art.5º da lei nº 38, de 18 de março de 1.836 que faz referencia ao instituto da retrocessão. Mas as leis de 9 de setembro de 1.826, o De

Autos 19.795.81. Doc 6 355 72/97

353,de 12 de junho de 1.845,o Dec. 1.664, de 27 de outubro de 1.885,o Decreto 816,de 10 de julho de 1.855, o Dec. 1.021, de 26 de agosto de 1.90 não cogitaram da retrocessão. O Dec. 4.956, de 9 de setembro de 1.903, no seu art. 14 falla em retrocessão mas não pode ser applicado á hypothese da consulta. O Codigo do Processo, paulista, no art. 673,sub-secção segunda, tratando da retrocessão faz referencia directa ao art. nº 1.150 do Codigo Civil que diz: "a União, o Estado ou o Municipio offerecerá ao expropriatario o immovel desapropriado,pelo preço porque o foi, caso não tenha o destino para que se desapropriou". Óra, o immovel desapropriado, no caso, foi applicado devidamente. Empregada a cousa desapropriada no interesse publico, incorporou-se ao dominio do desapropriante de modo definitivo. Aliás, na hypothese, a retrocessão seria inoperante, inutil, pois nova desapropriação poderia ser decretada. É o que doutrina Whitaker no seu Tratado de Desapropriação.

Eurico Sodré no seu conceituado estudo sobre a desapropriação escreve :"utilisado o immovel em certa obra ou serviço para o,qual foi desapropriado,se por qualquer motivo se desfizer a obra ou cessar o serviço, não pode o expropriatario exercer o seu direito de retrocessão.Esse immovel cahiu no dominio privado do desapropriante. O direito do ex-proprietario resulta apenas do facto de não ser a cousa desapropriada,utilisada no fim declarado da desapropriação,isto é, quando essa utilidade ou não era real ou desappareceu antes de nella ser aproveitada cousa."

Não é licito confundir a retrocessão que não deriva de clausula contractual,mas da lei, sendo materia de ordem publica,com a pre-empção,direito pessoal que a lei admitte se convencione nos contractos de compra e venda,especialmente de immoveis,onde o vendedor se reserva o direito de rehaver a cousa vendida,tanto por tanto,como se lê no art. 1.149 do Codigo Civil. O nosso processo civil e commercial, art. 805,bem distingue as modalidades. Na pre-empção o comprador esta sugeito á obrigação de offerecer a cousa que vae vender ou dar em pagamento ao vendedor para que use do seu direito de pre-lação na compra, tanto por tanto.

A quantia que deve pagar o desapropriante comprehende não só o va-

Autos 19.795.SV. Doc 78/44 356 43/00

lor do bem desapropriado mas tambem a importancia dos prejuisos causad ao proprietario, elementos que não se encontram na compra e venda.

A indemnisação paga substitue para todos os effeitos o bem desapr priado: desapparecem os direitos e acções reaes, relativos a este, tra formando-se em credito.

Em conclusão:

Na hypothese sobre que versa a consulta, o Governo pode conceder a renuncia e não é cabivel o direito á retrocessão.

São Paulo, 30 de janeiro de 1.937

A. M. Fontes Junior.

A' 1ª
5. 4. 1937
[illegible]
Director.

Ao Sr. Dr.
J. M. Queiroz
(Para o fim já determinado pelo Sr. Director)
O. V. 6. 4. 37
[illegible]

184

Doc 6 79 357/0

Autos 19.795 (9076-28-138- DV)

ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPÓRA S/A

Solicita desistencia da concessão da sua linha entre Perús e Pirapóra.

Nº 41

Sr. Engº Chefe da 1a.Secção

1) Conforme o despacho de V.S. de fls. 73, de proceder de acordo com o determinado pelo Sr. Dr. Diretor, em conferencia com S.S. realizada, efetuei nova sindicancia na zona servida pela Estrada de Ferro Perús Pirapóra e seus ramais, e nos moldes a que S.S. tive oportunidade de realisar a 2 do corrente.

2) A sindicancia que realisei e que, procurei aproximar o mais possivel daquela pessoalmente orientada pelo Sr. Dr. Diretor objetivou determinar, que prejuizos poderão advir aos atuais clientes da Estrada, pela supressão do trafego publico.

3) Para clareza, parece-me conveniente classificar esses clientes, em:

a) empregados da Cia.Brasileira de Cimento Portland, S/A:

b) empregados da Cia. de Cal e

c) estranhos.

4) Permito-me a liberdade de fazer esta classificação, pela razão seguinte: o trafego da Estrada é dividido, quanto aos trechos percorridos, em dois, bem distintos:

a) trafego, no trecho de concessão, isto é entre Perús e Entroncamento:

b) trafego nos ramais industriais, isto é, entre Entroncamento e as pedreiras de Agua Fria e Pires e os fornos de Gato Preto, pois pude apurar que ha diversidade de tratamento nos 2 trechos, conforme seja o cliente de uma das 3 categorias ácima.

5) É possivel que para o estudo do Requerimento de fls. 1/2, não devesse interessar o trafego realisado alem de Entroncamento; acontece porem que, o trafego realisado aquem de Entroncamento, depende essencialmente daquele e tanto é verdade que, o Sr. Dr. Diretor, houve por bem iniciar seu inquerito no bairro dos Pires, fóra portanto da zona de concessão.

---

6) Reportando-me ao topico 3, dou abaixo relação aproximada, que não ouso chamar recenseamento, por haver sido feita rapidamente, da distribuição da população dessas zonas ou bairros, obedecendo á classificação do topico citado e tomando como unidade a - familia.

CLIENTES	L O C A I S				
	K.0 - 16	G.Preto	A.Fria	Pires	Lavrinhas
Empregados Cia.Cimento	-	20	60	30	30
Empregados Cia. Cal	-	98	25	-	2
Estranhos	3		7	5	48

Os 3 estranhos do Km. 0-16, são sitiantes - Laurentino - Herdeiros Tenente Marques e Silverio Tavares, os 2 primeiros dos quais cons-

tam da planta de fls. 7. Entre os 98 empregados da Cia. Cal, em Gato Preto, estão incluidos 50 lenhadores. Entre os Km. 0-16, ha ainda outros moradores, todos proximos de Perús, e funcionarios da Cia. de Cimento.

7) A situação das localidades citadas no quadro está indicada na planta de fls. 32, cumprindo acrecentar que o bairro de Lavrinhas, unico não indicado, desenvolve-se a cerca de 1,5Kms a NO de Agua Fria, na contra vertente do Juqueri-Mirim.

---

8) Passo a expor a seguir, o que apurei ouvindo o maior numero possivel de pessoas; este inquerito a que procedi, teve a assistencia do colega Engº Alfredo Borelli, que tendo ido inspecionar a Locomoção acedeu, por insistencia minha, em acompanhar-me.

9) Em toda a extensão da linha concedida ou não, o transporte tanto de cargas, como de mercadorias é feito pelo Mixto da Estrada e por trens da Cia. de Cimento.

10) No Mixto, como éra de esperar, viajam, indistintamente todos que desejarem, pagando passagem até Entroncamento, sendo dai conduzidos gratuitamente á Gato Preto, ponto terminal deste trem, apeiando-se no Km. 4 do ramal anterior e seguindo á pé para Agua Fria; á tarde, na volta, o Mixto sai de Gato Preto, vai a Agua Fria apanhando passageiros gratuitamente até Entroncamento, onde compram passagem para Perús.

11) As cargas entretanto, são levadas sómente até

Entroncamento, onde os consignatarios precisam retirar e lançar mão de outro meio de transporte, até áqueles bairros.

12) Nos trens da Cia. de Cimento, a que não raro é anexado um carro de passageiros, viajam os empregados desta Companhia, conduzindo suas cargas; excecionalmente viajam estranhos e os empregados da Companhia de Cal, obterão condução nestes trens, mediante requisição do seu Gerente á Cia. de Cimento. Nestes trens, nada é cobrado, mesmo no trecho O-16 concedido, sendo o movimento de Passageiros e Bagagens, nestes, algumas vezes maior que no Mixto.

13) Resumindo o exposto, resulta:

1º Mixto -

Passageiros, qualquer categoria em toda a linha
Cargas, qualquer categoria só até Entroncamento.

2º Trens da Cia. Cimento -

Passageiros e carga, em toda a linha:
sem restrição para a categoria a
com requisição para a categoria b
excecionalmente para a categoria c.

14) Esta restrição quanto ao transporte de cargas de alem Entroncamento no Mixto, reside no fato de existirem nesses bairros ~~de~~ Armazens das Companhias que, assim procedem por uma questão de concurrencia.

15) É assim que, alem dos Armazens das Companhias, não existem outros em suas terras, e só aparecem 2 em Lavrinhas, cujos proprietarios se abastecem em São Paulo e Jundiai, usando como meio de transporte, o caminhão e o cargueiro, que são tambem os recursos de que lançam mão os proprietarios de Pensão, que não se-

jam tambem empregados da Cia. de Cimento.

16) Apesar desta restrição ao transporte de generos, para aqueles que não sejam da categoria a, parece não ser despresivel o numero daqueles que se abastecem em Perús.

---

17) Existe um serviço mais ou menos regular de jardineiras, com 2 viagens completas diarias, de Perús á Parnaiba, que não serve a nenhum destes bairros e passando a estrada a cerca de 1,5 Kms. do Sul do Entroncamento, estando indicada na planta de fls. 32, com o titulo de "Caminho".

18) Nos mezes de chuva, geralmente o serviço das jardineiras é suspenso, devido ao mau estado em que fica a estrada.

19) Apesar das distancias a serem percorridas á pé pelos habitantes desses bairros, serem de 6,5 a 9 Kms. mais ou menos, servem-se eles deste recurso, ás vezes, mórmente aqueles de categoria c.

---

20) Do exposto, concluo, haver um publico, que tem, como meio praticamente unico, de transporte, esta estrada de ferro, sendo certo que quasi todo ele, se localisa na zona extranha á linha concedida, e em grande parte é composto de empregados das industrias, subsidiarias das quais, permanecerá a Estrada, si se deferir o requerimento de fls. 1/2.

21) Em minha informação anterior nº 37, fls. 33/48, nos topicos 34 e 35, abordei de passagem, este interesse do Publi-

co, tomando a liberdade de pedir para eles a atenção de V.S.

D.V., 12 de Abril de 1937

Engº Ajudante Contº

MLA.

1a.Secção.

Nº 141

Sr.Dr.Director.

Encaminhando a informação de fl.74/78 do Sr.Engº José Malhado Quirino prestada depois de nova inspecção local, em cumprimento de determinação directa de V.S., reporto-me ás fls.49/52 cujas conclusões mantenho.

D.V., 14 de Abril de 1937.

Engº Chefe.

OGF.

ESTRADA DE FERRO PERÚS PIRAPÓRA S/A

Topicos aos quais se refere o Questionario anexo.

11) As cargas entretanto, são levadas sómente até Entroncamento, onde os consignatarios precisam retirar e lançar mão de outro meio de transporte, até áqueles bairros.

12) Nos trens da Cia. de Cimento, a que não raro é anexado um carro de passageiros, viajam os empregados desta Companhia, conduzindo suas cargas; excecionalmente viajam estranhos e os empregados da Companhia de Cal, obterão condução nestes trens, mediante requisição do seu Gerente á Cia. de Cimento. Nestes trens, nada é cobrado, mesmo no trecho O-16 concedido, sendo o movimento de Passageiros e Bagagens, nestes, algumas vezes maior que no Mixto.

13) Resumindo o exposto, resulta:

1º Mixto -

Passageiros, qualquer categoria em toda a linha.
Cargas, qualquer categoria só até Entroncamento.

2º Trens da Cia.Cimento -

Passageiros e carga, em toda a linha:
sem restrição para a categoria a
com requisição para a categoria b
excecionalmente para a categoria c.

15) É assim, que, alem dos Armazens das Companhias, não existem outros em suas terras, e só aparecem 2 em Lavrinhas, cujos proprietarios se abastecem em São Paulo e Jundiai, usando como meio de transporte, o caminhão e o cargueiro, que são tambem os recursos de que lançam mão os proprietarios de Pensão, que não

Doc 6 86 364 681 jas.

sejam tambem empregados da Cia. de Cimento.

16) Apesar desta restrição ao transporte de generos, para aqueles que não sejam da categoria a, parece não ser despresivel o numero daqueles que se abastecem em Perús.

19) Apesar das distancias a serem percorridas á pé pelos habitantes desses bairros, serem de 6,5 e 9 Kms. mais ou menos, servem-se eles deste recurso, ás vezes, mórmente aqueles de categoria c.

Autos 19.795 Doc 6

87 365 92 jas

Estrada de Ferro Perús-Pirapora S/A

Questionario

I) - Topicos 11,12,13 (fls.76/77).

Esclarecer os seguintes pontos:

a)- qual tem sido ultimamente, em media, a quantidade annual de passageiros (de qualquer natureza) transportados pela E.Ferro Perús-Pirapóra, e qual tem sido, nesse movimento, a parte correspondente aos viajantes extranhos ás Companhias de cal e de cimento?

b)- fornecer a mesma informação, com identica discriminação, quanto á tonelagem media de cargas transportadas.

II) - Topico 15 (fls. 77)

Esclarecer os seguintes pontos:

a)- fornecer dados que permittam ajuizar da quantidade, natureza e receita dos transportes effectuados pela Estrada, tanto para os armazens de Lavrinhas, como para os proprietarios de pensão, extranhos uns e outros ás Companhias.

b)- colher indicações precisas sobre o numero desses armazens e pensões extranhos ás Companhias, sobre a quantidade e natureza da sua clientela (se esta consta de empregados das Cias ou apenas de elementos extranhos), sobre a influencia que exercem taes estabelecimentos sobre a economia da população pobre daquella zona.

c)- Neste particular, esclarecer o seguinte ponto:

visto que são obrigados a recorrer, do km.16 em diante, a outro meio de transporte que não a via ferrea da Cia.

: Cimento, podem elles competir com os armazens da Companhia, oferecendo aos freguezes generos por preço mais accessivel ás bolsas pobres?

d)- Os armazens da Companhia attendem, indistinctamente a qualquer cliente ou, pelo contrario, só fornecem aos empregados das emprezas?

e)- Se porventura os elementos extranhos ás Companhias pódem tambem adquirir generos e mantimentos nos armazens das mesmas, haverá qualquer concessão ou facilidade dos armazens e pensões extranhas que justifique a sua preferencia pela população da zona?

III) - Topico 16 (fls. 78)

Esclarecer quantos são aquelles que, não pertencendo aos serviços das Companhias, se abastecem em Perús.

IV) - Topico 19 (fls. 78)

Esclarecer os seguintes pontos:

a)- O facto referido nesse topico tem sido motivado pela recusa da Cia. de Cimento em transportar aquellas pessôas extranhas?

b)- Se tal recusa não se tem verificado, qual então a causa do facto ali referido?

c)- Precisar, se os houver, casos concretos de recusa da Companhia de Cimento em attender ás necessidades de transporte da população extranha ás emprezas.

Autos 19.795-D.V.

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA, S/A

S. PAULO

Doc 6

I) a) Tem sido sempre communicada a Secretaria a quantidade de passageiros transportada annualmente.
Podemos affirmar que estes são, com raras excepções, na sua quasi to talidade, empregados das Cias. de cál ou cimento.
O proprio dr. Azevedo Marques, quando lá esteve, foi testemunha de o os passageiros estranhos aos serviços das Cias. (e estes são muito cos) tem transporte gratuito nos trens da Cia. de Cimento em toda a tensão da linha, bastando para isso que tal cousa peçam.
Nos mixtos da E.F.P.P. o transporte é gratuito de Gato Preto ou Agua Fria até o Kilometro 16. De lá a Perús (K.0) a passagem é cobrada o vido ser a estrada de ferro, publica.

b) Idem et Idem. A carga em questão, transportada pela E.F.P.P. compõe-de mantimentos e outros generos para os armazens da Cia. de Cál, em G to Preto e Agua Fria. Ou então de cousas necessarias aquella indust Os moradores da Zona quando trazem cousa de fóra preferem fazer o tr porte pelos trens da Cia. de Cimento, que nada lhes cóbra.
A E.F.P.P. só transporta as cargas até o K.16.
A Cia. de Cimento transporta gratuitamente pelos seus trens tudo que cessita, tanto para os seus armazens (cooperativas) como para a sua actividade (passageiros- empregados- cargas- etc.).

II) a) Sei por terceiros (arrendatario do armazem da Cia. de Cál, etc.) que proprietarios de penssões (duas aliás, conforme relatorio do saudoso dr. J. Qurino) da Zona assim como de armazens extranhos as Cias. se a bastecem fóra (S. Paulo e Jundiahy) usando os meios de communicação q lhes são mais faceis e baratos (caminhões, etc.). Excepcionalmente o proprietarios de pensão se abastecem nos armazens da Cia. de Cál quan lhes faltam generos de primeira necessidade e ha demóra na chegada d que porventura tiverem encommendado.
Podemos affirmar com absoluta certeza que muito raramente recorrem o mesmos ao transporte por intermedio da E.F.P.P. (Fica muito mais car e fóra de mão). Ha transporte mais barato por meio de caminhões e j dineiras nos pontos em que estão localisados (perto da estrada de ro dagem).

b) Não temos elementos para responder. Sabemos entretanto que são muit poucos os empregados que compram fóra dos armazens das Cias. onde go zam de regalias diversas (vales, etc.).

c) Os preços dos armazens das Cias. parecem-me que são melhores que os demais.

d) Parece que os armazens da Cia. de Cimento só vendem os seus artigos a seus empregados.
Os da Cia. de Cál vendem para quem quizer comprar. Facilita, entret to, aos seus empregados a acquisição de generos alimenticios e outro mediante vales.

e) Difficuldade de transporte em determinados pontos da Zona, mais acce ssiveis por caminhões e fóra de mão da estrada de ferro explicam a existencia daquelles armazens extranhos ás Cias.

III) Não temos elementos para responder.

IV) a) Que eu saiba, não !

b) As vezes por faltar ainda muito tempo para passar o trem com carro d passageiros.
A E.F.P.P. faz correr só um trem em cada sentido por dia.

c) Não ha, que eu saiba. (Vide resposta ao n. I letra a).

Guimarães

195

Doc 6

90/AH. 368/85/10/097.

Autos 19.795 (9.076-28-138.D.V.).

1a.Secção.

Sr.Dr.Director.

1) Á fl. 84 encontra-se a resposta da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra ao questionario de fls. 82/83.

2) Nada me occorre dizer sobre o assumpto mesmo porque o referido questionario não foi organisado por esta Secção.

D.V., 12 de Julho de 1937.

Jorge do Almeida Silva

Engº Chefe.

PROTOCOLLO D.V. 12 JUL. 37 ENTRADA

OGF.

NADA SE ESCREVERA' NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERA' NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERA' NESTA MARGEM

196

DRS.
HONORIO F. MONTEIRO
JOSÉ DA COSTA MACHADO DE SOUSA
LUIZ DE MORAES BARROS
ADVOGADOS
RUA SENADOR PAULO EGYDIO, 16
2.º ANDAR
TELEFONE: 2-6017
SÃO PAULO

Proc. nº 19.795 (9.076-38)

Doc 6
Autos 19.795.SV.

369/97

Exmo. Sr. Dr. Secretario de Estado dos Negocios da Viação.

Em 19
1.355 29, 142
A Garcia

Em 12-8-37

AGO 11 17 49/50 PM 1937
3194

a) FLORINDO BENEDUCCI, um dos diretores da Companhia de Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, e seu maior acionista, por seu procurador infra assinado (procuração inclusa), pede venia para, no processo de desistencia da concessão publica da via ferrea, ponderar e requerer o seguinte:

b) Pareceu, a principio, ao suplicante, de necessidade, senão de conveniencia aos acionistas, a desistencia da concessão, e, por isso, prestou sua anuencia ao pedido que, nesse sentido foi dirigido a V. Excia.

c) Acontece, porém, que os reiterados protestos dos moradores da zona servida pela Estrada de Ferro, publicados pela imprensa, fizeram o suplicante melhor ponderar sobre o assunto, resultando daí convencer-se da inteira justiça daqueles protestos e da nenhuma razão do pedido de cancelamento de concessão formulado pela Estrada de Ferro Perús-Pirapóra. Se é verdade que a Companhia não tem distribuido dividendos, isso decorre, antes, dos contratos verdadeiramente gratuitos que mantem com a Fabrica de Cimento Portland e com emprezas industriais de acionistas que da falta de fonte de renda.

d) Quando consultasse mais aos interesses materiais dos acionistas desistir da concessão, entregando a Estrada de Ferro á Companhia Brasileira de Cimento Portland, seria, ainda

DRS.
HONORIO F. MONTEIRO
JOSÉ DA COSTA MACHADO DE SOUSA
LUIZ DE MORAES BARROS
ADVOGADOS
RUA SENADOR PAULO EGYDIO, 15
2.º ANDAR
TELEFONE: 2-6017
SÃO PAULO

Doc 6 370
Autos 19.795 Sf.
92

assim, de se ponderar e reter que, acima dos interesses materiais dos acionistas, paira o interesse do publico, que tem como unica via de acesso á Capital, exatamente essa Estrada de Ferro.

e) Assim, pois, o suplicante, na qualidade de titular de quasi cincoenta por cento das ações da Companhia de Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, pondo o interesse publico acima de quaisquer interesses pessoais, retira sua anuencia ao pedido de cancelamento da concessão.

f) Como V. Excia. poderia facilmente certificar-se, a Estrada de Ferro está em perfeito estado de conservação, apta a prestar ao publico regular serviço de transporte e os seus trens funcionam com perfeita regularidade.

g) O suplicante, que nesta terra conseguiu tudo quanto tem, não poderia, e em consciencia não póde, esquecer o seu povo, prejudicando-o, movido por interesse pessoal dispensavel, maximé que os encargos impostos pela concessão são amenos e suportaveis, sem embargo da Companhia, presentemente, não distribuir dividendos.

h) Nestes termos, requer o suplicante se digne V. Excia. de mandar juntar esta aos autos do pedido de cancelamento de concessão, para resalva de seus direitos.

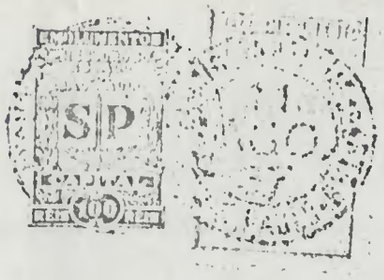
P. deferimento.

S. Paulo 11 de 8 de 1937
pp. Honorio Fernandes Monteiro

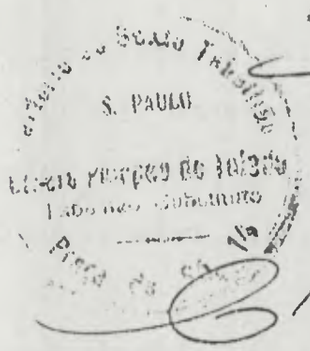
Honorio Fernandes Monteiro

198

924



Reconhecido o sinal retro



S. Paulo, 8 de 1937

Em testº da verdade

Vicente Longuinho de Toledo

DR. A. POMPÊO DE CAMARGO
13.º TABELLIÃO
Official Maior
SÃO PAULO

371/~~992~~

93 / ~~94~~

Doc 6

autos 19.995.31.

Registro de Titulos e Documentos

Estado de S. Paulo — Comarca da C

Dr. A. Pompêo de Camargo - 13.º

Rua Wenceslau Braz, 7-A — Telephone 2-5.5

CERTIFICO *a pedido de pessoa interessada que, revendo em meu cartorio, os livros de procurações, no numero* 65 *á folhas* 17 *se encontra a procuração do teôr seguinte:*

Procuração bastante que faz Florindo Benedicci

SAIBAM QUANTOS ESTE PUBLICO INSTRUMENTO DE PROCURAÇÃO bastante virem que, no anno do nascimento *de Nosso Senhor Jesus Christo*, de mil novecentos e trinta tres ao 24 dia 2 de mez de Dez. do dito anno, nesta cidade de São Paulo, em meu cartorio perante mim tabellião compareceu como outorgante Florindo Benedicci, italiano, proprietario, casado, residente nesta cidade

reconhecido pelo proprio de mim e das duas testemunhas ao diante nomeadas e assignadas, perante as quaes por elle me foi dito que por este publico instrumento, e nos termos de direito, nomea e constitue seu bastante procurador Dr. Luiz Coimbra Barbeiro, solteiro, advogado, com escriptorio nesta cidade, com [illegible] e quanto forem por direito necessarios [illegible] della [illegible] a defesa dos interesses do outorgante, no juizo [illegible] intentar quaesquer acções ou procedimentos no fôro judicial civel e criminal, qualquer que seja a sua natureza e objecto, [illegible] [illegible]

93v

[illegible]

do [illegible] que disse ..... eu ..... outorgante, conferia ..... os poderes que as leis lhe ..... concedem, para em seu ..... nome ..... como se presente ..... fosse ..... requer ..... allegar e defender ..... seus direitos em qualquer juizo ou tribunal, propondo a quem de direito tiver, as acções competentes, civeis, crimes ou commerciaes, proseguindo em seus termos, até sentenças e suas execuções, assignando os respectivos articulados, offerecendo em juizo o que for necessario nos incidentes que apparecerem, interpondo recursos de appellações ou aggravos, e prestando em sua alma qualquer licito juramento, requererá inventarios, partilhas, embargos, arrestos, sequestros e cartas precatorias; fará justificações, habilitações, louvações, composições convenções, confissões, desistencias transacções, arbitrações, arrecadações, protestos e contra protestos; outorgando, acceitando e assignando escripturas de vendas, compras, cessão, penhor, hypotheca, sub-hypothe[illegible] *dum* e outras quaesquer; pagando, recebendo dinheiro e dando quitação; fazen[illegible]tulos onde convier, assignando para isso os respectivos extratos, assim como [illegible] ..... poderes para transigir, ... em juizo ou fóra delle, dando quitação de qu[illegible]uindo suas ordens que serão consideradas como parte deste instrumento; subs[illegible] se convier, os substabelecidos em outros, revelando os do encargo de satisfação que o direito outorga. E de como assim disse ....., do que disse, lavrei este instrumento, que sendo-lhe ..... lido perante as testemunhas, acho ..... conforme acceito ..... assigna[illegible]

[illegible]

Nada mais se continha em dita procuração da qual, fielmente, fiz extrahir esta certidão, que, conferida e achada conforme, dou fé e a subscrevo e assigno em meu Cartorio, n'esta Cidade de S. Paulo, aos 7 de [illegible] de 193[illegible]. Eu, [illegible]

[illegible]

Rs. 14$400
48 14$500
6 3$400
[illegible]

Apresentado hoje para registro e [illegible] sob numero de ordem [illegible] do Protocollo A.n.º [illegible] S. Paulo, [illegible] de 193[illegible]

EMOLUMENTOS Rs. 30$

REGISTRO DE TITULOS E DOCUMENTOS Capital — Dr. CYRO COSTA — Rua [illegible] Fiscal, [illegible] Tel. 2-[illegible]

autos 13.795. Dl.

94 ~~44~~ 87 2/6

Alfredo Campos Salles Filho

Doc 6

serventuario vitalicio do Officio do Oitavo Tabellião de Notas da Comarca da Capital do Estado de São Paulo, da Republica dos Estados Unidos do Brasil, na forma da lei, etc., etc.

CERTIFICA,

e dá fé, attendendo ao pedido feito verbalmente pela pessoa interessada, que, revendo em o cartorio a seu cargo, os livros de notas findos, que nelle estão archivados, - delles, no de numero cento e oitenta e seis (nº - 186), folhas trinta e sete (fls. - 37), verificou constar ahi lavrada a escriptura de transferencia cujo inteiro teôr é o que adeante se passa a transcrever: - " Escriptura de transferencia. - S a i b a m quantos esta escriptura virem, que, no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo, de mil e novecentos e trinta e um, aos vinte e sete dias.do mez de Julho, nesta cidade de São Paulo, em meu cartorio, perante mim tabellião, compareceram, de uma parte, como outorgante, a Estrada de Ferro Perús - Pirapóra, sociedade anonyma, com séde nesta cidade, representada neste acto por seu Presidente, Doutor Sylvio de Campos, e de outra parte, como outorgados, o Doutor Sylvio de Campos e Florindo Beneduci, proprietarios, aqui domiciliados, os presentes meus conhecidos e das testemunhas no final nomeadas e assignadas, do que dou fé. - E, perante estas, pela outorgante, me foi dito: - Primeiro) - Que, entros bens, digo Que, entre outros bens, é legitima senhora e possuidora de: - a) - uma parte de terras situada no immovel denominado " Sitio Santa Fé ", districto e freguesia do Ó, do municipio e comarca da Capital, com a area de doze milhões e quatorze mil e trezentos e sessenta e sete metros quadrados ou sejam 496,457 alqueires; - um sitio de campos e capoeiras, na fazenda Polvi-

200

lho,districto, freguesia e municipio de Parnahyba, desta Comarca; - b) - os bens que compõem a Usina de Cal denominada do " Gato Preto " pertencentes á Estrada de Ferro Perús - Pirapóra, Sociedade / Anonyma, situados em Gato Preto (sitio dos Paes) Agua Fria (sitio da Varzea), tudo conforme relação constante de duas listas que, rubricadas e assignadas pelas partes e por mim tabellião, ficam fazendo parte integrante desta escriptura; - Segundo) - Que de accordo com a deliberação tomada pela quasi unanimidade de seus accionistas, hoje reunidos em assemblea geral extraordinaria, transfere a Florindo Beneduci o dominio e a posse sobre uma parte ideal correspondente á metade dos bens descriptos na clausula anterior. - Terceiro) - Que, sempre de accordo com a referida deliberação, se compromette a transferir a outra metade dos sobreditos bens ao Doutor Sylvio de Campos, logo que a este convenha receber a escriptura definitiva, autorisando-o, porém,desde já, a empossar-se delles, gosando-os e usufruindo-os como seus. - Quarto) - Que dos bens que transfere a Florindo Beneduci e se compromette a transferir ao Doutor Sylvio de Campos ficam excluidos, continuando a pertencer a ella outorgante: - a) - a linha tronco e ramaes; - b) - uma faixa de cem metros de largura ao longo de toda a estrada de ferro, lado esquerdo de quem vae de Perús ao Entroncamento e todas as terras que ficarem do outro lado; - sendo que, em Perús, ao lado da São Paulo Railway e em toda a extensão desta poderá a referida faixa ser a

Doc 6
autos 19.795. Sv.

alargada até o maximo de quinhentos metros; - c) - os cinco alqueires de terra e os seis lotes cedidos á Companhia Brasileira de Cimento Portland, Sociedade / Anonyma, todos em róda da fabrica de cimento, e de que ainda não ha escriptura; - d) - as terras pertencentes á Companhia Brasileira de Cimento Portland, Sociedade / Anonyma, por força de escripturas até esta data; - Quinto)- Que a outorgante se obriga a obter da Companhia Brasileira de Cimento Portland, Sociedade / Anonyma, que faça, dentro de um anno, a contar de hoje, a localisação das terras e pedreiras a que se fez referencia na alinea d da clausula quarta, sob pena de pagar a Florindo Beneduci a multa de duzentos contos de reis (200:000$000), cobravel por acção summaria, no caso de não estar feita a discriminação no praso estipulado. - Sexto) - Que se obriga tambem a dar aos outorgados o direito de trafego na linha tronco e nos ramaes mediante o pagamento de tarifas a serem combinados e que cubram as despezas della outorgante; - Setimo) - que, o valor dos bens, isto é, a parte ideal correspondente á metade dos bens descriptos, na clausula primeira, e que fica pertencendo a Florindo Beneduci, é de quinhentos contos de reis (500:000$000), sendo que a parte do sitio Santa Fé é de 200:000$000, a parte na fazenda Polvilho é de 11:600$000 e a parte nos bens referidos na letra b, da clausula primeira é de ... 288:400$000. - Pelos outorgados, em seguida, me foi dito, ante as mesmas testemunhas, que acceitavam esta escriptura em todos os seus termos. - Pela outorgante, foi

954

dito mais, ante as mesmas testemunhas, que os bens acima foram havidos pelas transcripções numeros trinta e sete mil e novecentos e noventa e quatro e sessenta e nove mil e oitocentos e vinte respectivamente da segunda e primeira Circumscripção desta Capital. - Transcripção das certidões de impostos: - " Certifico que dos assentamentos existentes nesta Repartição, não consta que a Estrada de Ferro Perús-Pirapóra seja devedora á Fazenda do Estado de São Paulo, no periodo de mil e novecentos e dezeseis a vinte de Julho de mil e novecentos e trinta e um, de impostos collectados em seu nome, relativos ao immovel denominado " Polvilho ", situado neste municipio de Parnahyba, da Comarca da Capital. - O referido é verdade e dou fé. - Estação Fiscal, de Parnahyba, aos vinte de Julho de mil e novecentos e trinta e um. - O Escrivão, - Joaquim Antunes de Siqueira. - Eu, exactor desta Estação Fiscal, conferi e assigno - (a) - Antonio Correa do Amaral. - Em carimbo: - " Collectoria Estadoal. - 20 - Jul - 1931. - Parnahyba. - Estado de S. Paulo. " " Certifico que dos assentamentos existentes nesta Repartição, não consta que a Estrada de Ferro Perús - Pirapóra seja devedora á Fazenda do Estado de São Paulo de impostos collectados em seu nome no periodo de mil e novecentos e dezeseis a vinte e dois de Julho de mil e novecentos e trinta e um e relativo á Usina de Cal de sua propriedade, denominada " Gato Preto " ou " Sitio dos Paes ", " Agua Fria ", " Sitio da Varzea " ou " Si -

Doc 6 96 ~~AA~~ 374

Autos 19.795 Sv.

" Sitio das Lavras " situada neste Municipio de Parnahyba, da Comarca da Capital deste Estado. - O referido é verdade e dou fé. - Estação Fiscal de Parnahyba, aos vinte e dois de Julho de mil e novecentos e trinta e um.- O Escrivão, - Joaquim Antunes de Oliveira. - Eu, exactor desta Estação Fiscal, o conferi e assigno. - Antonio Correa do Amaral. " " Certifico de accordo com a informação da Agencia de Santa Ephigenia, que dos assentamentos existentes nesta Procuradoria, não consta que a Estrada de Ferro Perús - Pirapóra, seja devedora á Fazenda do Estado de São Paulo, de impostos collectados em seunome, e referente ás terras no sitio denominado " Santa Fé ", freguesia do Ó, nesta Capital. - O referido é verdade e dou fé. - Procuradoria Fiscal, em vinte e cinco de Julho de mil enovecentos e trinta e um. - A Escripturaria, - Thereza Prado Passos. - Eu, Erothydes Luz, chefe da secção, subscrevi. " E m t e m p o: - Pela outorgante, ante as mesmas testemunhas, foi dito mais e acceito pelos outorgados, em rectificação á clausula setima, que o valor dos bens, alli declarados como sendo da parte ideal correspondente á metade que fica pertencendo a Florindo Beneduci, é da totalidade dos bens, e não como ficou declarado, ficando assim a parte correspondente á metade que fica pertencendo a Florindo Beneduci, tendo o valor de Reis - 250:000$000 (duzentos e cincoenta contos de reis), sendo de cem contos de reis a parte do sitio Santa Fé, cinco contos e oitocentos mil reis a parte na fazenda Polvilho e cento e quarenta e quatro contos e duzentos

Doc 6

Autos 19.795. Sv.

esta, hoje a mim distribuida, a qual feita, lhes sendo lida, em presença das testemunhas, a outorgaram, acceitaram e assignam, com essas testemunhas, que são: - Pedro Armando Sibille e Vicente C. Fonseca, meus conhecidos. - A outorgante provou ter feito a declaração para a Estatistica, referente aos bens em Parnahyba, conforme attestado que passo a transcrever: - " A Estrada de Ferro Perús - Pirapóra, fez as declarações para a Estatistica Immobiliaria dos Immoveis " Sitio dos Paes " (gato preto) " Varzea ", " Lavras ", Juquery - Guassú, Medeiros, Rochas, Pires ou Pinheirinhos, situados neste municipio e tambem do immovel " Polvilho ". - Todas essas declarações incompletas, compromettendo-se nas respectivas formulas a completal-as o mais breve possivel. - Collectoria Estadual - vinte e dois - Jul - mil e novecentos e trinta e um. - Parnahyba - Estado de São Paulo. - (a) - Antonio C. Amaral. - Colector. " bem como ao immovel sitio " Santa Fé ", nesta Capital, cuja declaração na Estatistica Immobiliaria tem o numero cento e dezeseis mil e quatrocentos e um. - Eu, Carmo de Ambrosio Lino, ajudante habilitado, a escrevi de accordo com a minuta apresentada. - EU, A L F R E D O C A M P O S S A L L E S F I L H O, oitavo tabellião, que a subscrevi. - (Seguiam-se as assignaturas:) Sylvio de Campos. - Sylvio de Campos. - Florindo Beneduci. - Pedro Armando Sibille. - Vicente C. Fonseca. - (Estavam colladas, e devidamente inutilisadas conforme determina a lei, oito (8) estampilhas federaes, sendo a somma dos seus respectivos

984

valores a importancia total de Reis - 750$000 (setecentos e cincoenta mil reis), como tudo do proprio livro livro se verifica). " N a d a m a i s.

E éra tudo quanto constava dessa alludida e acima transcripta escriptura de transferencia, supra e retro, que para aqui foi bem e fielmente passada em certidão, attendendo ao pedido feito pela pessoa interessada e de accordo com o seu proprio original, ao qual se reporta e dá fé, em seu poder e cartorio, nesta cidade e Capital de São Paulo, aos quatorze (14) dias do mez de setembro do anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo, de mil e novecentos e trinta e sete (1.937). - EU, _____, Tabellião interino, a conferi, subscrevo e eassigno.

_____

8º Tab. interino.

D.R.R.B. 9$600
Emts. 1.500
S.fl.ed. 2.600
Total 14$300

Emolumentos Capital

Doc 6 97 375/2

mil reis a parte nos bens referidos na letra b da clausula primeira. - Transcripção da s i s a: - " Numero seis mil e trezentos e sete. - Thesouro do Estado de SãoPaulo. - Exercicio de mil e novecentos e trinta e um.- Caixa Commum. - A folhas cento e quarenta do Livro numero um da Caixa Commum deste Thesouro, ficou debitado o actual Thesoureiro, Arnaldo Guilherme Christiano, pela quantia de dezeseis contos e setecentos e setenta e cinco mil reis (Reis - 16:775$000); recebido hoje de Florindo Beneduci, proveniente de arrecadação de Imposto de Transmissão sobre duzentos e cincoenta contos de reis, por quanto a Estrada de Ferro Perús - Pirapóra transfere uma parte do immovel denominado " Sitio Santa Fé " que todo tem 496,457 alqueires,districto do Ó, desta Capital, no valor de cem contos de reis; - a metade no sitio de capoeiras e campos na fazenda Polvilho, no valor de cinco contos e oitocentos mil reis e a metade nos bens que compõem a Usina de Cal em Parnahyba, desta Comarca. - Guia numero dois mil e sessenta. - E, para constar, deu-se este, assignado pelo Thesoureiro e respectivo Escriptura - rio. - Thesouraria do Thesouro do Estado de São Paulo, vinte e cinco de Julho de mil e novecentos e trinta e um. - O Escripturario, - Rodrigues. - Pelo Thesoureiro, - J. Almeida. " - N o v e r s o: - " Distribuida ao oitavo Tabellião de Notas. - São Paulo, vinte e sete - sete - novecentos e trinta e um. - Pelo Segundo Distribuidor, - A. M. Valle. " - D e c o m o a s s i m d i s s e r a m, d o u f é, me pediram e eu lhes lavrei es

Doc 6
Autos 19.795. A.

99
377/P

Ilmo. e Exmo. Sr. Doutor Secretario da Viação e Obras Publicas.

D. V.
EXPEDIDA
11.515 29 159
Agarcia

SET 22 15 49 PM 1937

3792

FLORINDO BENEDUCCI, por seu procurador infra assinádo e nos autos do pedido de cancelamento de concessão formulado pela Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, pede venia para ponderar o seguinte:

O suplicante movido por interesse proprio não só retirou sua anuencia ao cancelamento como protestou contra seu deferimento. Como, porém, o seu protesto não foi acompanhado da prova do seu efetivo e real interesse em que se mantenha a Estrada com o carater de concessionario de serviço publico, quer agora fazer essa prova.

Pela escritura inclusa, tomada nas notas do 8º tabelião, livro 186, fls. 37, a 20 de Julho de 1931, verifica-se que o suplicante é proprietario de grandes areas de terra e mór parte da Usina de Cal Gato Preto.

Além do interesse que decorre do fato de sua qualidade de proprietario de terras, de se não esquecer que a Usina Gato Preto, grande produtora de cal, tem como unico meio de transporte de sua produção, a Estrada de Ferro Perús-Pirapóra. O cancelamento da concessão importaria em imprevisiveis prejuizos para o suplicante porque á mercê do arbitrio particular ficaria o transpor-

205

te de sua produção.

Permitir que a Estrada passe de condição de concessionaria de serviço publico á de Estrada particular seria lavrar sentença de morte á industria do suplicante - que fatalmente seria devorado ou tragado pela Cia. de Cimento, a maior interessada, por isso mesmo, no cancelamento da concessão.

Provado, assim, o indiscutivel interesse publico na manutenção da Estrada com os encargos impostos pela concessão, pede e espera seja indeferido o pedido de seu cancelamento.

Nestes termos,

P. deferimento.

S. Paulo, 22 de setembro de 1937
pp. Honorio Monteiro

22/9/37 22/9/37 22/9/37 22/9/37

pp. Honorio Monteiro

22 9 37

Doc 6 101 379

Autos 19.795 (9.076-28-138.D.V.).

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA .

Assunto atual: Sobre prazo para conclusão da construção entre o Km. 16 e Pirapóra.

"VII) CONCESSÕES EM VIGOR

"PROLONGAMENTO

"Da linha tronco da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra

"(Do Km.16 a Pirapóra)

"Concessão inicial:- Perús a Pirapóra - 36 Kms. "Decreto nº 1.866, de 1910.

"Trecho inaugurado e em trafego:- Perús ao Km. "16.

"Estudos definitivos - Os estudos dos 20 Kms. "de linha ainda não construidos entre o Km.16 e Pira- "póra, foram aprovados pelo decreto nº 2.473,de 1934.

"Prazo para conclusão da construção - O último "prazo, concedido pelo decreto nº 6.744, de 1934,ter- "minou a 16 de Maio de 1936.

"A interessada não requereu novo prazo.Antes, "solicitou ao Govêrno, em data de 8 de Junho de 1936 "autos 19..795 (9.076-28-138.D.V.) -, desincorpora- "ção da sua linha em trafego do regime da lei nº 30 "para ser considerada uma estrada de ferro de servi- "ço particular. A solicitação em apreço ainda não "foi solucionada."

1a.Secção.

Nº 200

Sr.Dr.Diretor.

A despeito do último tópico supra transcrito, do meu relatório concernente ao ano de 1937, proponho a expedição do seguinte oficio à Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, devendo esta informação ser incorporada aos autos 19.795 (9.076-28-138.D.V.).

Tendo terminado a 16 de Maio de 1936, o prazo

Doc 6

102

Autos 19.795 (9.076-28-138.D.V.).

concedido pelo decreto nº 6.744, de 1934, para a terminação da construção do prolongamento dessa linha férrea entre o Km. 16 e Pirapóra, solicito o obséquio do pronunciamento de Vossa Senhoria.

Tenho a honra etc.

DIRETOR.

D.V., 30 de Junho de 1938.

Jorge de Amaral Silva

Engº Chefe.

OGF.

PROTOCOLLO D. V. ENTRADA 30 JUN 38

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

208

Doc 6 103

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA, S/A.

S. PAULO

Autos 19.795.St. 3/P

São Paulo, 9 de Maio de 1939

Exmo. Snr. Dr. B.R.Azevedo Marques

D.D.Director da Directoria de Viação

São Paulo

Presado dr.

Communicamos a V.Excia. que, tendo os snrs. Florindo e Flavio Beneducci vendido todas as suas acções aos demais accionistas desta Estrada, em assembléa realisada em trinta e um de Março do corrente anno, conforme publicação feita no Diario Official de 27 de Abril, foi eleita a seguinte directoria :

Presidente : Dr. Sylvio de Campos Filho

Director-Secretario : Guilherme Pinheiro

Director : : R. J. R. Stokes.

Para os devidos fins juntamos ao presente a folha do Diario Official de 27 de Abril ultimo.

Sem outro motivo para o momento, subscrevemo-nos, mui attenciosamente.

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA,S.A.

Sylvio de Campos Filho

Guilherme Pinheiro

R J R Stokes

15/39 31 51

Agarcia

Director de Viação

CANTUSIO

N A S

BLEIA ORDI-
ZADA EM 31
DE 1939

nas do mês de
entos e trinta
bro da sede
USIO S.A.,
de Campos,
presentes
ROBERTO
CANTU-
ROMU-
CANTU-
JACOMO
AMAR BOA-
o um total de
nas e sete ações,
total do capital
presença de
acionistas que não
Diretoria, nem
, pelo sr. RO-
O, Diretor Pre-
dade Anônima,
Estatutos sociais,
Presidência, de-
ente instalada a
bléia Ordinária,
Secretário o A-
, subscreve.

nos trabalhos, o sr.
esclareceu que a presente Assembléia foi convocada pelas publicações feitas no "Diario Oficial" do Estado e "Correio Popular" local do dia 28 de fevereiro do corrente ano, para os fins de ser deliberado sôbre o Balanço Geral da Sociedade do ano de 1938, compreendendo a verificação e aprovação de todas as contas do mesmo exercicio e eleição do Conselho Fiscal. — Lida por mim Secretario, a pedido do sr. Presidente, a Ata da Assembléia anterior, foi a mesma aprovada unanimemente, sem discussão. — A seguir o sr. Presidente deu inicio aos trabalhos, pela ordem do dia, passando ás mãos de Secretário, o Relatório da Diretoria, acompanhado dos respectivos anexos e contas demonstrativas, ordenando a sua leitura, o que foi feita por mim Secretário, finda a qual foi igualmente lido o Balanço Geral realizado em 31 de dezembro de 1938 e o respectivo Parecer do Conselho Fiscal. — Em seguida pelo sr. Presidente foram postas em discussão e aprovação tudo quanto acabava de ser lido, tendo sido, sem discussão alguma, aprovados, sendo-se de votar os membros da Diretoria e Conselho Fiscal presentes. A seguir o sr. Presidente, convidou a Assembléia se manifestasse sôbre a eleição do Conselho Fiscal para o exercicio de 1939, apurando-se, por aclamação, a eleição para membros efetivos: MARIO PUPORINI, dr. GUSTAVO RODRIGUES DORIA e ROMEU CANTUSIO e, para suplentes, respectivamente, ORLANDO SANTUCI, LUIZ FANELLI e JULIO TERZI, que foram declarados empossados.

A seguir o sr. Presidente ofereceu a palavra a quem dela quizesse fazer uso, levantando-se o acionista sr. JULIO TERZI, que fazendo uso da palavra, comentando e Relatório da Diretoria, teceu os mais elogiosos comentários à ação produtiva da Diretoria, congratulando-se com os Acionistas, pelo progresso que a S.A., no seu primeiro ano de vida, acabava de atingir, propondo um voto de louvor à mesma Diretoria. As suas palavras foram terminadas de bateo de uma salva de palmas, acompanhando-se todos os presentes à homenagem prestada. E nada mais havendo a tratar, o sr. Presidente declarou encerrada a Assembléia, agradecendo o comparecimento dos srs. Acionistas, do que para constar, eu AUGUSTO CANTUSIO, secretário, escrevi a presente ata que lida e achada conforme, vai por todos assinada.

Augusto Cantusio
Jacomo Cantusio
Romeu Cantusio
Angelo Cantusio
Julio Terzi
Francisco Monarro
Vicente Bonetto
Augusto Cantusio.

É cópia fiel do original. Cantusio — Secretário.

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE S. PAULO

CERTIDÃO

CERTIFICO que a sociedade "CORTUME CANTUSIO SOCIEDADE ANÔNIMA", com sede em Campinas, neste Estado, arquivou nesta repartição sob n. 12.987, por despacho em sessão de vinte de abril de mil novecentos e trinta e nove, a ata de sua assembléia geral ordinária, realizada em trinta e um de março p. p. DOU FÉ. Secretaria da Junta Comercial do Estado de São Paulo, vinte e seis de abril de mil novecentos e trinta e nove. Eu, Maria Ursulina de Castro Pereira, escriturária, a escrevi, conferi e assino: M. Ursulina de Castro Pereira. Eu, Paulo Barrero, chefe da secção do Arquivo e Biblioteca, a subscrevo e assino: P. Barrero.

(6608 - 135$) (27)

ESTRADA DE FERRO PERU'S-PIRAPORA, S.A.

S. PAULO

ATA DA 28.a ASSEMBLÉIA GERAL ORDINARIA

Aos trinta e um dias do mês de março de mil novecentos e trinta e nove, às dez horas da manhã, na séde social da Estrada de Ferro Perús-Pirapora S.A., à rua Xavier de Toledo, número 14, presentes os acionistas constantes do livro de presença, verificado haver número legal para a Assembléia poder validamente funcionar, convidou o dr. Sylvio de Campos Filho, presidente da Estrada em exercício ao dr. Sylvio de Campos e Carlos Eduardo de Campos para respectivamente, presidir e secretariar os trabalhos da mesma. Aceita a indicação pelos presentes e dado inicio aos trabalhos, explicou o dr. Sylvio de Campos Filho que o fim da presente Assembléia era para deliberarem sôbre o relatório, contas e parecer do Conselho Fiscal relativos ao exercício de mil novecentos e trinta e oito, afim de aprovarem os atos da administração relativos àquele exercício e elegerem o novo Conselho Fiscal e Suplentes para o exercício de mil novecentos e trinta e nove, conforme determinavam a lei e os Estatutos sociais, assim como a nova Diretoria, pois tendo terminado o seu mandato, assim como os seus companheiros, deveria ser eleita uma nova Diretoria para presidir os destinos da sociedade durante um novo quatriênio, ou seja desta data, até a Assembléia a ser realizada em março de mil novecentos e quarenta e três. Retirando os presentes na apreciação da matéria, foi pelos mesmos declarado estarem de inteiro acôrdo com as contas apresentadas, o que davam por aprovado o balanço, contas e demais papeis apresentados pela Diretoria, tendo tecido consideração um voto de louvor dos presentes à Diretoria que acabava o seu mandato pela prudência e dedicação com que presidira os destinos da sociedade durante o último quatriênio. A seguir, agradeceu o dr. Sylvio de Campos Filho, em sentidas e eloquentes palavras, a solidariedade e votos dos presentes a seu filho Sylvio, pedindo aos mesmos que, a seguir, [illegible] a Diretoria, passando a eleição da nova Diretoria, do novo Conselho Fiscal e dos suplentes. Convidou o secretário Antonio de Salles Cunha Camargo, para presidir a eleição e convidou o dr. Guilherme Pinheiro para Diretor Secretário, o dr. Guilherme Pinheiro e para Diretor [illegible] o dr. P. p. de Campos Toledo o novo Conselho Fiscal ficou assim constituído: Simão de Toledo Piza, Horacio Cintra Leite e Nelson Perrond. Suplentes: dr. Almirio de Paula Coimbra, José Alves da Cunha Lima e John Holden Ford, dando-se todos como empossados. A seguir, agradeceu o dr. Sylvio de Campos Filho no seu nome e nos dos seus companheiros, a sua escolha para a Diretoria, sendo que após foram os trabalhos dados por terminados, pelo que eu, Carlos Eduardo de Campos, nada mais havendo a tratar, lavrei esta, que assino.

Carlos Eduardo de Campos.
Sylvio de Campos.
Almirio de Campos.
Guilherme Pinheiro.
Sylvio Luciano de Campos.
P. p. de d. Maria Suzanna Dias de Toledo Campos.
Sylvio Luciano de Campos.
Simão de Toledo Piza.
Mario Cintra Leite.
Oscar Dias de Toledo.
P. p. Espólio d. Sylvia Celeste de Campos
Sylvio de Campos.
Suzanna de Campos Cintra Leite.
Sylvio de Campos Filho.

(6529 — 120$) 27.

COMPANHIA BRASILEIRA DE INDU'STRIA E COME'RCIO S'A.

ATA DA ASSEMBLÉIA GERAL ORDINARIA REALIZADA EM 14 DE MARÇO DE 1939

Aos quatorze dias do mês de março de 1939, na séde social, à rua Bôa Vista, n. 15, 7.o andar, sala 3, às 16 horas, teve lugar a assembléia geral ordinária referente ao exercício de 1938, devidamente convocada conforme aviso publicado no "Diário Oficial" do dia 25 de fevereiro do corrente ano.

Pela lista de presença verificou-se o comparecimento dos seguintes acionistas: - Ignacio Wallace Cochrane, Lair Wallace Cochrane, João Spalato, Dr. Paulo da Silva Gordo, Mario Wallace Simonsen, Dr. Hernani de Azevedo Silva, Hugo Borghi e Léo Wallace Cochrane, representando um total de 200 (duzentas) ações.

Assumiu a presidência na forma dos estatutos, o Diretor Presidente, sr. Ignacio Wallace Cochrane, que convidou para secretário o sr. Léo Wallace Cochrane e pediu aos acionistas que exibissem as cautelas de ações de que eram titulares, em virtude de serem ações ao portador. — Exibidas estas, verificou-se que as mesmas correspondiam a lista de presença, havendo número legal para a realização da Assembléia, razão por que o sr. Presidente declarou aberta a mesma, determinando ao secretário que procedesse à leitura do aviso de convocação contendo a ordem do dia, relatório da Diretoria, balanço social do exercício findo e Parecer do Conselho Fiscal — Lidos pelo secretário todos esses documentos, o sr. Presidente poz em discussão, cada um por sua vez, o relatório, balanço e o parecer e como ninguem tivesse pedido a palavra, foram os mesmos postos em votação, tendo sido unânimemente aprovados, deixando de votar os Diretores em relação no relatório e ao balanço. — Não votaram os fiscais sôbre o seu parecer.

Por proposta do acionista sr. Mario Wallace Simonsen foram aprovados os vencimentos de Rs. 1:000$000 (um conto de reis) mensais para cada um, para os diretores Lair Wallace Cochrane e João Spalato, fixados pelo sr. Presidente.

Declarou em seguida o sr. Presidente tomar conhecimento da renuncia do diretor sr. Hugo Borghi, feita a votação, a Assembléia, embora lamentando o afastamento do Diretor [illegible], aceitou o pedido.

Em seguida, o sr. Presidente pôs em discussão a eleição do novo diretor. — Procedendo a eleição, foi eleito o sr. Paulo da Silva Gordo, tendo o sr. Presidente pedido a aprovação para que o ato [illegible] aprovado. [illegible] unanimemente aprovada.

Declarou em seguida o sr. Presidente que a Assembléia devia eleger os membros efetivos e suplentes do Conselho Fiscal, nos termos dos estatutos. — Feita a votação foram reeleitos os membros do atual conselho, a saber: Mario Wallace Simonsen, Léo Wallace Cochrane e Dr. Hernani de Azevedo Silva. — Suplentes: — Jorge Wallace Simonsen, Luiz Wallace Simonsen e Alceu Toledo.

Em seguida, o sr. Presidente prestou diversas informações sôbre a situação geral da sociedade e sôbre os andamentos dos negócios, declarando afinal que si mais ninguem quizesse fazer uso da palavra, daria por encerrada a sessão. - Não havendo quem quizesse fazer uso da palavra, o sr. Presidente deu por encerrada a sessão.

E para constar foi lavrada a presente ata, que, depois de lida e achada conforme, vai assinada pelo Presidente da mesa, por mim secretário e pelos acionistas presentes à Assembléia.

a.) Ignacio Wallace Cochrane
a.) Leo Wallace Cochrane
a.) Hernani Azevedo Silva
a.) Hugo Borghi
a.) João Spalato
a.) Mario Wallace Simonsen
a.) Paulo da Silva Gordo
a.) Lair Wallace Cochrane

(5278 — 120$000) 27

AVISO A' PRAÇA

Aviso à praça e ao comércio em geral que, nesta data, vendi meu estabelecimento comercial, sito nesta praça de Presidente Prudente, à rua Barão do Rio Branco esquina da rua Joaquim Nabuco, ao sr. Shosaku Yano, livre e desembaraçado de quaisquer onus ou responsabilidades, a partir de hoje. Toda e qualquer reclamação será atendida dentro do prazo legal, no escritório de meu advogado, à rua Newton Prado, n. 37. Por ser verdade eu, Rshin Tomoyoshi assino o presente aviso, com a concordância do sr. Shosaku Yano.

Presidente Prudente, 10 de abril de 1939.

Rshin Tomoyoshi

Concordo:

Shosaku Yano.

(Firmas reconhecidas)

(6714 — 99$). 26, 27 e 29

LEILÃO DA MASSA FALIDA DE HABIB SAAD & CIA.

Tufik e Alberto Cury, liquidatários da massa falida supra, avisam os interessados, que no dia 27 de corrente realizar-se-á o leilão de balcões e armações arrecadados na cidade de Santos, cuja venda será efetuada pelo leiloeiro Mendes naquela cidade, às 14 horas no dia supra mencionado.

Tufik e Alberto Cury.

(6702 — 30$) 26-27

COMPANHIA FRANCO PAULISTA DE AGUA FRIA

Acham-se à disposição dos srs. acionistas, na sede da Companhia, à rua Libero Badaró n. 413 — 2.o andar, os documentos a que se refere o art. 127 do Decreto 434 de 4 de julho de 1934, das Sociedades Anônimas, relativos ao ano de 1938.

São Paulo, 24 de abril de 1939.

A DIRETORIA

(6482 — 40$) 26 — 27 — 29

LEADER CLUB DE S. PAULO

ATA DA ASSEMBLEIA GERAL EXETRAORDINÁRIA

Aos dezoito dias do mês de abril de mil novecentos e trinta e nove, às vinte horas, à rua de São Bento, cincoenta e um, setimo andar do Prédio Martinelli, em a sede social do Leader Club de São Paulo, pelo Presidente em exercício, Senhor Waldomiro Pires Oliveira Dia foi declarada aberta a Assembléia, de acôrdo com o edital de convocação, publicado no "Diário Oficial" do Estado, para deliberar sôbre a seguinte ordem do dia: Proceder-se a eleição para ser preenchido o cargo vago de Vice-Presidente devido à renúncia do Senhor Doutor José Leme Dermasio que em carta dirigida ao Presidente pediu sua exoneração do cargo que vinha ocupando, estando presentes os senhores: Edgard Horta Rodovalho, Raphael Doragina, Eduardo Girandon, Domingos Doragina, João Nicolau e Roberto Móra.

Lida a renuncia foi ela aceita por unanimidade, deliberando mais a Assembléia que, da ata ficasse constando um voto de louvor e gratidão ao diretor renunciante, pelos grandes e relevantes serviços que prestou ao Club.

Em seguida, pelo senhor Presidente foi dito que antes de proceder à eleição do novo Vice-Presidente ia proceder à verificação das quótas do Club.

Feita essa verificação, apurou-se que são socios quotistas do Club de São Paulo os seguintes senhores: Dominges Boragina portador de quarenta e oito (48) quótas; João Nicolau, portador de quarente e sete (47) quótas; Waldomiro Pires Oliveira Dias, Raphael Boragina, Edgard Horta Rodovalho, Eduardo Girondon e Roberto Móra, cortadores de mais (1) quóta cada, perfazendo o total de cem (100) quótas, de acôrdo com o art. 19 dos Estatutos do Club.

Constituida a mesa os trabalhos da Assembléia, para a eleição, pediu a palavra o senhor Roberto Móra que indicou à diretoria o nome do senhor Doutor Plinio Pompêo Piza para o cargo vago, porque era merecedor de atenções pelo seu valôr e pelos esforços que tem feito para o engrandecimento do Club, que é conhecido por todos.

O senhor Presidente dirigindo-se aos presentes pediu que caso a sugestão do senhor Roberto Mora fosse aceita se fazer a eleição por aclamação, tendo a Assembléia aceito ao alvitre do senhor Presidente.

Pelo que o senhor Presidente determinou que se fizesse a eleição por aclamação, e foi então aclamado para o cargo de Vice-Presidente, por unanimidade o senhor doutor Plinio Pompêo Piza, que ao ser procurado e ter-lhe sido comunicado a boa nova aceitou o cargo que lhe haviam confiado, prometendo trabalhar e esforçar-se por tudo quanto estivesse ao seu alcance e pelo bom nome do Club, sendo empossado imediatamente no cargo pelo senhor Presidente e demais diretores.

Pelo senhor Presidente foi dito que congratulava-se com os seus companheiros de diretoria e o novo eleito, fazendo votos pela prosperidade sempre crescente do Club.

Em seguida pelo senhor Presidente, foi levantada a Assembléia, por meia hora, para que fosse lavrada a presente ata, sendo a sessão reaberta às vinte e uma horas.

Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a Assembléia, do que para constar, eu, Edgard Horta Rodovalho, lavrei a presente ata, que lida e achada conforme é aprovada, e vai devidamente assinada.

Edgard Horta Rodovalho
Waldomiro Pires de Oliveira Dias
Raphael Boragina
Domingos Boragina
Eduardo Girandon
Roberto Móra
Plinio Pompêo Piza.

(6611 — 75$000) 27

Autos 19.775 Doc 6 194

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA, S/A.

S. PAULO

Exmo. Snr. Dr. Secretario de Estado dos Negocios de Viação e Obras Publicas.

1949

15/149 31 33 MAI 8 14 00 PM 1939

1º Abaricy

Á D.V.
8-5-939
DIRETOR GERAL

A ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA, S.A., pelo seu presidente abaixo assignado, vem expor e requerer a V.Excia. o seguinte :

Pela acta de 28 de Maio de 1936 (21ª Assembléa Geral Extraordinaria) ficou a directoria autorisada pela unanimidade dos accionistas a pedir a desistencia da concessão da estrada de ferro, tendo esta estrada feito o pedido a essa Secretaria em 8 de Junho do mesmo anno, pedido esse que tomou o Nº 3978.

Ultimamente, tambem por unanimidade dos accionistas, (22ª Assembléa Geral Extraordinaria) conforme publicação feita no Diario Official do Estado de 4 de Março do corrente anno, ficou resolvido, expressamente, que se declarasse sem effeito as deliberações da 21ª Assembléa Geral Extraordinaria.

Assim, á vista do exposto, péde a Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, S.A. a revogação do seu pedido de desistencia feito em 8 de Junho de 1936.

E, por ser de Justiça

E.R. Mcê

S. Paulo, 8 de Maio de 1939

Estrada de Ferro Perús-Pirapóra S/A

210

1944

9 Maio 39

Ao Sr. Engº
A. Cocci

A. C. C. C.
Almeida
Engº Chefe 1ª Secção

Auto 12.795 21.
Doc 6
195
3/6

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPORA, S/A.

S. PAULO

RUA JOÃO BRICOLA Nº 24

Exmo. Snr. Dr. Secretario de Estado
dos Negocios de Viação e Obras Publicas.

A Estrada de Ferro Perús-Pirapóra., pelo seu presidente abaixo assignado, vem expor e requerer a V. Excia. o seguinte:

Pela acta de 28 de Maio de 1936)21ª Assembléa Geral Extraordinaria) ficou a directoria autorisada pela unanimidade dos accionistas a pedir a desistencia da concessão da estrada de ferro, tendo esta Estrada feito o pedido a essa Secretaria em 8 de Junho do mesmo anno, pedido esse que tomou o numero 3978.

Ultimamente, tambem por unanimidade dos accionistas,(22ª Assembléa Geral Extraordinaria) conforme publicação feita no Diario Official do Estado de 4 de Março do corrente anno, ficou resolvido, expressamente, que se declarasse sem effeito as deliberações da 21ª Assembléa Geral Extraordinaria.

Assim, á vista do exposto, péde a Estrada de Ferro Perús Pirapóra, S.A. a revogação do seu pedido de desistencia feito em 8 de Junho de 1936.

E, por ser de Justiça

F.R.Moê
ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA, S.A.

(a) Sylvio de Campos Filho

presidente

Ao Exmo. Snr.
Dr. Azevedo Marques

Nº 1ª
6.5.1939
R. Azevedo Marques
Dr.

211

Doc 6

106 385/10

Autos 19.795 (9076-28-138- DV.)

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA

Solicita desistencia da concessão da sua linha entre Perús e Pirapóra.

Nº 43

Sr.Engº Chefe da 1a.Secção.

1) REQUERIMENTOS nº 3.978, de 8 de junho de 1936 e nº 1.949, de 8 de maio de 1939, da Estrada de Ferro Perús - Pirapóra S/A., fls. 1 e 99.

2) OBJÉTO - No primeiro, de nº 3.978, de fl.1, solicita a Estrada

> "a desistencia da concessão pública, para poder continuar com a estrada de ferro em carater puramente industrial e particular;"

e como consequencia, desiste de seu

> "requerimento de 3 de setembro de 1935 em que pedia uma reconsideração do que ficou estabelecido no decreto nº 6744 (doc. nº 2), fls. 4;"

finalmente

> "protesta pelo direito de voltar a pleitear a concessão, si um dia houver melhóras na zona, que assegurem um tráfego compensador;"

No segundo requerimento, de nº 1.949, (fl. 99)

> "péde a revogação do seu pedido de desistencia, feito em 8 de junho de 1936, isto é, pelo primeiro requerimento;"

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

INFORMAÇÃO

3) Como se vê pelos objetivos acima apontados, existem dois assuntos diferentes a tratar entre a Estrada e o Governo, convindo porisso mesmo decidi-los em separado.

4) Um, importante e mais urgente, que convem resolver preliminarmente, é o que trata da desistencia da concessão publica no trecho óra fiscalizado, entre Perús e Entroncamento (16 Kms.).

5) O outro, não menos importante, refere-se ao pedido de reconsideração sobre o prazo improrrogavel estabelecido no decreto nº 6.744, de 5-10-1934, para a conclusão dos trabalhos de construção do prolongamento entre o Km. 16 e Pirapóra.

6) Com respeito à desistencia, o último requerimento, de fls. 99, traz para o caso solução bastante feliz, pois que evita ao Governo o dissabôr de responder à Estrada com uma negativa, que já se delineava claramente ante a reclamação da imprensa que se vê a fls. 6, ante a reclamação, desordenada mas insinuante, de um modesto operario da região, fls. 30, ante a magnifica e bem estudada informação, a fls. 33/48, do saudoso engenheiro José Malhado Quirino, energicamente apoiada pelas informações de fls.49/52 e 79 de V.S. e finalmente após os resultados obtidos com o inquerito orientado pessoalmente pelo Senhor Diretor.

7) Como si fôra a proposito, para provar cabalmente que a Diretoria de Viação tinha orientado seus estudos pelo caminho certo, que no caso era a defêsa do interesse do já apreciavel

numero de habitantes da extensa região, a propria Estrada veio a seu encontro, primeiro por intermedio de um de seus maiores acionistas, Sr.Florindo Beneducci, que diz a fls. 86/87:

> b) Pareceu, a principio, ao suplicante, de necessidade, sinão de conveniencia aos acionistas, a desistencia da concessão, e, por isso, prestou sua anuencia ao pedido que, nesse sentido foi dirigido a V.Excia.
>
> c) Acontece, porém, que os reiterados protestos dos moradores da zona servida pela Estrada de Ferro, publicados pela imprensa, fizeram o suplicante melhor ponderar sobre o assunto, resultando daí convencer-se da inteira justiça daqueles protestos e da nenhuma razão do pedido de cancelamento de concessão formulado pela Estrada de Ferro Perús-Pirapóra. Se é verdade que a Companhia não tem distribuido dividendos, isso decórre, antes, dos contratos verdadeiramente gratuitos que mantem com a Fabrica de Cimento Portland e com emprezas industriais de acionistas, que da falta de fónte de renda.
>
> d) Quando consultasse mais aos interesses materiais dos acionistas desistir da concessão, entregando a Estrada de Ferro à Companhia Brasileira de Cimento Portland, seria, ainda assim, de se ponderar e reter que, acima dos interesses materiais dos acionistas, paira o interesse do publico, que tem como unica via de acesso à Capital, exatamente essa Estrada de Ferro.
>
> e) Assim, pois, o suplicante, na qualidade de titular de quasi cincoenta por cento das ações da Companhia de Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, pondo o interesse publico acima de quaisquer interesses pessoais, retira sua anuencia ao pedido de cancelamento da concessão.

8) E depois por intermedio de seu Presidente que

dis, no requerimento de fls. 99:

> "Pela áta de 28 de maio de 1936 (21ª Assembléa Geral Extraordinaria) ficou a Diretoria autorizada pela unanimidade dos acionistas a pedir a desistencia da concessão da estrada de ferro, tendo esta Estrada feito o pedido a essa Secretaria em 8 de junho do mesmo ano, pedido êsse que tomou o nº 3978.
> Ultimamente tambem por unanimidade dos acionistas, (22ª Assembléa Geral Extraordinaria), conforme publicação feita no Diario Oficial do Estado de 4 de Março do corrente ano, ficou resolvido, espressamente, que se declarasse sem efeito as deliberações da 21ª Assembléa Geral Extraordinaria.
> Assim, à vista do exposto, péde a Estrada de Ferro Perús-Pirapóra S/A, a revogação do seu pedido de desistencia feito em 8 de junho de 1936.

. . .

PARECER

9) Do exposto verifica-se que nada mais cabe ao Governo sinão aprovar este requerimento, o de fls.99, tornando sem efeito o primitivo, de fl.1, que pedia a desistencia da concessão publica.

10) Entretanto, encaminho os autos para decisão de meus superiores, após a qual penso que se deverá oficiar à Estrada dando-lhe conhecimento do que ficar resolvido.

11) Quanto à desistencia da concessão do prolongamento não construido, conforme diz V.S., no tópico 11 de fls. 51, o assunto deve ser cuidado nos autos 30 (30-13-275- DV.) que não es-

tão ainda em meu poder.

12) Deste caso a Fiscalização já está tratando oficiosamente junto à Estrada e espera obter brevemente a desistencia para o trecho não construido de Entroncamento (Km. 16) a Pirapóra, e si possivel a necessaria legalisação dos ramais de Agua Fria e Gato Preto.

D.V., 22 de maio de 1939

Eng.º Ajudante Cont.º.

MLA/

Doc 6

390/108

Autos 19.795 (9.076-28-138.D.V.).

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPÓRA.

Solicita desistência da concessão da sua linha entre Perús e Pirapóra.

Inf.nº 43 do Sr.Engº A.C.Cococi.

1a.Secção.

Nº 142

Sr.Dr.Diretor.

1) O requerimento de fl.99, da própria Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, vem provar o acêrto das conclusões dos pareceres de fls.33/48 e 49/52 dêstes autos, prestados, respectivamente, a 26 de Setembro e 5 de Outubro de 1936.

2) Penso que nada há a deferir pois que não houve solução quanto ao requerimento de fls. 1/2, de 8 de Junho de 1936, cujo assunto ou solicitação a Estrada pede agora fique sem efeito.

---

3) Quanto ao assunto a que se refere o decreto nº 6.744, de 5 de Outubro de 1934 (v.fl.4), - terminação de prazo, a 16 de Maio de 1936, para a construção do trecho da linha férrea entre o Km.16 e Pirapóra - será o mesmo estudado à parte.

4) Mantemos a nossa opinião desde já, que o Govêrno deverá consentir na desistência da concessão do referido trecho pois que tal prolongamento, siquer iniciado, não interessa mais à Estrada e tão pouco ao público.

5) Segundo consta dos tópicos 11) e 12) da informação de fls. 101/105, o Sr.Engenheiro Alexandre Cezar Cococi espera

que em breve a própria Estrada provoque o assunto requerendo a desistência da concessão do trecho cuja construção ainda não foi iniciada, regularizando, outrossim, a situação francamente anômala quanto ao ramal e sub-ramais denominados Estrada de Ferro Gato Preto, Estrada de Ferro Agua Fria e Estrada de Ferro Pires, o primeiro dêles um verdadeiro prolongamento da átual linha em tráfego (v. croquis de fl.32). Retardando-se qualquer iniciativa da Estrada nêsse sentido, esta fiscalização providenciará a respeito, pelo menos quanto ao que diz respeito à concessão em vigôr entre o Km.16 e Pirapóra.

D.V., 24 de Maio de 1939.

Jorge do Amaral Silva

Engº Chefe.

OGF.

G/Nº 313

Pronuncio-me de acôrdo pelo deferimento da petição de fl. 99 da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra.

2.- A respeito do assunto destes autos proponho audiencia do Senhor Doutor José de Carvalho Martins, D.D.Consultor Juridico desta Secretaria de Estado.

3.- Quanto ao assunto a que se referem os topicos 11 a 12 de fls. 104-105 e topicos 3 a 5 de fls. 106-107 será estudado e encaminhado oportunamente á decisão superior nos autos 30-(30-13-275-DV).

D.V., 27 de maio de 1939

B. Mesquita

Diretor

AR/

A C. J.
29.5.939
F. Gayno

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

Fls. 108
Vocilio

CONSULTORIA JURIDICA

AUTOS: 19.795 de 1936. D. V.

INTERESSADO: Estrada de Ferro Perus - Pirapora S/A

ASSUNTO: Solcita desistencia da concessão de sua linha entre Perús e Pirapóra.

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA, S.A.

S. PAULO

ACTA DA 22.a ASSEMBLÉIA GERAL EXTRAORDINÁRIA

Aos quinze dias de Fevereiro de mil novecentos e trinta e nove, às dez horas da manhã, no Escritório da Companhia, à Rua Xavier de Toledo n. 14, 5.a sobreloja, presentes os acionistas constantes do livro de presença e que esta tambem subscrevem, verificado haver número legal para a Assembléia poder validamente funcionar, convidou o dr. Sylvio de Campos Filho, Presidente da Companhia em exercício, ao dr. Sylvio de Campos e Carlos Eduardo de Campos, respectivamente para Presidente e Secretário da Assembléia. Aceita a indicação pelos presentes e dado início aos trabalhos pelo Sr. Presidente foi então dito que, como era do conhecimento todos acionistas, fora sempre pensamento da atual Diretoria, como das Diretorias anteriores, à vista do nulo resultado verificado, desde mais de doze anos, com os projetos de venda e exploração comercial das terras pertencentes à Companhia, [illegible] dias, na parte não necessária [illegible] da Estrada de Ferro e aos compromissos entabolados com a Companhia de Cimento, [illegible] particularmente aos [illegible] dando-se a êstes a o[illegible] de desenvolvê-las, [illegible] a sua privada iniciativa; e que, por motivos similares e tendo-se em vista a conveniência de [illegible] a Companhia, à sua atividade ao funcionamento da Estrada de Ferro ao serviço das duas [illegible] a que precipuamente [illegible] isto é, a fabricação de cimento e de cal, constituía [illegible] bem projecto, por todos [illegible] com simpatia, a transferência da Usina do Gato Preto, [illegible] pessôas. Nesta tentativa, havia sido [illegible] entre os Srs. acionistas, desde longa data, os entendimentos necessários a que a passagem desses bens se fizessem aos Srs. Dr. Sylvio de Campos, e Florindo Beneduci, que, representando, então, ao tempo desses entendimentos a quasi totalidade das ações da Companhia, apresentaram-se como os mais indicados a pleitear junto aos demais acionistas a exclusividade dessa transferência. Em consequência desde 1.931, acertados pelos mesmos srs., entre si e com os demais consócios, os têrmos dessa transferência, recebeu o Senhor Florindo Beneduci, pela escritura de vinte e sete de julho daquele ano, lavrada nas notas do 8.o Tabellião desta Capital a metade ideal das glebas pertencentes à Companhia nos imóveis denominados Santa Fé e Polvilho, bem como nos bens que constituem a referida Usina do Gato Preto, ficando tambem estabelecido nesta ocasião que a outra metade ideal desses mesmos imóveis e bens seria transferida ao Dr. Sylvio de Campos, quando ao mesmo aprouvesse recebe-la. Sucede, porem, que a Diretoria vinha de receber do mesmo Dr. Sylvio de Campos algumas ponderações em torno do assunto digo deste assunto, em oficio datado de 10 do corrente mês, segundo as quais, em virtude do fato de ter êle transferido por venda aos dr. Sylvio de Campos Filho, dr. Sylvio Luciano de Campos, dr. Carlos Eduardo de Campos e dona Suzana de Campos a quasi totalidade das ações que possuia na Companhia, a estes é que deveria ser feita a transferência daquela metade ideal, não só porque essa fôra a intenção do transmitente, como porque, em consequencia do fato da venda das ações já inexistia na pessoa do vendedor a qualidade de grande acionista, justificativa da transferência da metade ideal a ele comprometida; daí resultando que tal qualidade melhor se diria pertencer aos referidos adquirentes que a êle. Antes o expusso, declarou o sr. Presidente que, propunha aos srs. acionistas deliberassem sobre a materia acima e que, se bem lhes aprouvesse, se dignassem votar as resoluções seguintes: a) — aprovar ratificando-a expressamente, a transferência feita a Florindo Beneduci, na escritura de vinte e sete de julho de mil novecentos e trinta e um, dos bens descritos e mencionados acima, a saber: a metade ideal das glebas adquiridas pela Companhia, nos imoveis Santa Fé e Polvilho e a metade ideal dos bens que constituem a Usina de Cal do Gato Preto; b) — que, com referência à metade destes ultimos bens, ficasse a Diretoria autorizada a sanar os defeitos de forma acaso verificados naquela escritura ou a acertar com Florindo Beneduci e declaração da nulidade da transferencia dos mesmos, se este assim preferisse; c) — autorisar a Diretoria a transferir aos acionistas Dr. Silvio de Campos Filho, Dr. Silvio Luciano de Campos, dr. Carlos Eduardo de Campos e dona Suzana de Campos, ora pelo seu casamento Dona Suzana de Campos Cintra Leite a outra metade ideal das glebas dos sitios Santa Fé e Polvilho, bem como a outra metade dos bens que constituem a Usina de Cal do Gato Preto, no caso de, em lugar da declaração da nulidade ser feita a revalidação ou ratificação ou retificação da transferência da outra metade a Florindo Beneduci; d) — autorizar o Presidente da Companhia, como representante estatutário e legal da mesma, a assinar todos os instrumentos e escrituras concernentes a estas operações, ainda aquelas em que deva figurar também como adquirente, cabendo-lhe ainda, para perfeita regularidade das mesmas operações obter do dr. Sylvio de Campos a desistência expressa e formal do compromisso existente em seu favôr, para transferência da metade dos imóveis e da Usina retro mencionados; e) — autorizar a Diretoria [illegible] a tempo [illegible] de arrendamento ou outro meio [illegible] exploração do imóvel dis[illegible] Usina de Cal, na hipotese [illegible] dos acordos do dr. Sylvio de Campos e de Florindo Beneduci, sobre a mesma, celebrando-se ao mesmo tempo, com o mesmo contratante, contrato em que se regule o uso, conservação e custeio da Estrada de Ferro da Companhia; f) — que fiquem expressamente declaradas sem efeito as deliberações da vigésima primeira assembléia geral extraordinária de vinte oito de maio de mil novecentos e trinta e seis. Depois de deliberarem, resolveram os acionistas na sua unanimidade, que: a) — ficasse aprovada e ratificada a transferência feita a Florindo Beneduci, pela escritura de vinte e sete de julho de mil novecentos e trinta e um da metade ideal das glebas adquiridas pela Companhia nos imóveis Santa Fé e Polvilho; b) — que, com referência a metade ideal dos bens que constitue a Usina de Cal do Gato Preto, uma vez que o sr. Florindo Beneduci e o dr. Sylvio de Campos, preferem declarar nula a transferência dos mesmos, desistindo por uma futura escritura pública daqueles bens, ficava autorizada a Diretoria a acertar com os mesmos os têrmos daquela desistência; c) — que, ficava autorizada a Diretoria a Transferir aos acionistas dr. Sylvio de Campos Filho, dr. Sylvio Luciano de Campos, dr. Carlos Eduardo de Campos e dona Suzana de Campos Cintra Leite, a outra metade ideal das glebas dos sitios Santa Fé e Polvilho, em vista do oficio dirigido a mesma pelo dr. Sylvio de Campos em dez do corrente mês, e, sobretudo, em vista de assim ter resolvido a unanimidade dos acionistas; d) — que ficava autorizado ao dr. Sylvio de Campos Filho, como, representante legal que é da Companhia representá-la em todos os atos constantes desta ata, ainda mesmo naqueles em que figure também como adquirente; e) — e que, finalmente, ficava autorizada a Diretoria a arrendar, imediatamente feita a desistência ou declaração de nulidade pelos dr. Sylvio de Campos e Florindo Beneduci, a Usina de Cal e seus pertences, a terceiro, de preferência a acionista da Companhia, fazendo-se ao mesmo tempo com o contratante ou contratantes, contrato que regule o uso, conservação e custeio da Estrada de Ferro; f) — que ficavam expressamente declaradas sem efeito as deliberações da vigésima primeira assembléia geral extraordinária de vinte e oito de maio de mil novecentos e trinta e seis. Nada mais havendo a tratar, deu o Presidente da Assembléia os trabalhos por terminados, lavrando, eu, secretário, a seguir a presente ata, que depois de lida e aprovada foi por todos assinada, assim como a sua cópia dactilografada. Eu, Carlos Eduardo de Campos, secretário, a lavrei e subscrevo.

Carlos Eduardo de Campos

Sylvio de Campos

Florindo Beneduci

Flavio Beneduci

Suzana de Campos Cintra Leite

P.p. Espólio d. Sylvia Celeste de Campos

Sylvio de Campos

P.p. d. Maria Suzanna Dias de Toledo Campos

Sylvio Luciano de Campos

Sylvio Luciano de Campos

Sylvio de Campos Filho

(3685 — 180$000) (4)

COMPANHIA CONSTRUTORA DE SANTOS

ASSEMBLÉIA GERAL ORDINARIA

São convidados os senhores acionistas da Companhia Construtora de Santos S. A. para se reunirem em assembléia Geral ordinária, em sua séde, à rua Bôa Vista n. 15, 1.o andar, às 14 horas do dia 15 do corrente, afim de tomarem conhecimento do relatorio da Diretoria e parecer do Conselho Fiscal, balanço e contas da administração relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 1938, assim como para procederem à eleição do Conselho Fiscal e seus suplentes para o exercicio de 1939.

A DIRETORIA

(3717 — 15$000) — 4 —

ASSISTÊNCIA MÉDICA-FAMACEUTICA (A. M. F.)

EXTRATO

para o registro de seus Estatutos no 2.o Oficio de Registro de Titulos, à rua João Briola, 8

I — Denominação: — Assistência Médica-Farmacêutica (A. M. F.). — Séde — Capital de S. Paulo. — Fins: — Beneficentes, consistentes na assistência médica e odontológica aos seus associados e familias dêstes, zelando pela sua saúde na forma dos Estatutos. — II — Administração e representação: — A administração cabe a um Presidente perpétuo, seu fundador, que será auxiliado por dois diretores de sua livre nomeação e destituição. — A representação, tanto em juizo como fóra dêle compete ao Presidente. — III — Responsabilidade dos membros: — Os membros da Diretoria como da sociedade não respondem, nem mesmo subsidiariamente, pelos compromissos sociais. — IV — Reforma dos Estatutos: — Poderão ser reformados por deliberação da Diretoria. — V — Extinção da pessôa jurídica e destino do respectivo patrimônio — Extinguindo-se a sociedade, por deliberação de seu Presidente ou na conformidade do disposto no artigo 21 do Código Civil, o respectivo patrimônio reverterá ao Presidente, ou terá o destino por êle determinado.

(3634 — 30$) (4)

BANCO GERMÂNICO DA AMERICA DO SUL

DEUTSCH - SUDAMERIKANISCHE BANK A.-G.

BALANCETE DAS SUCURSAIS DO RIO DE JANEIRO, S. PAULO E SANTOS, EM 28 DE FEVEREIRO DE 1939

CARTA PATENTE DE 27 DE MAIO DE 1911

ATIVA

	Rs.	Rs.
Letras descontadas		20.879:914$000
Letras e efeitos a receber em cobrança do Exterior	121.735:278$700	
Letras e efeitos a receber em cobrança do Interior	91.786:061$100	213.521:339$800
Emprestimos em contas correntes		53.266:714$500
Valores caucionados	37.160:288$200	
Valores depositados	73.000:187$500	110.000:475$700
Caixa Matriz		1.030:[illegible]
Filiais no Exterior		30:[illegible]
Filiais no Interior		5.760:[illegible]
Correspondentes no Exterior		7.600:[illegible]
Correspondentes no Interior		3.040:[illegible]
Titulos e fundos pertencentes ao banco		141:[illegible]
Hipotécas		1.204:[illegible]
Caixa em moeda corrente no Banco, em outras especies, no Banco do Brasil e em outros bancos		67.[illegible]
Edificio do banco		3.600:[illegible]
Diversas contas		101.401:[illegible]
Rs.		589.171:173$942

PASSIVA

Capital		10.000:000$000
Fundo para aumento de capital no Brasil		5.000:000$000
Depósitos em contas correntes com juros		60.652:248$700
Depósitos em contas correntes limitadas		9.235:360$000
Depósitos a prazo fixo		33.220:504$000
Depósitos em contas correntes sem juros		4.480:200$000
Depósitos em cobrança do Exterior	121.735:278$700	
Depósitos em cobrança do Interior	91.786:061$100	213.521:339$800
Titulos em caução e em depósito		110.220:[illegible]$700
Caixa Matriz		13.517:[illegible]$000
Filiais no Exterior		1.182:[illegible]$000
Filiais no Interior		5.853:[illegible]$500
Correspondentes no Exterior		5.932:[illegible]$000
Correspondentes no Interior		297:[illegible]$000
Valores hipotecários		1.204:617$200
Letras a pagar		2.414:703$200
Diversas contas		110.714:[illegible]$543
Rs.		589.171:173$942

S. E. & O.

BANCO GERMANICO da America do Sul

PETERS AHLERT

(3686 — 100$000) — Dia 4 —

S.A. INDUSTRIAS DE SEDA NACIONAL

GESTÃO DE 1938

A partir desta data ficam à disposição dos senhores acionistas, na séde social, à rua Manoel Vitorino, 322, os documentos a que se refere o art. 147, do decreto n. 434, de 4 de julho de 1891.

São Paulo, 28 de fevereiro de 1939.

A Diretoria.

(3601 - 30$) (2-3-4)

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

TRANSFERÊNCIAS DE AÇÕES

Comunico aos srs. acionistas que, a partir de 10 do corrente, ficam suspensas as transferências de ações da emissão de 1937, com 55 o/o realizados, para lançamento da quarta chamada de capital.

A 15 do corrente ficarão restabelecidas as transferências das mesmas ações, com 70 o/o realizados.

São Paulo, 3 de março de 1939.

A. de Padua Salles,
Diretor-Presidente.

(3707 - 15$) (4)

SOCIEDADE CIVIL LUONGO & CONZO

Por documento particular de dois de março de 1939, José Luongo e Armando Conzo contratearam uma sociedade civil particular que girará sob a firma de Luongo & Conzo, para o fim especial de exercer as funções de agentes da Loteria Federal do Brasil e da Loteria do Estado de São Paulo, na sua séde nesta Capital e nas filiais que forem creadas nesta Capital e no interior do Estado. O capital social é de quarenta contos de réis entrando cada sócio com vinte contos de réis. A sociedade, cujo prazo é de duração indeterminada, será administrada por qualquer dos sócios.

(3690 - 15$) (4)

COMPANHIA VIDRARIA SANTA MARINA

PAGAMENTO DE DIVIDENDO

Do dia 15 do corrente mês em diante, no escritório da Companhia, à av. Santa Marina s.n., nesta Capital, será pago o dividendo correspondente ao exercício findo em 31 de dezembro de 1938.

São Paulo, 4 de março de 1939.

A Diretoria.

(3.700 — 100$000) 4

219

DOCB

892/20

Doc 6

114 fls. 1 Hercia 394/p

CONSULTORIA JURIDICA

AUTOS: 19.795 de 1936. D. V.

INTERESSADO: Estrada de Ferro Perus - Pirapora S/A

ASSUNTO: Solicita desistencia da concessão de sua linha entre Perus e Pirapora.

PARECER Nº 1.685

Solução: Indicando providencias.

De acôrdo com o proposto no topico nº 1, de fls. 107 e á vista do requerido a fls. 99 comprovado pela publicação que ora esta Consultoria apensa a fls. 108.

Tal o meu parecer, salvo melhor juizo.

São Paulo, 29 de maio de 1939.

José de Carvalho Recaldes

CONSULTOR JURIDICO

3756

Vistos. 30.5.939.

DIRETOR GERAL

220

Doc 6

GABINETE DO SECRETARIO

AUTOS: 19.795 (1936) D.V.

INTERESSADO: Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, S/A.

ASSUNTO: Solicita desistencia da concessão de sua linha entre Perús e Pirapóra.

— Deferido —
31/5/939

PARA USO EXCLUSIVO DO SECRETARIO

Doc 6

~~116~~ ~~111~~ 111

SECRETARIA DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS
DIRETORIA GERAL

Autos N. 19795 de 1936

Interessado: E.de Ferro Perús Pirapora.

Á D.V.

31-5-939

DIRETOR GERAL

1ª Secção.

1 / 6 / 1939.

Secretaria de Viação

Ao Sr. Dr.

A. Cococi

O.V. 2-6-1939

Doc 6

Autos 19.795 (9076-28-138- D. V.)

MINUTA DE OFICIO

À Estrada de Ferro Perús - Pirapóra

Comunico a Vossa Senhoria que, de acôrdo com o despacho de 31 de Abril último, do Exmo. Sr. Dr. Secretário da Viação e Obras Públicas, foi deferido o requerimento (de Vossa Senhoria, datado) ~~nº 1.949~~, (de 8 de Maio último, ~~dêste ano~~, tornando sem efeito o ~~do nº 3.978~~, de 8 de Junho de 1936, em que essa Estrada pedia a desistência da concessão de sua linha entre Perús e Pirapóra.

Tenho a honra, etc.

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

Doc 6

118

Autos 19.795 (9076-28-138- D. V.)

ESTRADA DE FERRO PERÚS - PIRAPÓRA

Solicita desistência da concessão da sua linha entre Perús e Pirapóra.

Nº 47

Sr. Engº Chefe da 1a. Secção.

1) REQUERIMENTOS nº 3.978, de 8 de Junho de 1936 e nº 1.949, de 8 de Maio de 1939, da Estrada de Ferro Perús - Pirapóra S/A, fls. 1 e 99.

2) OBJÉTO - No primeiro, de nº 3.978, de fls. 1, solicita a Estrada

> "a desistência da concessão pública, para poder continuar com a estrada de ferro em carater puramente industrial e particular."

No segundo requerimento, de nº 1.949,

> "pede a revogação do seu pedido de desistência, feito em 8 de Junho de 1936, isto é, pelo primeiro requerimento."

3) Tendo o Senhor Doutor Secretário deferido o requerimento que torna sem efeito o pedido de desistência da concessão, fls. 110, penso ser conveniente esta Diretoría oficiar à Estrada de Ferro Perús - Pirapóra, dando-lhe conhecimento do fato.

Autos 19.795 (9076-28-138- D. V.) 119 ~~111~~. 392

Doc 6

4) Junto minuta a fls. 112 .

D. V., 3 de Junho de 1939.

Alf. C. Cocci

Engº Ajudante Contº.

MPS.

S. Sr Diretor

De acôrdo pela expedição do ofício cuja minuta consta de fl. 112.

D. V. 3. 6. 1939

Jorge do Amaral Silva
Engº Chefe 1ª secção

4ª Secção.
6 / 6 / 1939
B. Mayer

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

225

Doc 6

DIRETORIA DE VIAÇÃO

D/Nº 856

19.795-(9076-28-138-DV)

São Paulo, 6 de junho de 1939

Senhor,

Comunico a Vossa Senhoria que, de acôrdo com o despacho de 31 de maio último, do Excelentissimo Senhor Doutor Secretario da Viação e Obras Publicas, foi deferido o requerimento de Vossa Senhoria, datado de 6 do mesmo mês, tornando sem efeito de 8 de junho de 1936, em que essa Estrada pedia desistencia da cessão de sua linha entre Perúse Pirapóra.

Tenho a honra de reiterar a Vossa Senhoria os protestos de minha distinta consideração.

a) B. A. Marques.

Diretor.

1ª Secção.

6 / 6 / 1939

Diretoria de Viação

Ao Senhor Doutor Sylvio de Campos Filho,

Presidente da Estrada de Ferro Perúse Pirapóra S/A.

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

226

Doc 6

121

401

1a.Secção.

Sr.Dr.Diretor

Proponho o arquivamento destes autos.

D.V., 9 de abril de 1942

Engº Chefe

Diretoria de Viação
ARQUIVEM-SE
DIRETOR

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

227

122 402

Doc 6

20. V.

SECRETARIA DA VIAÇÃO
JUN 21 1951
GABINETE DO SECRETÁRIO

?

INDICAÇÃO N. 585, DE 1951

Considerando que a estrada de ferro Perús-Pirapóra, construida em 1.910, tinha como finalidade ir até a cidade de Pirapora, mas, infelizmente, ficaram suas obras interrompidas, parando em meio do caminho,

Considerando que Pirapora não é sòmente um Santuário, como um centro industrial de relativa importancia, dada a grande exportação de minérios, com cal, mármore, kaolin, ferro, etc.,

Considerando que, atualmente, a referida ferrovia é de propriedade do Governo do Estado,

Indico seja oficiado ao Executivo, via Secretaria da Viação e Obras Públicas pedindo sejam proseguidas as obras em apreço, para que essa estrada de ferro vá até Pirapóra, como é sua finalidade.

Sala das Sessões, 11 de junho de 1951.

(a) Pinheiro Junior

PROTOCOLO DA ENTRADA
21 JUN 51

À Secretaria.
21.6.51

Ao Exp. Moreira
DV. 22/6/51

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

228

Doc 6

123 403 118

Autos 19.795 (9076-28-138-D.V.)

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA, S/A

A.Inicial- Solicita desistencia da concessão da sua linha entre Perús e Pirapóra.

1ª Secção

Nº 10.

A. Atual - Prolongamento da ferrovia Perús-Pirapóra,S/A, do km. 16 a Pirapóra.

Snr. Engº Chefe.

1. A indicação nº 585, de 1951, a fls. 117, trata do prolongamento do km. 16 a Pirapóra, na ferrovia Perús-Pirapóra, de propriedade da "Sociedade Anonima", e não pertencente ao Estado como nela referido.

2. À Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, foi concedida esta ferrovia com cerca de 36 kms., dos quais apenas foram construidos 16 kms., inaugurados em 1914, e acham-se em tráfego normal;quanto aos restantes 20 kms., embóra concedidas várias prorrogações para a sua construção não foram concluidos, tornando-se a sua concessão caduca, em vista dos termos do Decreto nº 6744, de 5 de outubro de 1934, fls. 4, que determinou a data improrrogavel de 16 de maio de 1934, para a sua conclusão.
Pela interessada não foi tomada qualquer providência, relativamente ao assunto.

3. Os decretos que regem a concessão da Estrada Perús-Pirapóra, S/A, como consta de fls. 49 e 50, são os seguintes:

C O N C E S S Ã O

Decreto nº 1.866, de 26/4/1910.

Estudos definitivos.

Decreto nº 1.940, de 4/10/1910	entre os quilometros 0 e 16.
Decreto nº 1.979, de 10/1/1911	
Decreto nº 2.473, de 4/3/1914	entre km. 16 Pirapóra.

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

229

124 404/119

Doc 6

PRORROGAÇÕES DE PRAZO PARA A CONCLUSÃO DOS TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO ATÉ PIRAPÓRA.

1)	Termo de 8/5/1913	Até	8/11/1915
2)	Decreto nº 2.608, de 29/10/1915	"	16/11/1918
3)	" nº 2.863, de 7/11/1917	"	16/11/1920
4)	" nº 3.139, de 26/3/1920	"	16/11/1922
5)	" nº 3.371, de 23/6/1921	"	16/ 5/1924
6)	" nº 3.743 de 15/10/1924	"	16/ 5/1929
7)	" nº 4.613, de 4/7/1929	"	16/ 5/1934
8)	" nº 6.744, de 5/10/1934	"	16/ 5/1936.

D.V., 5 de julho de 1951.

J. Oliveira.

Engº classe "U".

ALC.

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

125 405 190 M.D.

Doc 6

Autos 19.795 (9.076-28-138-D.V.)

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA, S/A.

Assunto inicial - Solicita desistência da concessão da sua linha entre Perús e Pirapóra.

Assunto atual - Prolongamento da ferrovia Perús-Pirapóra, S/A., do km. 16 a Pirapóra.

1a. Secção

Nº 93

Sr. Diretor.

1) Para esclarecimento da indicação nº 585/1951, a fls. 117, é prestada a informação de fls. 118, com relação a situação legal da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra.

2) Esta ferrovia é mais de interesse particular do que público, pois, os seus transportes limitam-se a materias primas, produtos manufaturados e operários, interessando às indústrias de cimento e cal, proprietárias da mesma.

3) Sendo a zona por ela servida constituida de terras fracas e acidentadas, é mínima a sua produção agrícola, e preferencialmente é transportada por caminhões.

D. V., 6 de julho de 1951.

Engº Chefe.

PROTOCOLO 7 JUL 51 ENTRADA

MPS.

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

231

120 vezes
J. M.

1257

S/ 1ª Secretaria – Sr. Moreira.

Guardar seja encaminhado
pelo Palácio, o ofício a respeito,
atualizando, então, devidamente
o assunto.

10.7.57

PROTOCOLO
11 JUL 57
ENTRADA

121 vers. J.M.

126 406/P

Doc 6

Autos 19.795 (9076-28-138-DV)

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA S/A

A. Inicial - Solicita desistência da concessão da sua linha entre Perús e Pirapora.

A. Atual - Regularização da construção de 2 ramais e 1 sub-ramal denominados Gato Preto, Agua Fria e Pires, em face da Lei nº 30, de 13 de junho de 1892.

1ª Secção

Nº 15

Sr. Engº Chefe.

1. Na última inspeção realizada aos serviços da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, S/A, aproveitei a oportunidade para examinar os 2 ramais e 1 sub-ramal, que forám construidos sem prévia autorização do Govêrno, conforme consta dêstes autos, fls. 39 itens 17/19, fls. 50 item 6/ e fls. 106/item 5.

2. À Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, S/A, foi concedida uma linha férrea, sob o regime da Lei nº 30, de 13 de junho de 1892, que partindo de Perús (E.F.S.J.) terminasse em Pirapóra, passando por Parnaíba, com a extensão aproximada de 36 km., dos quais foram apenas executados 16 km. e inaugurados em 1914.

3. Em 8 de junho de 1936, fls. 1, requereu ela a desistência dessa concessão pública, continuando, entretanto, com o trecho em tráfego e em carater puramente particular; desistindo, assim, do pedido anterior relativo a prorrogação do prazo para a conclusão do trecho do km. 16 á Pirapóra, a que se refere o decreto nº 6.774, de 5 de outubro de 1934.

4. Sobre êste pedido manifestou-se esta Secção desfavoravelmente a exploração do trecho em tráfego, em carater particular e favoravelmente ao cancelamento da concessão do trecho a ser construido, fls. 51. Entretanto, antes de qualquer decisão,

232

1264

121

MINUTA DE OFÍCIO

À Estrada de Ferro Perús-Pirapóra, S/A

Tendo esta Diretoria verificado que o prolongamento e ramais, além do km. 16 dessa ferrovia, ha tempos executados por essa Companhia, não se acham de acôrdo com o que estabelece a Lei nº 30, de 13 de junho de 1892, solicita a Vossa Senhoria as necessárias providências no sentido de ser regularizada a situação dos mesmos.

Reitero, etc.

Diretor de Viação.

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

~~127~~ 407/32 J.M.

Doc 6

desistiu a interessada do referido pedido, fls. 99, que sendo encaminhado a descisão superior com parecer idêntico ao anterior, - fls. 106, foi deferido pelo Senhor Secretário dos Negócios da Viação e Obras Públicas, em despacho de 31/5/39, fls. 110, continuando, portanto, o trecho em tráfego, sob o regime da Lei nº 30, e caduca a concessão relativa ao trecho a ser construido. (veja planta a fls. 38.

5. Assim sendo, continúa anormal a situação dos ramais e sub-ramal referidos no início desta, e para que seja regularizada essa anomalia, proponho a expedição do ofício minutado a fls. 121.

D.V., 30 de outubro de 1951.

J. Almeida

Engº classe "U".

ALC.

Ao Engº Almeida

Verificar a atual situação dos ramais referidos no item 1 e entender-se diretamente com o representante legal da Empresa, quanto à legalização dos mesmos, enquanto se aguarda ~~a providência~~ a providência referida no despacho de fls. 120 V.

DV. 17/11/51

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

NADA SE ESCREVERÁ NESTA MARGEM

Doc 6

~~127~~ 408/123

Autos 19.975 (9076-28-138-DV)

ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPÓRA S/A

A.Inicial: Solicita desistência da concessão de sua linha entre Perús e Pirapóra.

A.Atual:- Regularização da construção de 2 ramais e 1 sub-ramal denominados Gato Preto, Agua Fria e Pires, em face da Lei nº 30 de 13 de junho de 1892.

1ª Secção

Nº -14-

Sr. Engº Chefe

A fim de manter as pastas de dados informativos, atualizadas, proponho que esta Diretoria oficie a E.F.Perús-Pirapóra, solicitando-lhe a remessa de duas plantas, atualizadas, das suas linhas em tráfego, inclusive dos ramais e sub-ramais, na escala de 1:50.000. D.V., 19 de janeiro de 1957

J. Moreira

Julio Moreira Fº
Engº "Y"

JMF/wgs.

Sr. Diretor
De acôrdo
21.1.57
Chefe 1ª Secção

DIRETORIA DE ENGENHARIA 21 JAN 57

Modêlo 3

234

Doc 6

129 409/24

Diretoria de Viação
D/nº 126

São Paulo, 22 de janeiro de 1.957

19795 (9076-DV)

Senhor Diretor-Presidente

Solicito a Vossa Senhoria o obséquio de fornecer a esta Diretoria, duas plantas atualizadas, em escala de 1.50.000, das suas linhas em tráfego inclusive dos ramais e sub-ramais.

Apresento a Vossa Senhoria os protestos de minha distinta consideração.

Tácito Piratiny Nascimento
Diretor

Ao Senhor Doutor Manoel João Abdalla,
Diretor-Presidente da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

Eng. J. Moreira
23.1.57

TMF/alc.

Modêlo 3

235

Doc 6

130 ~~118~~ 4192

Autos 19.795 (9.076-28-138-DV)

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA S/A

A.Inicial: Solicita desistencia da concessão da sua linha entre Perús-Pirapóra.

A.Atual:- Regularização da construção de 2 ramais e 1 sub-ramal denominados Gato-Preto, Agua Fria e Pires, em face da lei nº 30, de 13 de junho de 1892.

1ª Secção

Nº -40-

Sr. Engº Chefe

Proponho que se oficie à Estrada, reiterando o pedido constante do ofício desta Diretoria D/nº 126, de 22.1.57, relativo ao pedido de fornecimento de duas plantas atualizadas, em escala de 1.50.000, das suas linhas em tráfego, inclusive dos ramais e sub-ramais.

2- Ofereço a minuta de ofício em apenso.

D.V., 9 de abril de 1957

J. Moreira

Julio Moreira Fº
Engº "Y"

JMF/wgs.

Sr. Diretor
De acôrdo
9.4.57
[illegible]
[illegible]

PROTOCOLO DE ENTRADA
-9 ABR 57

Modêlo 9

236

Diretoria de Viação

D/nº 685

Doc 6

131 411 126 J.M.

São Paulo , 10 de abril de 1.957

19795(9076-DV)

Senhor Diretor-Presidente

Reitero a Vossa Senhoria o pedido de fornecimento de duas plantas atualizadas, em escala de 1:50.000, das suas linhas em tráfego, inclusive dos ramais e sub-ramais, constante do meu ofício D/nº 126, de 22.1.57.

Apresento a Vossa Senhoria os protestos de minha distinta consideração.

Tácito Pirstiny Nascimento
Diretor

A' 1ª Secção
10.IV.57

PROTOCOLO GERAL

Ao Senhor Doutor Manoel JOÃO ABDALLA,
Diretor-Presidente da Estrada de Ferro Dorés-Pirapora.

JMF/alc.

Eng. Moreira
11.4.57
Chefe 1ª Secção

Modêlo 3

237

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPÓRA S/A.

RUA XAVIER DE TOLEDO, 14 - 2° ANDAR - FONE 35-3131 R II C/POSTAL 8126

- SÃO PAULO -

132 127 Doc 4/2

São Paulo, 23 de julho de 1957

Ilmo. Sr.
Dr. Tácito Piratiny Nascimento
MD. Diretor de Viação da
Secretaria de Estado dos Nugócios da Viação e
Óbras Públicas
Capital

Senhor Diretor.

Ref. ofs. D/n° 656 e D/n° 685, de 10.4.57.

Atendendo a solicitação de V.S. contida nos ofícios em epígrafe, vimos, pela presente, passar às mãos de V.S. duas cópias da planta autualizada de nossa Estrada, em Escala de 1: 50.000.

Sem outro particular, subscrevemo-nos

ESTRADA DE FERRO PERÚS-PIRAPORA, S/A.
Diretor-Secretário

4049

PROTOCOLO GV 27 JUL 57 CENTRALIZAÇÃO

CARN.

A 1ª Secção
27 / 7 / 1957.
Geraldo de Oliveira

Eng. Moreira
22.7.57

PROTOCOLO GV 27 JUL 57 CENTRALIZAÇÃO

238

E.F. PERÚS-PIRAPÓRA

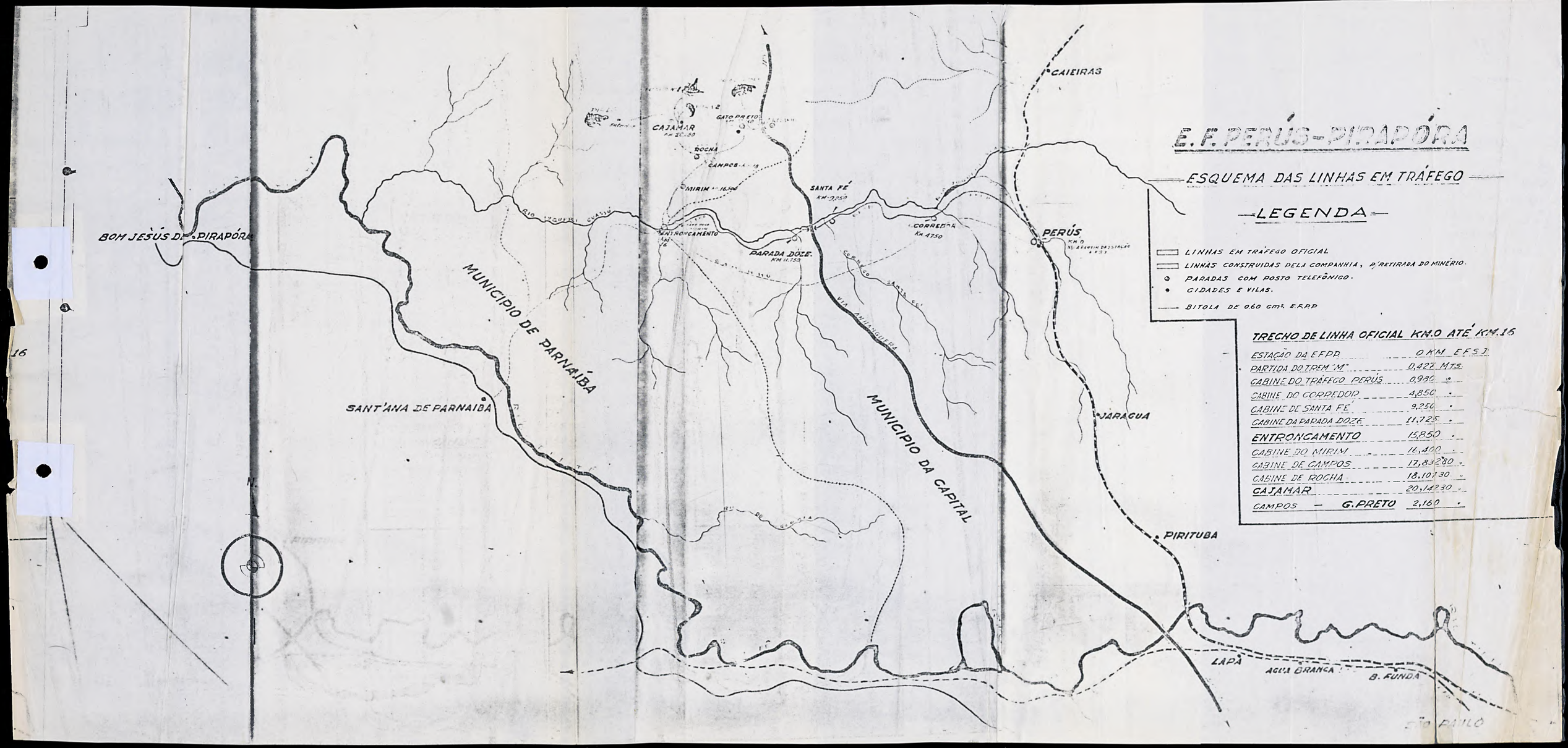
ESQUEMA DAS LINHAS EM TRÁFEGO

LEGENDA

- LINHAS EM TRÁFEGO OFICIAL
- LINHAS CONSTRUIDAS PELA COMPANHIA, P'RETIRADA DO MINÉRIO.
- PARADAS COM POSTO TELEFÔNICO.
- CIDADES E VILAS.
- BITOLA DE 0,60 cms. E.F.P.P.

TRECHO DE LINHA OFICIAL KM.0 ATÉ KM.16

ESTAÇÃO DA E.F.P.P.	0 KM E.F.S.J.
PARTIDA DO TREM "M"	0,427 MTS.
CABINE DO TRÁFEGO PERÚS	0,980 "
CABINE DO CORREDOR	4,850 "
CABINE DE SANTA FÉ	9,250 "
CABINE DA PARADA DOZE	11,725 "
ENTRONCAMENTO	15,850 "
CABINE DO MIRIM	16,400 "
CABINE DE CAMPOS	17,83230 "
CABINE DE ROCHA	18,10130 "
CAJAMAR	20,14230 "
CAMPOS — G. PRETO	2,160 "



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 414

do ..... n.º ..... / ..... (a) .....

Interessado: ABPF

Assunto: Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Anhembi.

À Diretoria Técnica,

Acabamos de receber telefonema de membro da ABPF, através do qual se comunicou que não se efetivou a venda das locomotivas a ferro velho como tínhamos em denúncia realizada cerca de 30 dias atrás.

Efetivou-se no entanto, destruição de grandes trechos da ferrovia e continua ocorrendo por ação predatória da própria Prefeitura de Cajamar que ao retificar um rio que cruza a ferrovia a está destruindo e ainda, pela destruição de um bosque de eucaliptos em outro trecho da linha.

Solicitei que fosse encaminhada denúncia oficial do evento, mas de qualquer maneira comunico a esta diretoria.

Sem mais, era o que tinha a informar.

SPCA, 18 de Setembro de 1985

Célia Ferreira Santos
arquiteta

60.000 - VII-982 Impr. Serv. Gráf. SICCT

240

A Presidencia
Para conhecimento e providencias cabíveis
18/09/85

MANUEL DE CARRILHO
Diretor Técnico - Substituto

Em tempo: solicito anexar ao respectivo processo.

A secretaria da Presidencia
1) Ofício ao Sr Prefeito

Segue ....., juntad..... nesta data, documento / folha... de informação rubricad..... sob n.º.....

.....em.....de.....de 19.....

(a).....

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 415

do ..... n.º 2273/80 (a) .....

Interessado: ABPF

Assunto: Tombamento E.F.P.P.

À Diretoria Técnica,

Vimos relatar as providências tomadas com relação à vistoria, que nos foi solicitada pela diretoria, ao conjunto ferroviário de Penus-Pirapora em função das denúncias de depredação encaminhadas pela ABPF. Os relatórios sobre as denúncias já foram encaminhados em 28 de agosto e 18 de setembro passados.

Em vistoria realizada a Sato Preto e Cajamar em 23 passado pudemos verificar algumas irregularidades.

Efetivamente a Prefeitura de Cajamar está realizando obras de retificação do rio Juqueri-mirim em local em que este cruza a ferrovia, bem próximo a Sato Preto. Embora não tenham sido retirados trechos de trilhos, não se efetivaram cuidados por sua proteção. No dia da vistoria, um trator enorme trabalhava no local estacionado sobre os trilhos.

Outra irregularidade é ocasionada, em vários trechos do percurso, por montes de eucaliptos cortados depositados sobre a linha férrea. Segundo depoimentos locais estes eucaliptos são explorados pelo Governo Federal. De qualquer forma as pilhas estão depositadas sobre os trilhos, prejudicando-os.

Estes eventos relatados, a sobrecarga constante de peso, com certeza estão prejudicando a já desgastada linha, que não sofre cuidados de manutenção há anos.

Completamos esta verificação das denúncias com vistorias aos galpões nos quais se acomodam a maior parte das locomotivas, em Cato Preto e Cajamar. Estas vistorias só nos levaram a constatar o óbvio, ou seja, que o tempo e a falta de providências só têm colaborado para o envelhecimento e deterioração do complexo.

Nosso receio de que fossem simulados cuidados com o material rodante, não se justificou. As parcas tentativas de lubrificação das locomotivas não foram suficientes para mascarar o estado de abandono e degradação de tudo.

Nossa recente vistoria só vem acumular-se a uma série de outras para verificação e avaliação do acervo e do conjunto. Já expressamos juízo técnico sobre o tombamento e o potencial cultural e turístico da área. Acreditamos que, como arquitetas do serviço técnico já esgotamos nossas possibilidades de atu-

Segue....., juntad..... nesta data, _____ documento _____ rubricad..... sob n.º .....
folha.... de informação

..... em ..... de..... de 19.....

(a).....

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 416

do ..... n.º 21273/80 (a) .....

Interessado: ABPF

Assunto: Tombamento E.F.P.P.

dimento a este processo, que trata de um tipo de bem cultural, cujas características e dimensões são de tal complexidade que passam a requerer outras providências e análises.

A ABPF, por exemplo, associação que acumula efetiva experiência na proteção do acervo ferroviário brasileiro vem reiteradamente manifestando interesse em elaborar propostas para a preservação da estrada e dos trens, com aproveitamento turístico.

Estas propostas a associação se dispõe a apresentar em reunião com o Sr. Secretário da pasta, o da secretaria de Turismo e o Condephaat. Já encaminhamos à presidência esta disposição para que se efetivassem os contatos necessários, mas até o momento nada se concretizou.

Concluimos que o encaminhamento desta questão depende de articulações políticas entre os vários interessados, além de outros subsídios técnicos. Como dissemos sem uma alteração concreta no atual quadro, nossas esporádicas vistorias ao local só poderão constatar a gradual deterioração do conjunto da Perus-Pirapora.

Diante do exposto encaminhemos este parecer às instâncias superiores para as devidas providências.

Era o que tínhamos a informar,

STCA, 25 de setembro de 1985

Silvia F. Wolff

Cristina Coimbra

Em tempo: Favor anexar a presente ao processo 21273/80 juntamente à cópia heliográfica que encaminhamos que é proposta apresentada pela ABPF para a área.

A documentação fotográfica realizada em 23/9 está em processamento e será enviada posteriormente.

SFW.

A Presidência
Encaminho relatório de vistoria para discussão e providências necessárias

26/09/85

D

Segue....., juntad..... nesta data, documento / folha.... de informação rubricad..... sob n.º .....

..... em ..... de..... de 19.....

(a).....

Proc. Condephaat
nº 21.273/80

fls. 418

ESTADO DE SÃO PAULO

RESOLUÇÃO Nº 05 DE 19 DE JANEIRO DE 1987.

JORGE DA CUNHA LIMA, SECRETÁRIO DA CULTURA, no uso de suas atribuições legais e nos termos do artigo 1º do Decreto-Lei 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto nº 13.426, de 16 de março de 1979,

R E S O L V E:

Artigo 1º - Fica tombado como bem cultural de interesse histórico o acervo da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, incluindo material rodante e instalações (linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações), último remanescente em funcionamento em nosso País de um conjunto completo de ferrovia em bitola estreita, testemunho dinâmico nos dias de hoje da história do desenvolvimento industrial e suas consequências em nosso Estado.

Artigo 2º - Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente o bem em referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 3º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

SECRETARIA DA CULTURA, aos 19 janeiro de 1987.

JORGE DA CUNHA LIMA
Secretário da Cultura

Sagu as fos 419
S. EGS 20/01/87

Proc. 21.273/80

do primeiro designado, constituirem a respectiva Comissão de Sindicância, destinada a apurar fatos constantes do Processo IAMSPE 754/87, devendo, no prazo de 30 dias, apresentar relatório dos trabalhos realizados, assessorada pela Procuradoria Jurídica do IAMSPE. Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

(013)

Despachos do Superintendente, de 14-1-87

Deferindo:

Os pedidos de Inscrição Facultativa constantes nos Processos IAMSPE: 3.064/68 — Cartorio do Registro Civil e Anexos de Joanópolis; 10551/86 — Antonio Luiz Benedan; 10680/86 — Armando Padilha Júnior, 11014/86 — Luiza Turano Costa; 11134/86 — Ricardo Mancini; 11199/86 — Lazaro Ribeiro; 11292/86 — José de Marchi; 11317/86 — Victório Piccolo; 11386/86 — Archimedes Minucci; 11398/86 — Cleonio de Aguiar Andrade Filho; 11457/86 — Helvidio Pedroso de Oliveira; 11486/86 — Waldomiro Pereira Nunes; 11489 — José Milled Haspo.

Os pedidos de Cancelamento de Inscrição constantes nos Processos IAMSPE: 10978/86 — Maria Aparecida Gomes de Toledo; 11006/86 — Amélia Miranda Lenarduzzi; 11150/86 — Marilisa Azevedo Pereira Bertoli; 11269/86 — Joaquim José Cardia; 11270/86 — Olga Canatto Nogueira; 11315/86 — Dolondina Pires Pereira.

Indeferindo: Os pedidos de Inscrição Facultativa constantes nos Processos IAMSPE: 9504/86 — Loide Alves Moreira Trabulsi; 10758/86 — Wanderley de Campos; 11250/86 — Arliet Ritter.

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

Resumos de contratos

Processo Iamspe 9.757/86
Contratante — IAMSPE
Contratada — Construtora Marcos Pereira Ltda.
Natureza — Execução das obras e serviços de reforma da sala de Radiodiagnóstico do Pronto Socorro do HSPE" F.M.O.
Valor — Cz$ 261.891,39
Prazo — 60 dias a partir de 23-12-86

Processo Iamspe 8.578/86
Contratante — IAMSPE
Contratada — Engeman Construção Civil e Serviços de Manutenção Ltda.
Natureza — Execução das obras e serviços de reforma da cobertura do prédio Principal do HSPE — FMO (16.° pavimento).
Valor — Cz$ 381.122,00
Prazo — 75 dias a partir de 29-12-86

Julgamento de Licitação

Foi afixado no quadro de avisos da Seção de Compras do Iamspe, à Av. Ibirapuera,, 981, a seguinte classificação de julgamento:

Processo IAMSPE 10.109/86
Tomada de Preços 013/87
Item 1 — 1.° — Henkel S.A. Indústrias Químicas. O prazo para interposição de recursos será de acordo com a legislação vigente. Aguardar Homologação

Trabalho

Secretário
Aldo Marco Antônio

GABINETE DO SECRETÁRIO

CENTRO DE RECURSOS HUMANOS

Despachos da Diretora de Serviço, de 19-1-87

Autorizando:

Carlos Luiz Campana, RG 1.359.545, nomeado para o cargo de Médico I, do SQC-III, padrão 12-A, da EV.7, T.I., instituída pela LC 247-81, 30 dias de prorrogação do prazo de sua posse, a partir de 19-1-87;

Iracema de Góes Moraes, RG 4.322.605, nomeada para o cargo de Médico I, do SQC-III, padrão 12-A, da EV.7, T.I., instituída pela LC 247-81, 30 dias de prorrogação do prazo de sua posse, a partir de 19-1-87

Cultura

Secretário
Jorge Cunha Lima

GABINETE DO SECRETÁRIO

Resolução — SC — GPS 1/87

Aprovando as seguintes Tabelas de Alterações Orçamentárias:
U.D. 12.01.01 — Tabela 001/87
U.D. 12.01.04 — Tabela 002/87
U.D. 12.01.05 — Tabela 003/87
U.D. 12.01.06 — Tabela 004/87
U.D. 12.01.08 — Tabela 005/87

Resolução 2, de 19-1-87

O Secretário da Cultura, nos termos do artigo 1.° do Decreto-lei 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto 13.426, de 16-3-79, resolve:

Artigo 1.° — Fica tombado como monumento de interesse histórico-arquitetônico-cultural o edifício teatral sito à Rua Brigadeiro Machado 71 nesta Capital, onde esteve sediada a "Sociedade Paulista de Beneficência Guglielmo Oberdam", por se tratar de exemplar arquitetônico do final do século que por suas características se classifica como amostragem paulistana típica de sua época e cuja importância tende a ressaltar com o desaparecimento dos exemplares equivalentes caso existentes em São Paulo.

Artigo 2.° — Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente o bem em referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 3.° — Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Resolução 3, de 19-1-87

O Secretário da Cultura, nos termos do artigo 1.° do Decreto-lei 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto 13.426, de 16 de março de 1979, resolve:

Artigo 1.° — Fica tombado como bem cultural de interesse histórico-arquitetônico, o edifício conhecido como Teatro Municipal de São João da Boa Vista, situado à Praça da Catedral 22, nessa cidade, exemplar de casa de espetáculo característico do início do século em nosso Estado, construído na fase de expansão econômica do Município com base na cultura cafeeira, que propiciou considerável aprimoramento a nível sócio-cultural na cidade e região, cujos reflexos se mantêm e merecem estímulo.

Artigo 2.° — Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente o bem em referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 3.° — Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Resolução 4, de 19-1-87

O Secretário da Cultura, nos termos do artigo 1.° do Decreto-lei 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto 13.426, de 16 de março de 1979, resolve:

Artigo 1.° — Fica tombado como bem cultural de interesse histórico-arquitetônico, o conjunto de edifícios Kagai Kogiu Kabushiki Kaisha na cidade de Registro, marco significativo remanescente da colonização japonesa implantada nas primeiras décadas deste século na Região do Vale do Ribeira, com finalidade de apoio ao desenvolvimento econômico da região.

Artigo 2.° — Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente o bem em referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 3.° — Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Resolução 5, de 19-1-87

O Secretário da Cultura, nos termos do artigo 1.° do Decreto-lei 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto 13.426, de 16 de março de 1979, resolve:

Artigo 1.° — Fica tombado como bem cultural de interesse histórico o acervo da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, incluindo material rodante e instalações (linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações), último remanescente em funcionamento em nosso País de um conjunto completo de ferrovia em bitola estreita, testemunho dinâmico nos dias de hoje da história do desenvolvimento industrial e suas conseqüências em nosso Estado.

Artigo 2.° — Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente o bem em referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 3.° — Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Resolução, de 19-1-87

O Secretário da Cultura, nos termos do artigo 1.° do Decreto-lei 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto 13.426, de 16 de março de 1979, considerando:

a singularidade do projeto arquitetônico e paisagístico da "Casa de Vidro", concebida em 1951 pela arquiteta Lina Bo Bardi, reconhecida e publicada em periódicos brasileiros e internacionais;

seu significado histórico, na medida em que foi pensada como parte de um projeto cultural que visava criar um Instituto de Arte Contemporânea de alto nível no Brasil;

a existência de um acervo de obras de arte, de mobiliário, de design e de objetos que são parte da vida da residência;

a atuação cultural marcante de Pietro e Lina Bardi nos meios artísticos brasileiros, ela como uam das mais importantes arquitetas do País, ele como um dos fundadores e diretor do Museu de Arte de São Paulo, editor e crítico de Arte, resolve:

Artigo 1.° — Fica tombada a residência de Pietro Maria e Lina Bo Bardi, conhecidas pelos moradores do Morumby como a Casa de Vidro, situada à Rua Gen. Almério de Moura, 200, nesta Capital.

Artigo 2.° — Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente o bem em referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 3.° — Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Despacho do Secretário

Processo SC 02396/83 — Orquestra Sinfônica Juvenil do Litoral. Bolsa de estudos para compor o quadro daquela orquestra. À vista do que consta dos autos, homologo o resultado da seleção realizada pelo Departamento de Artes e Ciências Humanas, desta Pasta, para fins de preenchimento de vagas existentes na Orquestra Sinfônica Juvenil do Litoral.

Processo SC 5.827/86 — Pinacoteca do Estado — Empréstimo de Obra para a Fundação Bienal de São Paulo. À vista do parecer da douta Consultoria Jurídica, e nos termos do disposto no artigo 87, inciso VI, alínea "b", do Decreto 20.955/83 e do artigo 1249, da Lei Civil, autorizo o Departamento de Museus e Arquivos DEMA, a proceder o empréstimo das obras O Porto, Passagem de Humaitá (estudo) e Peru Depenado, de que cuida o processo.

Processo SC 2.396/83 — Orquestra Sinfônica Juvenil do Litoral. Bolsa de Estudos para compor o quadro daquela Orquestra. À vista do que consta dos autos. Homologo o resultado da seleção realizada pelo Departamento de Artes e Ciências Humanas, desta Pasta, para fins de preenchimento de vagas existentes na Orquestra Sinfônica Juvenil do Litoral.

Termo de Distrato

Em 15-1-87, nesta Capital, na Rua Libero Badaró, 39, compareceram as partes de um lado o Estado de São Paulo, pela Secretaria da Cultura, neste ato representada pela Diretora da Divisão de Administração Abigail Gonçalves, doravante denominada simplesmente Secretaria, e de outro lado a firma Seg-Máq. Comércio e Serviços Ltda., com sede na Rua Silveira Martins, 115, 5.° andar, São Paulo, CGC 63.056.502/0001-83, neste ato representada por Rubens Surita, sócio cotista, RG 3.870.850, CIC 170.420.468-20, residente e domiciliado na Rua Davi Hume, 10, Vila Mariana, daqui por diante denominada simplesmente Contratada na presença de duas testemunhas abaixo assinadas, resolvem afirmar o presente distrato do Contrato 3/86, firmado em 22 de maio de 1986.

Cláusula Primeira — Fica, a partir de 15-1-87, rompido o Contrato 3/86, firmado em 22-5-86.

Esportes e Turismo

Secretário
Sérgio Barbour

COORDENADORIA DE ESPORTES E RECREAÇÃO

DIVISÃO DE ESPORTES

Portaria C.E.R. 3/87

O Coordenador de Esportes e Recreação, tendo em vista a realização do Calendário Esportivo da Divisão de Esportes, expede a presente Portaria que convoca os funcionários, servidores e condidados, para prestarem serviços na Final Estadual Futebol Dente de Leite a ser realizado na Cidade de Presidente Prudente, no período de 24 a 31 de janeiro de 1987.

Coordenação Geral — Mário Giorgis Neto.
Assistente — José Alfredo Alonso.
Supervisão Técnica — Remo Botto Neto.
Chefia — José Roberto A. Cunha, Antonio Carlos Morbio.
Secretaria e Controle — Maria Elizabeth Barreto, Dorival Tavares da Silva, Ivanilda Pereira de Oliveira, Laércio Arruda Ferreira.
Transportes — Irineu dos Reis, Fernando Peres Sollet.
Tesouraria — Walter Figueiroa, Marco Antonio Santiago.
Alimentação — Walter Pellogia, Nelson Benedito Veiga.
Auxiliar de Alimentação — Edna Maria Basseti, Leonora Ribeiro de Lima, Honorato Amorim Alves, Ana Maria de Lima, Mirna Maria de Souza, Ormindo Alves Oliveira.
Manutenção — José A. do Rego Barros, Irineu Benedito, Francisco Flora.

244

420

ABPF

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Fundador: Patrick H.F. Dollinger

São Paulo, 20 de janeiro de 1987

Ilmo. Sr.
Dr. Modesto Carvalhosa
MD. Presidente do CONDEPHAAT
Secretaria de Estado da Cultura
São Paulo

Ilmo. Sr. Presidente:

Ref.: Dilapidação do acervo da Ferrovia Perus-Pirapora

Pela presente vimos manifestar nossa preocupação sobre o destino do acervo da recém tombada Ferrovia Perus-Pirapora.

Ocorre que, no período de 22/12/86 a 4/1/87, diversos ítens das oficinas da ferrovia foram vendidos como sucata. Entre esses ítens encontram-se máquinas de vital importância para uma futura reativação da ferrovia, como tornos de rodas, torno de cilindro, fresas, compressores, coifa de forja e outras ferramentas.

Estamos seguramente informados que o material acima encontra-se na empresa:

SERMETAL
Av. Prof. Luis Inácio Anhaia Melo, 6100 - São Paulo.

Certos de contar com a colaboração de V.Sas. no embargo dessa transação, subscrevemo-nos manifestando nossos protestos da mais elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente

Geraldo Godoy
Diretor Presidente

RECEBI
CONDEPHAAT 21/01/87

CAIXA POSTAL 6501 CEP 01051 - SÃO PAULO

245

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º

421

Do	Número	Ano	Rubrica
P.CONDEPHAAT	21273	80	

INT. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE RERUS-PIRAPORA

ASS. Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora

À

Arquiteta Silvia Wolf

Tendo em vista a correspodência de 20/01/87 enviada pela ABPF, solicito sua manifestação e parecer.

STCR/22/01/87

Ana Maria

ANA MARIA DE GOVEIA

Diretora do STCR

AMG/ahm.

246

Inscrito no Livro do Tombo Histórico nº1, sob inscrição nº 263, fls. 67v. e 68, em 23 de janeiro de 1987.

Marília A. Caldas

Juntada

Segue ____ juntada ____ nesta data, Documento ____ /Folha ____ de Informação rubricada

sob n.º ____

Em ____ de ____ de 19 ____

Assinatura

São Paulo, 18 de outubro de 1984.

422/89

CLAMOR DE JUSTIÇA DOS TRABALHADORES DA "PERUS".

1 - Desde o dia 5 de junho de 1984, a Fábrica de Cimento "Perus" está parada, por falta de matéria-prima.

2 - A Cimento "Perus" foi confiscada pelo Governo Federal em 1973. Depois de 8 anos, o Governo determinou a venda da "Perus" a particulares: a fábrica de cimento, as 11 jazidas de pedra calcárea em Cajamar e Gato Preto e 320 alqueires de terra em Perus e Cajamar, por 780 milhões de cruzeiros. Esse preço era muito bom para quem entende do ramo, mas as fábricas de cimento do Brasil, unidas num cartel "mafioso", não apresentaram proposta, para forçar o Governo Federal a baixar o preço.

3 - O antigo Grupo Abdalla, que controlava a "Perus" há 30 anos, sabia que o negócio era bom. Conseguiu associar-se a parentes do Grupo Chohfi (Poupança HASPA) e a proposta deles foi apresentada: aceitavam o preço do Governo, mas queriam pagar a prazo... (na verdade, estão com as prestações atrasadas e a dívida hoje é de 4 bilhões de cruzeiros). O Governo não pôde recusar a venda, porque apareceu um comprador.

4 - De má fé, o Grupo Abdalla-Chohfi fechou as pedreiras de Cajamar, dispensando cerca de 200 empregados, em janeiro de 1983. Com isso, a "Perus" passou a depender das outras cimenteiras no fornecimento da matéria-prima semi-industrializada. Assim, a fábrica "Perus" só tinha o trabalho de moer a pedra calcinada e ter bom lucro, porque o cimento é muito conhecido na praça, levando os compradores a formar filas de espera para comprar cimento. Acostumada ao calote, a "Perus" não pagava às cimenteiras a matéria-prima, paralizando a fábrica em 5 de junho de 1984.

5 - Mas o Sindicato conseguiu, com a mediação da autoridade e da própria Federação dos Trabalhadores, o compromisso de que as fábricas de cimento estariam dispostas a voltar a fornecer a matéria-prima à "Perus", desde que houvesse um controle nas vendas do cimento. Esse controle seria feito pelo Sindicato, conforme documento assinado pelas fábricas de cimento do Estado de S. Paulo. Hoje podemos afirmar que o compromisso era "fajuto", porque as cimenteiras, submetidas ao cartel liderado pelo Sr. José Ermírio de Moraes, do Grupo "VOTORAN", se negam a fornecer o clinquer e por isso estamos parados faz 4 meses e 20 dias, com o salário atrasado, mais de 100 empregados dispensados sem Fundo de Garantia, sem recolhimento de Previdência, e o Governo sem receber qualquer tipo de imposto - marca registrada do fraudador mau-patrão.

(VIRE)

QUAL É A SOLUÇÃO?

Existem duas saídas.

PRIMEIRA - Uma multinacional, precisamente a Cimento "Santa Rita", está em negociação para comprar a "Perus". Sentimos, como brasileiros, que é mais uma empresa que passa para o domínio do capital estrangeiro. Pouco podemos fazer sem o apoio da opinião pública.

SEGUNDA - O Governo do Estado de S.Paulo, que é um dos grandes credores da "Perus", em cerca de 2 bilhões de cruzeiros, porque o ICM nunca foi pago pelo Grupo Abdalla-Chohfi, juntamente com a Prefeitura de Cajamar, a Prefeitura de S. Paulo e os próprios trabalhadores, que têm créditos superiores a 3 bilhões de cruzeiros, deve, ante o impasse, DESAPROPRIAR a "Perus" pelo preço de custo, que é hoje de 8 bilhões de cruzeiros. Em seguida, será formada uma SOCIEDADE DE ECONOMIA MISTA AUTOGESTIONÁRIA, com o compromisso, constante do contrato social, de que, se a nova sociedade, para produzir o CIMENTO "QUEIXADA", a ser vendido diretamente para Sindicatos (teremos em breve a liberdade sindical com a Convenção 87 da OIT), Cooperativas, Sociedades deAmigos de Bairro, etc., não for autosuficiente, no prazo de 5 a 10 anos, o patrimônio a ser desapropriado será colocado em concorrência pública. É um desafio que aceitamos, contando também com a subscrição pública do aumento de capital, em que os novos acionistas serão somente assalariados, sindicatos, associações de bairro, cooperativas, mutirões para construção de casa própria, etc., com preferência na compra do cimento.

O GOVERNADOR FRANCO MONTORO aceitou o desafio e ordenou a constituição de um grupo de trabalho que aprofunda o conhecimento e a solução do problema, fazendo parte desse grupo o Sindicato dos "Queixadas" e seu advogado (ver jornais de 17/10/84).

"A PAZ É FRUTO DA JUSTIÇA"

* SINDICATO DOS TRABALHADORES NA INDÚSTRIA DO CIMENTO, CAL E GESSO DE SÃO PAULO. Rua Padre Manoel Campelo, 182, Perus, São Paulo, CEP 05204. Fone: 841-2703.
* FEDERAÇÃO DOS TRABALHADORES NA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO E MOBILIÁRIO.
* FRENTE NACIONAL DOS TRABALHADORES. Fone: 228-2899.
* SERVIÇO NACIONAL JUSTIÇA E NÃO-VIOLÊNCIA - REGIONAL S. PAULO. Fone: 229-7448.
* ADVOCACIA OPERÁRIA CARVALHO DE JESUS. Fone: 228-7533.

(A FNT, a NÃO-VIOLÊNCIA e a ADVOCACIA têm endereço à Avenida Ipiranga, 1267, no térreo, 1º, 9º e 14º andares).

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob nº 423/80

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Coutelfunt	21273/	80	

A Diretoria Técnica,

Trata a presente correspondência de mais uma denúncia dentre as inúmeras presentes neste processo de dilapidação do patrimônio da Perus Pirapora.

Já nos manifestamos ao longo deste processo inúmeras vezes sobre as dificuldades que envolvem a preservação de um acervo tão grande e de natureza tão peculiar. Elaboramos sugestões de encaminhamento que passam por sensibilização do proprietário, intimidação, sugestão de investigação de sua situação de pagamentos de dívidas com o estado etc.

Tentamos através destas opiniões expressar que o tombamento apenas não daria conta do universo de medidas necessárias à preservação efetiva do acervo. Sintomaticamente na mesma pesquisa em que o conjunto foi tombado, ou patrimônio era dilapidado.

Sendo atentamente a documentação de fls. 238 a 413 percebe-se que a história da E.F.P.P. é marcada por desrespeitos à legislação, não atendimento a prazos esta-

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 42/80-A

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Cond.	21273	80	

belecido etc.

Considero que tecnicamente o Condephaat já esgotou as possibilidades de atendimento, principalmente no que diz respeito a constatar a situação vigente.

Sugiro que o processo seja encaminhado a algum órgão do Governo do Estado apto a investigar a situação jurídica da propriedade, visando uma possível desapropriação da mesma sem ônus para o Estado ou Nação, face as dívidas existentes. Esta sugestão já foi expressa em reunião que envolveu conselheiros da Sphan, Condephaat e membros da antiga diretoria da ABPF.

Independente disto que se encaminhe a An. Jurídica para as providências cabíveis.

STCa, 11 de março de 1987

Silvia Fiavoli
arquiteta

Em tempo: Para melhor conhecimento do assunto vêi inf. técnicas de fls. 97, 115 e 213.
Também documento obtido com relação a situação trabalhista da fábrica, anexada ao processo com fls. 422

→ segue

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 424 B

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo	21273	80	

Int.:Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
Ass.:Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

Senhora Diretora Técnica,

Desentranhados os documentos de fls.425 / a 431,constituindo-se o Processo nº25631/87,o qual foi encaminha-/ do à Assessoria Jurídica.

S/A Protocolo,01 de setembro de 1987.

Silvana Gagliardi

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO – Modelo Oficial 17

250

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 425/A

Do	Número	Ano	Rubrica

1 CIENTE.
2 ANEXAR AO RESPECTIVO PROCESSO
30/03/88

Senhor Presidente

Apenas para fins de registro comunico a Vossa Senhoria que esteve hoje comigo uma das Diretoras da Associação Pró-Parque Modernista consultando-me sobre o que deveriam fazer dois vizinhos do imóvel que estão sofrendo graves danos em decorrência de infiltrações provocadas pelo estado de abandono da Casa, tombada pelo CONDEPHAAT e pela SPHAN, como Vossa Senhoria está a par.

Adiantei-lhe que cabe aos proprietários zelar pela conservação do prédio cumprindo-lhes toda e qualquer responsabilidade por eventuais conseqüências, sem prejuízo de interesse do CONDEPHAAT mas como mero órgão tombador, na defesa e preservação do bem tombado.

Tenho a impressão de que os donos pretendem transferir ao CONDEPHAAT, desde já, a responsabilidade dos proprietários, quando, ao invés, o processo judicial (desapropriação indireta) pende de julgamento no STF (Recurso Extraordinário) pelo que o vínculo dominial persiste até transitar em julgado o respectivo Acórdão, com sua publicação no DO.

Como ponderei retro, tal comunicação se faz apenas para fins de registro.

CONDEPHAAT/DT, 23 de março de 1988

EVARISTO SILVEIRA JÚNIOR
Assistente de Planejamento e
Controle - I

ESJ/wmv.

426

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP/397/88

São Paulo, 29 de março de 1988.

Senhor Presidente

Em atenção ao seu ofício solicitando o nosso apoio à pretensão da Associação de Preservação da Memória Ferroviária, cumpre-nos informar a Vossa Senhoria que o Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT acolheu as justificativas contidas no supra referido ofício, que trata da cessão de dois trucks da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, patrimônio tombado por este Conselho.

Manifestando o nosso apoio à iniciativa adotada pela Associação de preservar e de até restaurar peças raras do nosso patrimônio ferroviário, valemo-nos da oportunidade para renovar-lhe os protestos de consideração e apreço.

PAULO DE MELLO BASTOS
Presidente

Ilmo. Senhor
SERGIO FEIJÃO FILHO
DD. Diretor-Presidente da Associação
de Preservação da Memória Ferroviária
Rua Ciro Costa, nº 43 - c. 7
Caixa Postal 61018
São Paulo - SP
CEP. 05007

NV/acmg

12 00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO

252

427

ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA
APMF
CGC 54.284.054/0001-55
CPC 35.000.157/86-42

São Paulo, 08 de dezembro de 1987

145/87/50

Senhor Presidente,

A Associação de Preservação da Memória Ferroviária, entidade civil, sem fins lucrativos, de natureza eminentemente cultural, cadastrada no CPC do Ministério da Cultura, sob nº 35.000.157/86-42, de acôrdo com a lei federal nº 7.505/86, vem respeitosamente trazer ao conhecimento de V.Sa que solicitamos à Companhia Nacional de Cimento Perús, atual proprietária da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, tombada por este digno órgão de proteção e defesa do patrimônio histórico, a doação ao acervo de nossa Associação de dois trucks, daquela ferrovia, conforme exposto no ofício endereçado a direção da empresa, cuja cópia autêntica anexamos ao presente expediente.

Concluindo, vimos solicitar o apoio de V. Conselho, para facilitar a liberação dos elementos supra, caso à Companhia delibere pela cessão a título de doação, do par de trucks, a esta Associação.

Ao ensejo, servimo-nos da presente para firmar votos de elevada estima e subida consideração.

Atenciosamente,

SERGIO FEIJÃO FILHO
Diretor Presidente

Ilmo. Sr.
Dr.PAULO DE MELLO BASTOS
DD. Presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artistíco e Turístico do Estado - Condephaat.
Nesta.

Em sua resposta, favor mencionar a nossa referência.
Rua Ciro da Costa, 43 c.7 Fone (011) 62-3071 Cx. Postal 61018 CEP 05007 S. Paulo SP Brasil

253

428/2

APMF
ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA
CGC 54.284.054/0001-55

São Paulo, 25 de novembro de 1987

CÓPIA

ASSOC. DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

139/87/50

Senhor Presidente,

A Associação de Preservação da Memória Ferroviária, entidade civil, sem fins lucrativos, de natureza eminentemente cultural, cadastrada no CPC do Ministério da Cultura, sob nº 35.000.157/86-42, de acôrdo com a lei federal nº 7505/86, vem solicitar de V.Sa. a doação de um par de trucks (bogies) da bitola de 0,60m, localizados nas oficinas de Gato Preto, da Estrada de Ferro Perús-Pirapora, pertencente a vosso grupo de empresas.

Tal solicitação visa favorecer esta entidade, na contrução de um carro de passageiros, da bitola e gabarito de 0,60m, levando-se em consideração que o único impedimento, reside no fato da extrema dificuldade em obter estes elementos.

Caso V.Sa. venha a conceder os citados bens, pedimos que a referida cessão seja efetuada através de competente termo de doação, com claúsulas de impenhorabilidade, inalienabilidade, intransferibilidade, e irreversibilidade, de acôrdo com o que preconiza a lei federal nº 7505/86.

Ao ensejo, servimo-nos da presente para firmar votos de elevada estima e subida consideração.

Atenciosamente,

SERGIO FEIJÃO FILHO
Diretor Presidente

CIMENTO PERUS
CORRESPONDÊNCIA RECEBIDA
2 DEZ 1987
OBS. RESERVADO O DIREITO DE POSTERIOR VERIFICAÇÃO

Ilmo.Sr.
ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO
DD. Presidente da Companhia Nacional de Cimento Portland Perús
Praça Antonio Prado, 33 - 8º Andar
São Paulo - SP.

ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA
SERGIO FEIJÃO FILHO
Diretor Presidente

Em sua resposta, favor mencionar a nossa referência.

Rua Ciro da Costa, 43 c.7 Fone (011) 62-3071 Cx. Postal 61018 CEP 05007 S. Paulo SP Brasil

254

50

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 429

Do	Número	Ano	Rubrica
OFICIO	145/87 50		

INT: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA- SR.SÉRGIO FEIJÃO FILHO-: DIRETOR PRESIDENTE

ASS: Solicita liberação dos elementos necessários a fim de peitear junto á Cia. Nacional de Cimento Perús a doação de 2 trucks.

1- Ao STCR para esclarecer com urgência,se os"Trucks" fazem fazem parte do acervo tombado,retornando em seguida.

GP/CONDEPHAAT,aos 05 de janeiro de 1988

PAULO DE MELLO BASTOS
Presidente.

PMB/LHLO

255

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 430

Do	Número	Ano	Rubrica
OFICIO	145/87/50		

Interessado: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

Assunto: Solicita liberação dos elementos necessários a fim de peitear junto à Cia. Nacional de Cimento Perus a doação de 2 trucks.

Ao arquiteto Cristina Wolff
para manifestação
S.T.C.R., 06/01/88

Raphael Gendler

RAPHAEL GENDLER
Agente Serv. Civil

Em tempo: o sr Presidente do Condephaat vai receber o interessado no dia 8/01 às 14.30. Pede que a solução do presente caso lhe seja entregue antes desa hora.

Thereza De Katinszky

Tereza Katinszky de K. e Pielesz
Diretora do Serv. Téc. Subst.º

256

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 451/

Do | Número | Ano | Rubrica

Sr. Presidente,

Conforme a resolução 5 de 19.01.87 do Secretário da Cultura, foram tombados como bens culturais o material rodante e instalações (linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio) da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Deste modo, os "trucks" referidos, que são vagões de transporte, fazem parte do acervo tombado.

Quanto a solicitação de apoio do Conselho na liberação de dois trucks por parte dos proprietários à Associação, achamos que deve ser analisada com muito cuidado.

Primeiramente, ao longo de todo o processo sempre nos manifestamos sugerindo que o Condephaat procurasse o apoio de entidades (inclusive a APMF) e orgãos públicos visando um projeto de ativação da linha e respectivo material rodante, com finalidade turística.

Até hoje nada foi feito neste sentido mas, coerentemente com nossa proposta vemos com muito receio a dispersão do acervo existente.

Outro aspecto que nos preocupa é que

na correspondência enviada ao presidente da Companhia de Cimento Portland Perus (cópia enviada em anexo) a APMF diz pretender construir um carro de passageiros "da bitola e gabarito de 0,60 m, levando-se em consideração que o único impedimento reside no fato da extrema dificuldade em obter estes elementos". Embora não conheçamos com profundidade o assunto, nos parece que a construção do carro vai implicar na destruição dos "trucks", os quais são tombados.

Cremos que estas questões devem ser ponderadas junto aos representantes da Associação (APMF) que nos procuram, para que o Condephaat esteja ciente das consequências da autorização e mesmo de um eventual apoio ao pretendido.

Era o que tínhamos a informar,

Maristmonteiro
STCR 08.01.88

Juntada

Segue _____ juntada _____ nesta data, Documento _____ /Folha _____ de Informação rubricada

sob n.º _____

Em _____ de _____ de 19 _____

Assinatura

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 452/1

Do	Número	Ano	Rubrica
OFÍCIO	145	87	

INT.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA - Sr. SÉRGIO FEIJÃO FILHO - DIRETOR PRESIDENTE.

ASS.: Solicita liberação dos elementos necessários a fim de peitear junto á CIA Nacional de Cimento Perús a doação de 2 trucks.

Ao STCR

Com referência ao assunto em pauta, informo que o interessado, em audiência com a Presidência realizada em 08/01/88, nos garantiu que a cessão dos "trucks" da ferrovia (os quais consistem apenas nos jogos de roda dos respectivos eixos) seria feita com cláusula de inalienabilidade e proibição de qualquer alteração dos elementos cedidos, havendo interesse por parte da Associação de, a partir das peças cedidas, multiplicá-las, por produção de cópias das mesmas.

Alega ainda a Associação sua preocupação pelo abandono em que se encontra o acervo da ferrovia, razão pela qual, inclusive, foi feito o pedido de cessão, salvando assim, de possível destruição, pelo menos um par de "trucks".

Em face destas informações, solicito nova manifestação desse Serviço Técnico.

GP/CONDEPHAAT, 11 de janeiro de 1988.

PAULO DE MELLO BASTOS
Presidente

PMB/ahm.

258

50

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 453/R

Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício	145	87	

INTERESSADO: Associação de Preservação da Memória Ferroviária - Sr. Sérgio Feijão Filho - Diretor Presidente.

ASSUNTO : Solicita liberação dos elementos necessários a fim de peitear junto à Cia Nacional de Cimento Perús a doação de 2 trucks.

Ao arquiteto Cristina
para manifestação
S.T.C.R., 02 / 1 / 88.

RAPHAEL GENDLER
Agente Serv. Civil

Sr. Presidente,

Nada tenho a acrescentar ao que já expus anteriormente, no que se incluem todas as informações contidas no já volumoso processo de tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora. (ao qual sugiro anexar-se os documentos presentes).

Entendo que a decisão de apoiar ou não a cessão de equipamentos é tão somente política e conseqüência de uma diretriz que esta Presidência pretende imprimir em relação ao futuro do bem em questão.

Cristina Cavallo
STCR 29.02.88

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO — Modelo Oficial 17

259

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 454/R

Do	Número	Ano	Rubrica

Sr. Presidente

Tendo em vista os dois pronunciamentos da Arq. Cristina Carvalho, parece-nos que a decisão sobre o assunto deva ser do E. Colegiado. No entanto esta Diretoria pensa que a cessão dos dois trucks à APMF, não invalida as gestões do Condephaat no sentido de conseguir a revitalização da area para fins turísticos, especialmente nos termos da proposta de cessão.

03/03/88

Thereza De Katinszky

Tereza Katinszky de K. e Pielesz
Diretora do Serv. Téc. Subst.ª

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO — Modelo Oficial 17

260

435

ABPF

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Fundador: Patrick H.F. Dollinger

São Paulo, 18 de abril de 1989

Prezado Senhor Presidente:

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF, entidade cultural sem fins lucrativos voltada para a preservação da memória ferroviária brasileira e mantenedora do único Museu Ferroviário Dinâmico do país, tendo prestado assessoria ao Condephaat no processo de tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, vem, pelo presente, solicitar os bons ofícios de V.Sa. no sentido de fornecer uma cópia do referido processo, bem como do Decreto do tombamento, uma vez que esta entidade está empenhada na reativação da ferrovia em questão para fins turísticos e culturais.

Contando com a colaboração de V.Sa. subscrevemo-nos manifestando nossos protestos de apreço e consideração.

Atenciosamente

Geraldo Godoy
Diretor Presidente
Tel.: 826-5491

Ilustríssimo Senhor Presidente do
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico,
Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo
Av. Consolação, 2333 - 8º andar
São Paulo

Solicitação Atendida
28/04/89
ABPF.

CAIXA POSTAL 6501 CEP 01051 - SÃO PAULO

261

APMTC

Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo

DT 016/89

São Paulo, 7 de Março de 1989

Ilmo. Prof.
Dr. Augusto Titarelli
DD. Presidente em exercício
Condephaat

Prezado Senhor,

A Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo, entidade de caracter cultural e que tem como objetivo preservar a memória do transporte urbano nas cidades brasileiras, vem através desta apresentar o protesto de toda a sua diretoria contra o descaso do Condephaat em relação à preservação do acervo da Estrada de Ferro Perus - Pirapora, bem como dos bens que integram a ambiência do patrimônio tombado.

Sabe V.S. a importância única dessa ferrovia, última em bitola de 0,60 cm existente no país e verdadeiro museu vivo que, além da importância tecnológica de seu maquinismo, é composta de locomotivas originárias de inúmeras outras ferrovias da mesma bitola já desativadas, entre elas o Tramway da Cantareira e a ferrovia da Fazenda Dumount.

Solicitamos que providências enérgicas sejam tomadas para evitar seu abandono, exigindo dos proprietários policiamento nos almoxarifados e ao longo das linhas, bem como obrigando a operação periódica da linha.Exigimos também que o Condephaat cumpra seu papel de orgão responsável pela manutenção do patrimônio do nosso estado e determine imediatamente o fim da destruição dos bens arquitetônicos que compõem a ambiência da ferrovia.

Certos de podermos contar com a providências do orgão presidido por V.S.,

Atenciosamente,

Ayrton Camargo e Silva
Diretor de Trabalhos

A.P.M.T.C.
Rua Luís Góes 1220/5
04043

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º

137

Do	Número	Ano	Rubrica
OFÍCIO DT	016	89	

INT.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE COLETIVO

ASS.: Ref. a preservação de estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Ao STCR para verificar a possibilidade de efetuar vistoria ao local e informar.

GP/CONDEPHAAT, 07 de março de 1989.

AUGUSTO HUMBERTO VAIRO TITARELLI
Vice-Presidente em exercício

DS/ahm.

263

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 438

Do	Número	Ano	Rubrica
OFÍCIO DT	016	89	

INT: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE COLETIVO

ASS: Ref. a preservação de estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Ao arquiteto Silvia Wolff
para manifestação
S.T.C.R., 16/3/89

RAPHAEL GENDLER
Agente Serv. Civil

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO — Modelo Oficial 17

264

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 439

Do | Número | Ano | Rubrica

À Dir. Técnica,

Com relação à manifestação da A.P.M.T.C. temos a dizer que esta entidade é mais uma voz a somar-se ao descontentamento dos que assistem à degradação do patrimonio ferroviário da Perus Pirapora, dentre as quais incluo a minha, que já se fez manifestar oficialmente em fls. 97; 116; 213; 414; 415; 423 do P. CONDEPHAAT 21273/80, que trata do tombamento do bem.

Antes de analisar o ofício, uma correção: A locomotiva da Faz. Stor. Dumont foi doada pelo proprietário com anuência — talvez equivocada, do ponto de vista da integridade do conjunto, por vota de 1981 — deste Conselho.

Quanto à manutenção do acervo já temos nos manifestado, inclusive previamente ao tombamento quanto às dificuldades para sua efetivação, face aos problemas de entendimento com o proprietário e face à dimensão e complexidade das tarefas que envolvem a preservação. Expusemos nossas diversas críticas, expusemos a necessidade de medidas neste âmbito de atuação para viabilizar a proteção.

Tecnicamente o processo foi respondido da maneira mais adequada de acordo com as especificidades da questão e os profissionais envolvidos — devemos lembrar que não há entendidos em memória ferroviária neste serviço,

Desde novembro porém, já vimos encaminhando o assunto para a equipe de Áreas Naturais a fim de que se organize ou melhor complemente o conhecimento no que diz respeito a área envoltória da estrada. Tarefa que por suas características parece mais afeita a ser resolvida por geógrafos e biólogos. A estrada, lembramos, corta Parque municipal tombado.

Já está, inclusive sendo organizada uma história por aquela equipe, assim que a Emplasa providencie o envio de mapas já solicitados.

Sugiro após envio de resposta, que se encaminhe à equipe de Áreas Naturais, e que se anexe ao P. condephaat 21273/80

Sem mais, era o que tinha a informar

SPCR, 6/4/89

Célia F. Wolff 204
arquiteta

Juntada

Segue _____ juntada _____ nesta data, Documento _____ / Folha _____ de Informação rubricada

sob n.º _____

Em _____ de _____ de 19 _____

Assinatura

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 440

Do	Número	Ano	Rubrica
OFÍCIO DT	016	89	

INT.: ASSOCIAÇÃO DE PRESERVAÇÃO DE MATERIAL DE TRANSPORTE COLETIVO

ASS.: Ref. a preservação de estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Senhor Presidente

Solicitamos enviar correspondencia ao interessado com os esclarecimentos prestados pela Arq. Silvia Wolff, e mais: que a manutenção da ferrovia é de exclusiva obrigação de seus proprietários.

Tendo em vista os termos agressivos da carta consulto Vossa Senhoria sobre a oportunidade da minuta da carta ser escrita pelo Dr. Evaristo e sobre a apreciação do Colegiado de uma interpelação aos proprietários ou após vistoria do STCR, medidas judiciais cabíveis.

STCR, em 19 de abril de 1989.

Thereza De Katinszky

THEREZA DE KATINSZKY

Diretora Técnica Substituta

Urgente

Patricia

Voltar-me com o processo nº 21273/00.

24.4.89

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO – Modelo Oficial 17

266

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 441

Do	Número	Ano	Rubrica
PROCESSO	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora

Senhor Presidente

Entendo deva ser o expediente anexo junta do ao Processo CONDEPHAAT 21.273/80 e, em seguida, remetido à Equipe de Áreas Naturais do STCR, como sugere o final do parecer da Arquiteta Silvia Wolff, datado de 16/04/89, e, logo após a realização da vistoria anunciada como já programada, ser encaminhado ao Egrégio Colegiado para as medidas que entenda competentes contra o responsável pelos danos alegados na missiva sob nº 016/89, de 07/03/89, do Senhor Diretor de Trabalhos da Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo, o Arquiteto Ayrton Camargo e Silva, a quem devemos reposta após a efetivação da diligência apontada e a decisão do Conselho.

Permito-me sugerir urgência na efetivação das providências que ora proponho dada a relevância do assunto ressaltada na representação do missivista.

CONDEPHAAT, 08 de maio de 1989.

EVARISTO SILVEIRA JÚNIOR

/ds

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 442

Do	Número	Ano	Rubrica
PROCESSO	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora

1. Ao STCR(Equipe de Áreas Naturais) para a efetivação da vistoria sugerida.

2. Ao Egrégio Conselho para as medidas subsequentes.

GP/CONDEPHAAT, 08 de maio de 1989.

AUGUSTO HUMBERTO VAIRO TITARELLI
~~Vice-Presidente~~ em exercício

/ds

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 21273/80

do ..... n.º ...../..... (a) .....

Interessado ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

Assunto Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús - Pirapora.

À ~~Arquiteta~~ Equipe de Áreas Naturais
para manifestação
S.T.C.R., 19 / 05 / 89.

CCAP
CENTRO CULTURAL AJUÁ-PERUS
EM DEFESA DA CULTURA POPULAR
Sede: Rua Antonio Maia, 651 - Perus - SP - CEP 05204

444/Sm

São Paulo, 23 de agosto de 1989

Prezada Senhora,

Já existe entre os moradores de Perus uma razoável movimentação para que tanto a Estrada de Ferro Perus-Pirapora, tombada pelo CONDEPHAAT, como a Fábrica de Cimento "Portland Perus" e todo o interessantíssimo conjunto arquitetônico em torno desta última sejam convertidos em um grande centro de lazer e cultura aberto a todo o povo de São Paulo. Essa luta insere-se no contexto maior da defesa do verde e das características muito particulares de nosso bairro contra a ação predatória da especulação imobiliária.

Para avançarmos nessa luta, o Centro Cultural convidou 46 Igrejas, escolas, movimentos sociais, entidades populares, órgãos do poder público e personalidades para que organizassem conosco uma semana comemorativa ao 55º aniversário de Perus, distrito criado em 21 de setembro de 1934. Tivemos duas reuniões em 12 e 16 de agosto às quais várias escolas e entidades populares não puderam estar oficialmente representadas por um ou outro motivo sem que isso tenha comprometido o seu engajamento. Foi constituída uma Comissão Organizadora formada pelo nosso Centro Cultural, Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Cimento, Cal e Gesso, Pastoral dos Recantos, Associação dos Moradores de Perus, Rádio livre "Paranóia", APEOESP, Centro Desportivo Municipal, Administração Regional de Perus e as Secretarias Municipais de Cultura, Esportes, Serviços e Obras e Bem-Estar Social.

O objetivo consensualmente estabelecido é de promover uma reflexão dos problemas do bairro à luz da recuperação da longa tradição de resistência popular que marca sua História. Assim, os próprios integrantes dos diversos movimentos sociais estão engajados no levantamento de fotos e documentos para uma exposição histórica ("Perus Ontem, Hoje e Amanhã") que ocorrerá de 16 a 24 de setembro na Biblioteca Municipal de Perus.

Também estão definidos vários debates:

- Sobre a participação política da mulher na sociedade, no dia 20 de setembro (quarta) às 20:00 horas precedido da exibição de um vídeo de 15 minutos produzido pelos Clubes de Mães do bairro

445/ovr

CCAP

CENTRO CULTURAL AJUÁ-PERUS

EM DEFESA DA CULTURA POPULAR

Sede: Rua Antonio Maia, 651 - Perus - SP - CEP 05204

acerca de suas lutas;

-Sobre a História de Perus com as presenças confirmadas de João Breno Pinto(Presidente do Sindicato do Cimento durante as maiores mobilizações dos "Queixadas"), MarioCarvalho de Jesus(advogado do Sindicato naqueles tempos), Sidney Fernandes Cruz(atual presidente) e do Professor Adilson(PUC_SP) que defenderá em outubro próximo tese de mestrado a respeito dos "Queixadas", trabalhadores da"Cimento Perus". Será no dia 21 de setembro, às 20:00 horas;

- Sobre a Estrada de Ferro Perus_Pirapora(EFPP), no dia 22, sexta, às 20:00 horas, na sede do Sindicato do Cimento à Rua Padre Manuel Campello, 182, fone 841_2703. Presenças confirmadas de Geraldo Godoy, Presidente da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária e de representantes dos antigos ferroviários da EFPP. Estão convidadas a Secretária Municipal de Cultura, Marilena Chauí, e a Diretora do Departamento do Patrimônio Histórico Municipal(DPH), Dea Fenelon;

- Esportes. Haverá uma discussão com esse tema no CDM de Perus no sábado, 23 de setembro, às 16:00 horas. Aliás, a história do futebol varzeano será um dos temas de nossa exposição histórica.

No domingo, 24, encerraremos a Semana com um show em praça pública. A preparação de tudo isso será por meio de um concurso de desenhos e redações nas escolas e de um jornalzinho sobre a História de Perus que deverá ser discutido nas comunidades.

Entre todas essas atividades, acreditamos que o ponto alto será o debate sobre a EFPP, mais exatamente a respeito de POR_QUE REATIVAR ESSA LINHA; em que medida,por exemplo, isso permitiria ampliar a utilização ainda muito restrita do Parque Anhanguera, pelo qual passam 9 quilômetros da Perus_Pirapora, etc. Acreditamos que a Sr.ª pode nos chamar a atenção para muitos aspectos que ainda não pensamos bem como fazer diversas outras contribuições de maneira que consideramos a sua presença indispensável. Contatos podem ser feitos com Sueli(875-7228, depois das 12:00; João Breno, 841-1211; ou Paulo no 259-2930).

Sem mais, contando com a sua sensibilidade, despedimo-nos

um forte abraço

Elcio Siqueira
Secretário do C. Cultural

À DD. Sr.ª
Teresa Catinsky
Diretora do CONDEPHAAT

271

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º

446/89

Do	Número	Ano	Rubrica

À Equipe de Áreas Naturais

Para dizer da possibilidade de comparecimento de pessoal com conhecimento do problema à reunião do dia 22/09/ na Biblioteca Municipal de Perus.

24/08/89

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO — Modelo Oficial 17

272

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LÍBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

447
Jm

Prezada Diretora Técnica

Tendo em vista a necessidade de dar-nos termo a alguns problemas relativos ao tombamento da Ferrovia Perus-Pirapora e seu material rodante, procuramos entrar em contato com algumas associações de proteção à memória ferroviária bem como instituições governamentais ligadas ao assunto.

Para tanto, fomos convidadas para uma reunião na cidade de Perus, com a participação da ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), Secretária Municipal de Cultura, Marilena Chauí, e a Diretora do Departamento do Patrimônio Histórico Municipal (DPH), Dea Fenelon. Esta reunião se realizaria no dia 22 de setembro às 20:00 horas.

A geógrafa Simone Scifoni, no dia 20 do mês supra citado, encaminhou uma requisição de viatura à garagem. Após este fato, ela foi informada que não haveria nenhum problema, no tocante, a obtenção de carro bem como motorista.

No dia 22 às 19:00 horas, como havia sido combinado, fomos a garagem certas de que não haveria maiores dificuldades para concretizarmos nosso compromisso. No entanto, ao chegarmos, fomos "informadas" pelo Diretor responsável por aquele setor, que o plantonista o qual nos levaria à reunião, estava trabalhando apenas para o Gabinete

Se este fato é verídico, por que permitiram que fosse marcada a viagem, e além disso, por que confirmaram a mesma?

Impr. Serv. Gráf. SICCT

500.000 - 11-984

SECRETARIA DE ESTADO
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

448/SN

Pelo exposto acima, fomos impossibilitadas de comparecermos à reunião em Perus, o que com certeza prejudicou nosso trabalho, bem como a própria imagem do CONDEPHAAT, pois havíamos confimado nossa presença.

Esperando que as questões acima sejam respondidas, agradecemos antecipadamente.

STCR, 27 de setembro de 1989.

Eliane Del Vecchio

ELIANE DE CAMPOS DEL VECCHIO, geógrafa p/ Equipe de Áreas Naturais.

Impr. Serv. Gráf. SICCT

500.000 - 11-984

274

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 449

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo - Condephaat	21.273	80	

Sra. Diretora Técnica:

Segundo solicitado em folha 439(verso), parecer da Arquiteta SILVIA WOLF, o processo em questão foi despachado a esta Equipe de Áreas Naturais para que realizássemos um estudo da área envoltória da E.F. perus - Pirapora. O objetivo deste estudo era, além de definir critérios de uso e ocupação para a paisagem envoltória da E.F., estabelecer também uma regulamentação para o tombamento, dado o fato de que a própia Resolução é vaga pois não define, nem lista os equipamentos e instalações tombados (vide folha 418).

Dando início ao estudo proposto, realizamos uma vistoria na qual percorremos alguns trechos da linha ferroviária, chegando até os terminais da estrada de ferro em Gato Preto e Cajamar, e pudemos notar assim, os efeitos do abandono a que está sujeita a ferrovia.

Por falta de uso, e consequentemente de manutenção, os trilhos em grande parte do percurso foram cobertos pela vegetação, e num caso extremo, a ação erosiva de um córrego destruiu um trecho da linha ferroviária, cujos trilhos se encontram suspensos no ar.

Em alguns trechos, a ocupação urbana expandiu - se sobre a ferrovia, como no caso do bairro de Polvilho por exemplo, onde há casas muito próximas à linha férrea, ou no caso da estrada de Cajamar - Polvilho, cujo asfalto recobriu em 2 trechos os trilhos da estrada de ferro.

Notamos também intervenções recentes na área sem prévia consulta a este Condephaat, como um loteamento aberto ao longo da estrada Cajamar-Polvilho, onde houve um grande corte do terreno e movimento de terra praticamente sobre os trilhos.

(Esta grave situação é demonstrada claramente no painel fotográfico preparado para subsidiar a exposição do problema na reunião do Colegiado).

Desta forma, foi constatado pelos técnicos o péssimo estado de conservação de um patrimônio de tamanho valor e importância, que é este último exemplar de ferrovia bitola estreita -0,60 cm - existente no país, e que se destaca também por um relevante valor paisagístico e turístico, por cortar ao longo de todo seu trajeto áreas de enorme beleza cênica, como o corte em rocha na altura da da Rod. Anhanguera, as extensas várzeas que a linha férrea acompanha, limitadas pelo relevo movimentado de morros e morrotes cobertos por vegetação arbórea, assim como os terminais de carga em Cajamar e Gato Preto.

Devem ser acrescentados ainda à discussão, alguns dados significativos, os quais nos auxiliam na montagem de um quadro da situação.

1º) Em agosto deste ano foi realizada a "1ª caminhada Ecológica"pelos trilhos da E.F., organizada por vários sindicatos, Prefeitura de São Paulo e D.P.H. (Departamento de Patrimônio / Histórico), com o lançamento do Movimento Pró-Revitalização da E.F. Perus-Pirapora.

É oportuno destacar que não fomos informados do evento, e desta forma não houve participação do CONDEPHAAT.

2º) Na semana de 16 à 22.09.89 foi realizado / evento patrocinado pelo Centro Cultural Ajuá-Perus, com o objetivo de discutir os problemas ambientais e culturais do bairro de Perus, dentre os quais o da E.F. Perus-Pirapora e a possibilidade de abertura desta ao lazer e turismo da população. Em 22.09.89 foi organizada uma mesa redonda para a discussão específica da EF, com presença de representantes da ABPF, antigos ferroviários da EFPP, a Secretária de Cultura do Município Dra. Marilena Chauí e a Diretora do DPH Dra. Dea Fenelon.

Nosso comparecimento a este evento já tinha sido confirmado, no entanto alguns problemas ocorreram (vide informação técnica em anexo).

Desta forma, novamente não houve participação do CONDEPHAAT.

3º) Em meados de setembro recebemos um telefonema do Engenheiro José Eduardo de Abreu Ricco, representante de uma das diretorias da INDÚSTRIA VILLARES, o qual nos participou o interesse desta empresa em adquirir uma das locomotivas do ex Ramal de Dumont (nº 12) e que pelo levantamento feito em 1980 pela ABPF estaria na fila da morte. O engenheiro nos colocou ainda a possibilidade desta empresa de participar da recuperação da EF , dependendo é claro do montante de capital a ser investido.

4º) Deve ser destacada informação constante no processo à folha 75, referente ao interesse da Paulistur num trabalho conjunto com o CONDEPHAAT, no sentido de definir proposta de uso e projeto de revitalização da E.F..

Apesar do órgão ter sido extinto, acreditamos poder existir ainda interesse por parte da Prefeitura de são Paulo, dado o fato de que a ferrovia corta em 18 Km o Parque Anhanguera, constituindo assim uma passagem para áreas do parque inacessíveis ao público.

5º) A questão da propriedade da EF tem também sua importância neste contexto, o que pode ser explicitado pelos seguintes fatos:

- em 1974 com a falência de seus proprietários - Grupo Abdalla - tanto a Cia Brasileira de Cimento Port land - Perus quanto a E.F. foram incorporadas ao patrimônio da União.

- em 1980 através de leilão, a EF passa novamente as mãos de particulares, estranhamente ao mesmo Grupo Abdalla, sob a direção de Antonio João Abdalla Filho.

- estranho fato este pois o grupo Abdalla deixou com nação, Estado, Município e seus trabalhadores, dívidas em relação a impostos e encargos não pagos.
  Este fato tornou-se público através de diversas denúncias em jornais da época (1984).

Todo este quadro nos mostra a existência de várias esferas de interesse na recuperação e uso deste importante patrimônio. Entretanto para que este fato seja concretizado, é necessário que se instaure um processo de discussão, reunindo estas diversas entidades, população e órgãos do poder público em suas diversas instâncias. Acreditamos ainda ser essencial que o CONDEPHAAT, enquanto órgão responsável pela proteção do patrimônio cultural do Estado de São Paulo, desencadeie este processo de discussão, participando no papel de coordenador desta iniciativa de recuperação e reativação da E.F. Perus-Pirapora.

Diante das questões levantadas, o STCR propõe o seguinte encaminhamento:

1) que o Egrégio Colegiado decida sobre a instauração deste processo de discussão com as diversas entidades listadas neste parecer e outras julgadas necessárias;

2) que o estudo da área envoltória só deva ser realizado mediante a concretização da proposta acima, para que este STCR já tão sobrecarregado de trabalho, não invista tempo e trabalho num estudo em vão;

3) e outros procedimentos administrativos como:

3.1.) continuidade pela Assessoria Jurídica, do processo de investigação da propriedade, e da situação dos débitos dos proprietários com a Nação, Estado e Municípios envolvidos, com vistas a possível desapropriação sem ônus para o poder público, e conforme já solicitado em parecer da Arquiteta Silvia Wolff, página 8 do processo nº 25.631/87;

3.2.) Envio novamente de ofício à SABESP (Departamento de Planejamento), solicitando informações sobre o projeto da lagoa de decantação ao longo da várzea do Ribeirão dos Cristais (Cajamar), cuja área de implantação coincide com o traçado da E.F. Perus-Pirapora, tombada pelo CONDEPHAAT.

3.3) Envio novamente de ofícios à Procuradoria Geral do Estado e à Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional, do Ministério da Fazenda, solicitando informações sobre a situação de posse e de litígios com o Grupo Abdalla, proprietário do bem tombado em questão.

Era o que tínhamos a informar.

STCR, 16 de novembro de 1989.

Simone Scifoni

SIMONE SCIFONI - Geógrafa

Participaram da discussão deste parecer:

Walter Pires - Arquiteto

Maria Cristina E. Scaloppe - Geóloga

Eliane de C. Del Vecchio - Geógrafa

À Presidência

Solicitamos encaminhamento do presente à análise do E Colegiado

22/11/89 Sherezy De Katinszky

Juntada

Segue ____ juntada ____ nesta data, Documento ____ / Folha ____ de Informação rubricada

sob n.º ____

Em ____ de ____ de 19 ____

Assinatura

ESTRADA DE FERRO
PERUS – PIRAPORA

Se a gente quiser, este trenzinho pode voltar a correr.

Movimento Pró-Revitalização da Estrada de Ferro Perus-Pirapora:
Uma luta pela história, uma luta em defesa da ecologia!

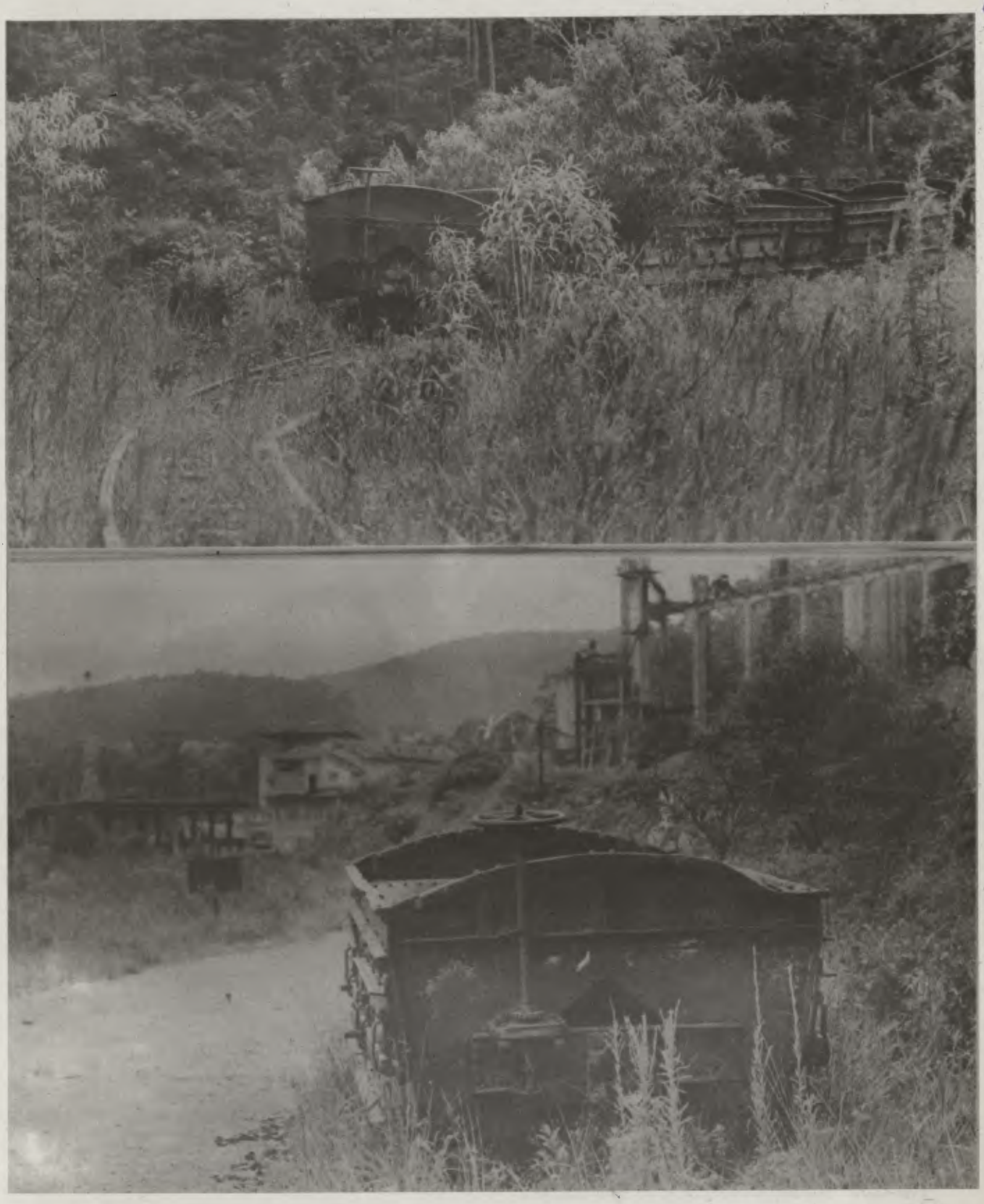
PORQUE DEVEMOS ORGANIZAR O MOVIMENTO PRÓ-REVITALIZAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA

A Estrada de Ferro Perus - Pirapora foi contruída em 1914, pelos ingleses. Ela é uma das últimas ferrovias do mundo com bitola de 60 centimetros e tem aproximadamente, 25 quilometros de extensão. Projetada inicialmente para levar romeiros até Pirapora e transportar cal, do Gato Preto, em Cajamar, até São Paulo, em 1925 ela foi comprada pelo grupo canadense que instalou a indústria de cimento Portland de Perus. Em 1951 a indústria, as minas, terras e ferrovia foram vendidas a J. J. Abdala, o "Mau Patrão".

Em 19 de janeiro de 1987, através da Resolução nº 5 da Secretaria Estadual da Cultura, em seu Artigo 1º resolve que, "fica tombada, como bem cultural de interesse histórico o acervo da Estrada de Ferro Perus - Pirapora, incluindo material rodante e instalações (linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações), último remanescente em nosso país de um conjunto completo de ferrovia em bitola estreita, testemunho dinâmico nos dias de hoje do desenvolvimento industrial e suas consequências em nosso Estado". Ou seja, pela presente resolução do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado — Condephaat — a Estrada de Ferro Perus - Pirapora, bem como tudo que se encontra dentro do raio de 300 metros do pátio da fábrica, não poderá sofrer qualquer intervenção ou depredação sem autorização do CONDEPHAAT de acordo com que estatui o artigo 137 do Decreto nº 137.426, de 16/03/79. Mas não é isto o que está acontecendo. Algumas casas da Vila Triângulo já estão parcialmente destruídas e outras estão sendo desmontadas. A igreja que existe no centro da Vila Operária (Vila Triângulo) encontra-se fechada com problemas em sua estrutura. Por outro lado, ao longo da via férrea, parte dos trilhos foram cobertos por terra ou foram retirados por aqueles que não se interessam pela preservação de nossa história.

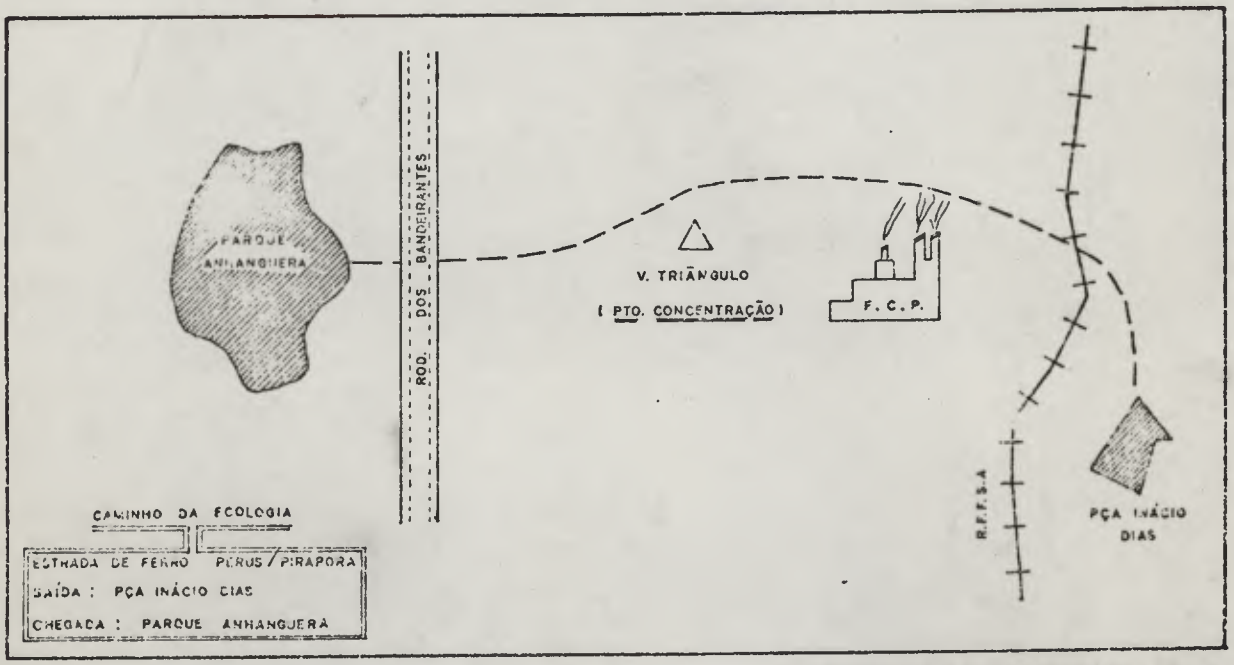
Desta forma, a Estrada de Ferro Perus - Pirapora, um patrimônio histórico da cidade de São Paulo, localizada no interior de uma das últimas áreas verdes da cidade, deve ser preservada. Para que, as futuras gerações possam desfrutar deste patrimônio Histórico e ambiental que nosso bairro oferece.

Sendo assim, estamos lançando o Movimento Pró-Revitalização da Estrada de Ferro Perus - Pirapora: uma luta pela história, uma luta em defesa da ecologia da nossa cidade. Não deixe de participar. A preservação de nossa memória e da nossa história depende de cada um de nós. E somente a população e a comunidade organizada é capaz de transformar os destinos desta cidade.



Este abandono não pode continuar. Vamos, todos juntos, organizar o movimento de revitalização da Estrada de Ferro Perus - Pirapora.

PARTICIPE DA PRIMEIRA CAMINHADA HISTÓRICO – ECOLÓGICA DA CIDADE DE SÃO PAULO, EM PERUS, NO LANÇAMENTO DO MOVIMENTO PRÓ – REVITALIZAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA



ROTEIRO DA CAMINHADA

Dia 10 de setembro de 1989 - 10hs00
Ponto de encontro: Praça Inácia Dias

Melhores Informações: Telefones - 841.1211 ou 841.1169
Fale com João Breno, Carlos Bauer, Fellipe, Marisabel ou José Carlos

Realização: Administração Regional de Perus – AR - PR
Grêmio Livre Edson Luís (Escola Estadual Brigadeiro Gavião Peixoto)
Centro Cultural Ajuá - Perus
Sindicato dos Trabalhadores na Industria do Cimento, Cal e Gesso de São Paulo
Sub - Sede Oeste da Apeoesp
Departamento do Patrimônio Histórico - DPH - SMC
Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF
CUT - Zonal Oeste
Nucleo de Ação Educativa - NAE (SME) - Pirituba - Perus

Expediente: **Diagramação:** Marcos Antonio Maldonado/SAR
Composição: Clotilde Barchyzchen/SGM
Fotos: Lilo Clareto e Acervo ABDF
Textos: João Breno e Carlos Bauer

Impresso no serviço gráfico da CMSP a pedido da Vereadora IREDE CARDOSO.

ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA

CRONOLOGIA:

1910 - Concessão à Cia. Industrial e de Estrada de Ferro Perus-Pirapora para construção de ferrovia e exploração calcário.

1914 - inaugurada a ferrovia, mas só até Cajamar (terminal de Gato Preto).

1915 - Firma canadense compra instalações (pedreira e ferrovia) e monta 1ª.fábrica de cimento de grande vulto no Brasil (Companhia Bras. de Cimento Portland Perus).

após esta data -> imprensa absorvida pelo capital nacional(J.J.ABDALLA)

1972 - Suspenso transporte de operários na ferrovia em represália a movimentos operários.

1974 - Decreto falência dos ABDALLA. Devido as dívidas com União e Estado (impostos não pagos) a ferrovia e fábrica são incorporadas ao patrimônio federal.

1980 - Em maio:-união abre licitação para compra da ferrovia e fábrica.
-abertura de processo de tombamento à pedido ABDF (Assoc. Patrimônio Ferroviário).

1981 - Na licitação, Grupo Abdalla e Chohfi se associam e compram a Ferrovia e fábrica.
- Doada uma das locomotivas (nº.12) para a Prefeitura de Dumont com anuência do CONDEPHAAT (gestão Rui Otake).

1982 - É dado andamento ao Processo tombamento (Silvia e Cristina)

1983 - Parecer STCR constata que, exceto a locomotiva nº.12 doada à Prefeitura de Dumont, todo o acervo de locomotivas estava em ordem.

Parecer indica necessidade de realização de inventário sobre o acervo, indica necessidades de medidas de proteção deste patrimônio e necessidade de conselheiro relator p/ processo.

1983 - fechamento das pedreiras de calcário.

1984 - junho
- parecer conselheiro relator MÁRIO SAVELLI pede o tombamento da ferrovia c/recomendação de inventário de acervo.
- Reunião Conselho aprova parecer - fica tombada a EF

junho - paralização da fábrica de cimento.

agosto - contestação tombamento
resposta à contestação

setembro- conselho aprova resposta à contestação reafirmando o tombamento.

outubro- denúncia dos operários dispensados sem pagamento de encargos trabalhistas.

1985 - outro parecer do conselheiro relator (conclusivo) reafirmando tombamento.

- novas denúncias sobre danificação patrimônio tombado. vistoria e parecer STCR

1987 - janeiro - sai resolução tombamento assinada pelo Secretário.
- denúncia sobre venda de material do acervo.

dezembro- pedido de cessão de 2 trucks a ABPF para reprodução destes exemplares.

1989 - Ofício APMTC (Associação de Preservação de material de Transporte coletivo) protestando contra o descaso do condephaat em relação à preservação de ferrovia.

abril/89 - processo encaminhado à Equipe de Áreas naturais para realização estudo de área envoltória.

nov./89 - Parecer Equipe sobre condição do bem tombado.

19/07/1990

S

Grupo quer reativar ferrovia feita em 1914

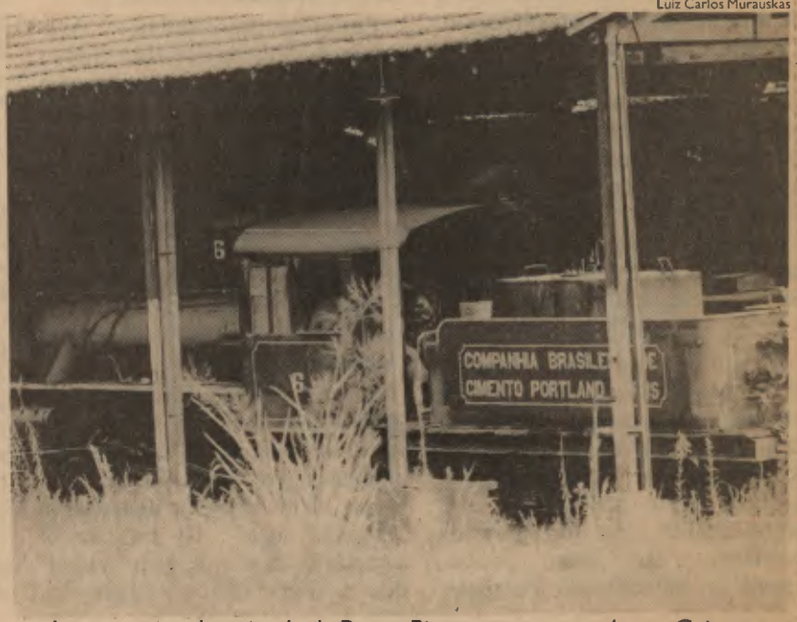
Da Reportagem Local

Acordar cedo, ir à estação da Luz, no centro, e tomar um trem para o bairro de Perus, na zona oeste de São Paulo. Apitando na plataforma, uma singela maria-fumaça estaria a sua espera, pronta para levá-lo a um passeio pelas matas da serra da Cantareira, cortando os bosques do Parque Anhanguera e beirando o rio Juqueri, num percurso de 25 quilômetros que termina em Cajamar (noroeste da Grande São Paulo).

Isso poderia acontecer. As marias-fumaças existem e estão encostadas em Cajamar. Os trilhos, estreitos e datados de 1914, estão encobertos de mato e interrompidos em alguns trechos. Mas os integrantes do Movimento Pró-Reativação da Ferrovia Perus-Pirapora acreditam que todo o conjunto pode voltar a funcionar, desta vez para virar programa de domingo para paulistanos e turistas. Eles querem convencer seus proprietários, o grupo de mineração Chohfi-Abdalla, a ceder a ferrovia e as locomotivas em comodato, para transformá-las em atração turística com o apoio da Prefeitura e iniciativa privada.

A Perus-Pirapora foi projetada no início do século para levar romeiros até Pirapora do Bom Jesus. Depois serviu para transportar cal e, mais tarde, calcário das minas de Cajamar para a Fábrica de Cimento Portland, hoje desativada. Ferrovia e locomotivas pertencem ao grupo Abdalla. Tudo foi tombado em 1987 pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat).

Luiz Carlos Murauskas



Locomotiva desativada da Perus-Pirapora, encostada em Cajamar

As bitolas da Perus-Pirapora medem 60 centímetros (as modernas têm cerca de 150), e são consideradas o maior conjunto de bitola estreita do mundo.

A coleção de 11 marias-fumaças, segundo o diretor de comunicação da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), Geraldo Godoy, 49, além do seu valor histórico, "conta" a história ferroviária do país, uma vez que cada uma das máquinas provém de uma ferrovia diferente —algumas bastante antigas, das que eram chamadas "cata-café" ou "puxa-cana", por transportarem essas cargas das fazendas para a cidade.

A mais velha das locomotivas é de 1891. A mais nova, de 1945. Até sete anos atrás, seis delas ainda rodavam, fazendo o transporte de calcário. Nesse ano, a fábrica de cimento fechou, e com ela, parou também a ferrovia. Até o final do mês, as entidades envolvidas no projeto de reativação da Perus-Pirapora deverão se reunir com a prefeita Luiza Erundina para solicitar que a Prefeitura encaminhe proposta ao grupo Abdalla de ceder em comodato a ferrovia, o que significa que o grupo continua sendo proprietário, mas permite aos "comodatários" que a reformem. "Ela tem tudo para ser uma das maiores atrações da cidade", diz Élcio Siqueira, presidente do Centro Cultural de Perus.

A ABPF, que funciona como uma espécie de "SOS Ferrovia", com cerca de 1.400 membros espalhados pelo país, recuperou em 1978 a Viação Férrera Campinas-Jaguariúna, que possui o maior acervo de locomotivas a vapor do país. O trabalho levou cinco anos. (TO)

fls 459

EXMA.SRA.DIRETORA TÉCNICA DO CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÒGICO, ARTÍSTICO E TURISTICO DO ESTADO - CONDEPHAAT

Dra. Judith Monar

FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA., por intermédio de seu representante Dr. Ronaldo Nofal Chohfi, vêm à presença de V.Exa., solicitar autorização de vistas ao processo da "Estrada de Ferro Perus-Pirapora".

Nestes Termos

Pede deferimento

São Paulo, 21 de junho de 1991

FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA.
Ronaldo Nofal Chohfi

Ao Dr. Benisto Silveira Junior para manifestar

Condephaat. 24/6/91

JUDITH MONAR
Diretora Técnica
CONDEPHAAT

Ao S.A.
Enviar-me o processo.
26.6.91

285

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA - CONDEPHAAT

fl. 460

Ofício GP/827/91.

São Paulo, 04 de julho de 1991.

Prezados Senhores

Em resposta à sua solicitação s/nº, de 21/06/91, informamos que se encontra aberta vista para Vossa Senhoria no processo nº 21273/80 e nas demais referentes à Estrada de Ferro Perus Pirapora

Sem mais, atenciosamente

JUDITH MONARI
Diretora Técnica

À
Ferrovia Perus Pirapora
A/C - Sr. Ronaldo Nofal Chohfi
Praça Antonio Prado nº 33 - 8º andar
Capital -

ESJ/mas

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

286

fls. 461

Conforme solicitação de 21 de junho 1991, autorizada em ofício deste CONDEPHAAT de 4 de julho de 1991, demos vistas ao Processo de Tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora, de número 21.273/80 em 8 de julho de 1991.

Margarida Cintra Gordinho
p/ Sr. Ronaldo Nofal Choffi

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º

Fls 462

~~102~~ A

Do	Número	Ano	Rubrica

Aos técnicos Simone Scifoni
Silvia Wolff
Maria Luiza P. Ramalho
p/ ~~manifestarem~~ ciência
STR, 20.02.92

Adriana Moreira

Ciente, solicito que o presente documento seja anexado ao processo de tombamento de modo a não se perder.

Silvia F. Wolff

De acordo.

Marcia B. Pinheiro

Simone Scifoni

A S.A

Para anexar o documento em anexo em seu respectivo processo de tombamento.

STR, 19.06.92

Adriana Moreira

0022 J
20.765/92
288

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP Modelo Oficial 17

fls 463

PIUIII!!! - Ano I - N.º 2 - Abril de 1992

O QUE É A.B.P.F.

O movimento pró-reativação da Estrada de Ferro Perus-Pirapora há anos vem lutando pela recuperação para turismo dos trenzinhos. Fazem parte empresários da região, escolas, o Centro Cultural Ajuá-Perus, a Sociedade Amigos de Cajamar, o Sindicato dos Geólogos e diversas outras entidades.

Uma delas é a Associação Brasileira de Preservação Ferroviaria...

ABPF

...que se dedica desde a fundação (1977) a defender o patrimônio histórico ferroviário do país, a reativar e a gerir ferrovias a vapor tais como a Campinas-Jaguariúna e a Pedregulho.

Em Perus e Cajamar, queremos uma ferrovia operada por moradores e ex-ferroviários no contexto de um projeto voltado para a valorização da cultura regional e para a preservação da enorme área verde atravessada pela EFPP.

Elcio (Coordenador), Nelson (Tesoureiro) e Ednor (Diretor de Promoções) são os membros eleitos da Diretoria Regional da ABPF. Nilson, Carlos, Peco, Milton, Valquiria e Paulinho são os Conselheiros.

Contatos com Carlos (874-6080), Ednor (407-4620) e Valquiria (407-4049).

PERUS-PIRAPORA: REGULAMENTAÇÃO JÁ!

Em 17 de janeiro de 87 o CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de S. Paulo) decretou o tombamento da **Perus-Pirapora.** Mas, o CONDEPHAAT não relacionou as máquinas, oficinas, etc. que compõem a ferrovia. Uma segunda falha do Conselho foi não ter definido quais são as restrições à ocupação que a lei determina que devam existir na faixa envoltória de todo bem tombado para protegê-lo da descaracterização. São 300 metros à esquerda e 300 à direita dos trilhos, ao longo de toda a ferrovia, nos quais, conforme o trecho, pode-se desde proibir qualquer mudança até estipular a altura máxima para edificações.

Todavia, em nada sendo decidido, permanece o risco da ferrovia acabar sufocada por fábricas e loteamentos à sua volta. Além disso, a reativação implicará necessariamente em algumas modificações no material rolante e nas instalações de apoio. Como fazê-lo se nem existe um cadastro desse patrimônio?

Assim, é necessário um novo decreto, com força de lei, regulamentando o tombamento, isto é, esclarecendo todas estas questões.

O projeto de regulamentação do movimento pró reativação será definido por um seminário aberto à participação de todos. Com o objetivo de subsidiar a discussão, foi criado um grupo de trabalho com engenheiros, historiadores, arquitetos, geólogos e ex-ferroviários que está elaborando uma proposta utilizando mapas, fotos aéreas, etc.

APOIO:
CLANEL ARTES GRÁFICAS
Rua Bananal do Rio, 168 - Perus - SP

FOTO EDNOR
Rua Ver. Joaguim Soares de Araujo, 170
Jordanésia - Cajamar

Redação e Composição:
Elcio Siqueira
José Carlos Correia Marques
Nelson Aparecido Bueno de Camargo

Tiragem desta edição
5.000 exemplares

289

piuiii!!!

O trenzinho vai rodar!

Boletim Informativo da Regional Perus-Cajamar da ABPF - Ano I - N.º 2 - Abril de 1992

EDITORIAL

A MARIA VEM AÍ

SE PEQUENOS SÃO BONITOS...

De 16 a 31 de maio, estaremos organizando a I Mostra de Ferromodelismo de Perus e Cajamar. Estarão expostos na Biblioteca de Perus maquetes e locomotivas, antigas e novas.

Você também pode trazer o seu trenzinho. Inscreva-se na própria Biblioteca à Rua Antonio Maia, 651, ☎ 841-3773 (ao lado da EEPG "Suzana de Campos") até o próximo dia 8 de maio.

...IMAGINE-SE NUM GRANDE!

O PIUIII!!! está promovendo um concurso de redações sobre a Perus-Pirapora. A melhor será publicada no N.o 4 (junho/92) e o seu autor ganhará uma mini-ferrovia com trilhos, vagões e locomotiva que funciona de verdade. Do 2.o ao 5.o lugar, a premiação será com livros.

Para participar, é só entregar o seu texto até o próximo dia 30 de maio na Biblioteca. Participe!

* SEGUE JUNTADA AO DOC. SOB Nº 464 E 474 STF-PROTOCOLO, 28/08/94.

CRIADA REGIONAL DA ABPF

Agora temos mais um instrumento na luta pela reativação da Estrada de Ferro Perus-Pirapora: no dia 12 de março foi criada a Regional Perus-Cajamar da ABPF (veja matéria no verso) como um ponto de encontro dos amantes dos trenzinhos.

Se você é daqueles que batalham pela volta da nossa maria-fumaça, junte-se a nós!

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 464

Do | Número | Ano | Rubrica

Senhora Diretora Técnica:

Em 03/12/93 estivemos acompanhando Assistente Técnica do Ministério Público Estadual, em vistoria à Estrada de Ferro Perus-Piraporã, tombada pelo CONDEPHAAT.

Na ocasião, pudemos constatar evidências de deterioração do bem tombado e intervenções em área envoltória sem autorização deste Órgão, como relatamos a seguir:

1) Evidências de deterioração do patrimônio tombado:

1.1) Quanto ao maquinário:

- nas Oficinas de Gato Preto encontramos vagões a céu aberto e locomotivas sob galpão em péssimo estado de conservação. O mato cresce em meio ao maquinário e trepadeiras se desenvolvem sobre os telhados danificando-os e consequentemente expondo o bem à chuva e sol (ponto 9).
- no pátio de Cajamar constatamos à céu aberto diversos vagões de madeira, vagonetes e locomotivas da chamada "fila da morte" (ponto 8).
- na Fábrica de Cimento em Perus, observamos também a céu aberto, diversas gôndolas e vagão de madeira, e parcialmente sob telhado a locomotiva nº 16 (ponto 1).

1.2) Quanto à linha férrea:

- constatamos em ponto de passagem sob córrego, próximo ao bairro de Polvilho, que os trilhos encontram-se no ar. Conforme denúncia encaminhada anteriormente pelo Centro Cultural Ajuá Perus, outros trechos da linha férrea apresentam o mesmo problema (km 7, km 7,2 e km 19)-(ponto 3).
- em dois pontos do percurso, a linha férrea encontra-se coberta pelo asfalto da estrada que liga Polvilho a Cajamar (pontos 4 e 7).

- Observamos, pelo menos, dois locais onde há ocupação clandestina de baixa renda sobre os trilhos e em faixa de domínio da ferrovia (próximo a confluência com estrada Polvilho-Cajamar e junto ao bairro de Polvilho pontos 6 e 3).
- Junto ao acesso à Pedreira Pedralix, constatamos acúmulo de sedimentos sobre os trilhos, resultado do sistema de drenagem desta via, que lança as águas pluviais através de tubulação, em direção ao vale do Rio Juquery, passando antes pela linha férrea (ponto 2

2) Intervenções na área envoltória à revelia do CONDEPHAAT:

2.1) Junto ao pátio de Cajamar: atividades de reativação da Pedreira e desmatamento nas encostas de morros ao longo da linha. Responsável: proprietário da EEPP (ponto 8).

2.2) Loteamento popular implantado entre a estrada Polvilho-Cajamar e a linha férrea (ponto 5).

Em relação a situação de deterioração do bem tombado temos a destacar que:

- em diversas ocasiões do processo de tombamento da EEPP, pareceres técnicos relatam contínua degradação do bem, ponderam sobre a relação entre a preservação do acervo e seu necessário funcionamento, e alertam para a relevância de um esforço conjunto dos vários setores envolvidos no intuito de resolver o problema.
- Não obstante a proposta do proprietário, encaminhada em 1991, de reativação de parte do acervo, até o presente momento foram parciais as medidas de proteção ao conjunto tombado, como pode-se perceber no relato do item 1.

Considerando que não há horizonte de tempo definido para a efetiva reativação do conjunto, e as constantes evidências de que, en

quanto não se chega a uma solução definitiva para o caso, o bem tombado está sujeito a um constante processo de deterioração, sugerimos o encaminhamento das seguintes providências:

1) acionar o proprietário, obrigando-o a implantar urgentemente as seguintes medidas de proteção:
   - abrigar adequadamente sob galpão, todo o maquinário (locomotivas, vagões, gôndolas, inclusive as da fila da morte), implicando a medida também no conserto dos galpões danificados.
   - Garantir condições propícias nos galpões, tais como retirada de mato e trepadeiras.
   - Medidas de escoramento dos setores da linha férrea que se encontram suspensos por ação erosiva ou por danificação de pontes. Deverá ser encaminhado para análise prévia deste Órgão o projeto de instalação das medidas de proteção, bem como o de reativação da Pedreira.
2) acionar a Prefeitura de Cajamar para:
   - em relação à camada de asfalto sobre a linha férrea deverá ser contactado, inicialmente, profissional especializado para esclarecer a pertinência ou não de sua retirada, uma vez que não temos elementos para avaliar se ela estaria danificando os trilhos, ou ao contrário, poderia ser elemento de proteção contra chuva e sol.
   - Em conjunto com o proprietário, cercar os trechos da linha e da faixa de domínio próximos de onde há ocupação clandestina, de maneira a coibir expansão deste processo.
   - encaminhar à análise prévia deste Órgão os pedidos de intervenção em área envoltória deste.
3) Acionar a Pedreira Pedralix com obrigação de:
   - instalar medidas que visem evitar o acúmulo de sedimentos na

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 467/n

Do	Número	Ano	Rubrica

linha férrea, assim como recuperar os trechos danificados. O projeto das medidas deve ser encaminhado para análise prévia.

Quanto aos procedimentos internos ao Órgão sugerimos:

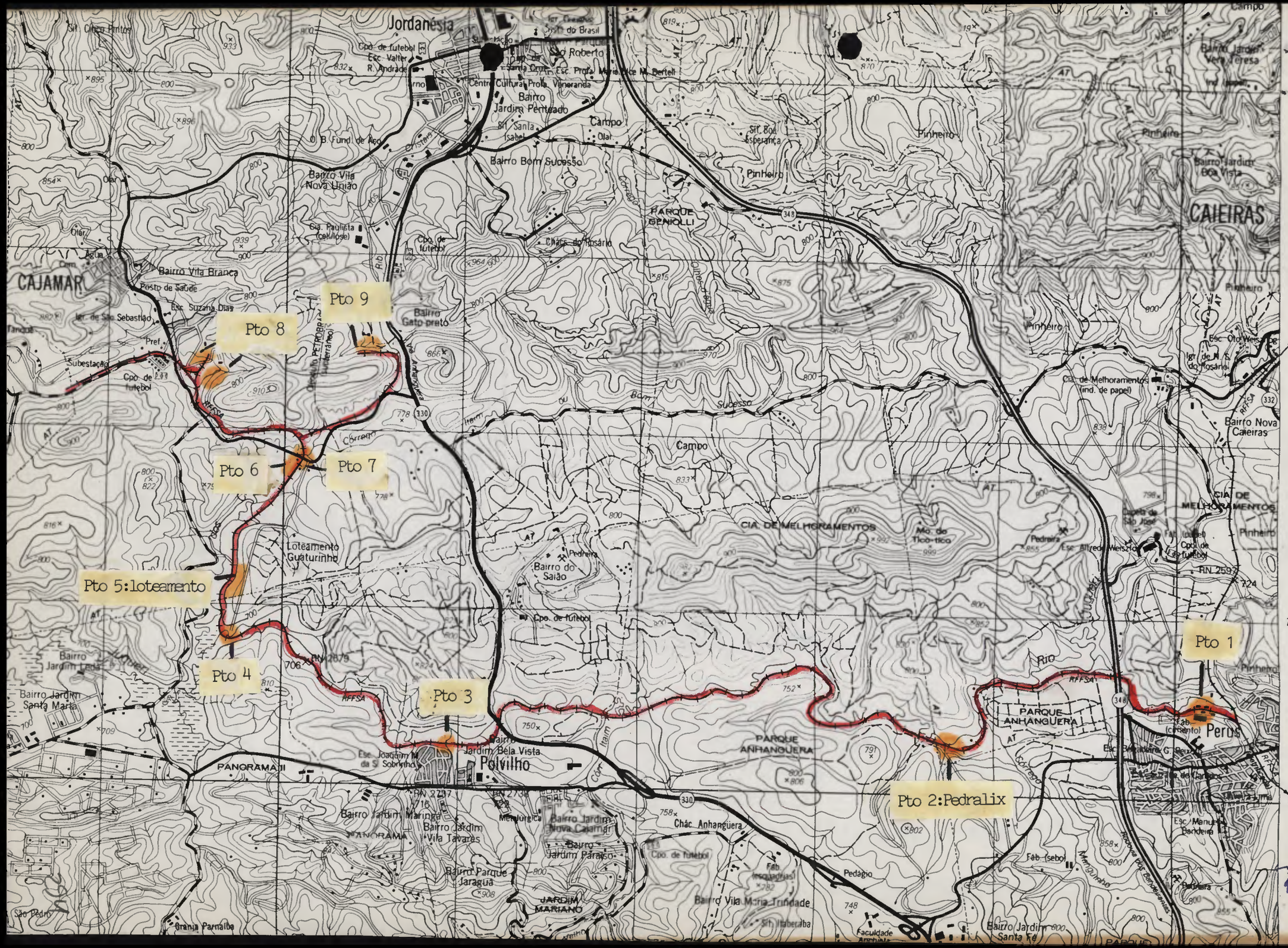
- estudar a possibilidade de colocação de placas indicativas de patrimônio tombado pelo menos junto aos setores críticos de ocupação clandestina;
- formação de equipe de trabalho para regulamentar o tombamento do acervo da Perus-Pirapora.

Tendo em vista que a participação da Equipe de Áreas Naturais neste processo deu-se exclusivamente pela necessidade de se levar em conta o aspecto paisagístico-natural na abordagem da área envoltória, solicitamos que este parecer seja submetido inicialmente à arquiteta responsável pela área, para que esta manifeste-se sobre a pertinência das sugestões aqui expressas.

STCR, 27 de dezembro de 1993.

Simone Scifoni

Simone Scifoni, Geógrafa
P/Equipe de Áreas Naturais


Jordanésia
CAJAMAR
CAIEIRAS
Pto 9
Pto 8
Pto 7
Pto 6
Pto 5:loteamento
Pto 4
Pto 3
Pto 2:Pedralix
Pto 1
Polvilho
Perus
PARQUE ANHANGUERA
PARQUE GENIOLLI
CIA. DE MELHORAMENTOS
PANORAMA II
PANORAMA
Bairro Vila Nova União
Bairro Vila Branca
Bairro Gato preto
Bairro Bom Sucesso
Bairro Jardim Penteado
Bairro Jardim Bela Vista
Bairro Jardim Maringá
Bairro Jardim Vila Tavares
Bairro Jardim Nova Cajamar
Bairro Jardim Paraíso
Bairro Parque Jaraguá
Bairro Vila Maria Trindade
Bairro Jardim Santa Fé
Bairro Nova Caieiras
Loteamento Guaturinho
Bairro do Salão
Chác. Anhangüera
Pedágio
Campo
Pinheiro
Rio Cotia
Rodovia dos Bandeirantes
RFFSA
RN 2879
RN 2717
RN 2738
RN 259
Cia. Paulista (celulose)
Cia. de Melhoramentos (ind. de papel)
Posto de Saúde
Esc. Suzana Dias
Igr. de São Sebastião
Subestação
Cpo. de futebol
Esc. Joaquim M. da S. Sobrinho
Esc. Alfredo Weitzel
Esc. Otto Weiss
Igr. de N. S. do Rosário
Chác. do Rosário
Granja Parnaíba
Faculdade
Fab. (sebo)
Fab. (cimento)
Pedreira
Mo. do Tico-tico
Esc. Manuel Bandeira
Esc. Bernardino G. Neves
Esc. Profa. Maria Ilce M. Bertelli
Centro Cultural Profa. Veneranda
Igr. Evangélica Assembléia de Deus do Brasil
Bairro Jardim Vera Teresa
Bairro Jardim Boa Vista
Sít. Boa Esperança
Sít. Santa Isabel
Sít. Itaberaba
Sít. Chico Pintos
Metalúrgica
Olar
Campo
Pinheiro
20'
74 18
74 16
74 14
74 12
74 10
25'
468

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 469

Do	Número	Ano	Rubrica
INFORMAÇÃO STCR			

ASS: Sobre vistoria à Estrada de Ferro Perus-Pirapora
à Arq.SILVIA WOLFF,

Conforme sugestão de encaminhamento da equipe de Áreas Naturais, através da geógrafa Simone Scifoni.

STCR, 06 de Janeiro de 1994.

Arq.SUELI FERREIRA DE BEM
Diretor Técnico STCR

295

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 130

Do: P. CONDEPHAAT | Número | Ano | Rubrica

Senhora Diretora Técnica,

A presente informação elaborada pela Geógrafa Simone Scifoni é extremamente precisa ao apontar toda a degradação pela qual continua passando o patrimônio tombado da Estrada de Ferro Perus Pirapora.

A técnica propõe ainda medidas que possam, se efetivadas, ao menos coibir o avanço da degradação.

Só tenho a concordar com estas informações e propostas, embora tenha dúvidas sobre a sua efetivação.

Minha dúvida se baseia no fato, expresso em todas minhas informações técnicas a partir de 1983, de que o proprietário não tem o menor interesse em investir na preservação do imóvel levando em conta sua finalidade cultural. Há no processo, manifestações no sentido de um projeto de ocupação da área, mas que dependeria da captação de recursos ainda não existentes.

A preservação da EFPP, ou melhor, a tomada de medidas para esta preservação tem sido um ônus que não foi assumido

inteiramente por nenhuma das partes.

Do ponto de vista de minha participação técnica, manifestei-me previamente ao tombamento, contrário a sua efetivação antes que houvesse um encaminhamento político da questão, o que acabou não ocorrendo. Todas as vezes que fui convocada a manifestar-me sobre o presente apontei as dificuldades
- meus limites pessoais para a magnitude e variedade de aspectos que envolvem o patrimônio
- as questões políticas que o envolvem
- necessidade de um pronunciamento de todos os envolvidos.

Expondo todas estas antigas reivindicações para refutar os temores com que compareço na manifestação técnica precedente "arquiteta responsável pela área". Não aceito e não me honra tal responsabilidade. A responsabilidade pela área é de quem optou por sua preservação
- o Condephaat, o Governo do Estado, o povo paulista.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 472

Do | Número | Ano | Rubrica

Se os técnicos de áreas naturais foram chamados para exclusivamente tratar do aspecto paisagístico-natural, eu fui chamada em 1983 para ordenar as informações dispersas por diversos processos (alguns que, inclusive haviam sido encontrados em fundos de gaveta.) A partir daí, da minha demonstração de que sabia ordenar os papéis que tratavam da questão, insistem em me designar como responsável pela área. Se há aspectos paisagísticos a serem analisados, para os quais minha formação profissional até pode habilitar-me para opinar, porque os melhores arquitetos há, o que não pode justificar minha responsabilidade exclusiva sobre a questão.

Após estas considerações necessárias, meaminho o parecer concordando que devam ser solicitadas ao proprietário novamente medidas de proteção ao acervo, as quais estão extremamente bem definidas na informação da geógrafa Simone.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 473

Do	Número	Ano	Rubrica

Solicito ainda que o presente seja anexo ao processo para que seja considerações não se percam

Sem mais no o que tenho a manifestar

STCA, 11 de janeiro de 1994

Silvia Fernandes Wolff

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º

Do | Número | Ano | Rubrica

À S.A.,

Solicito juntar a presente documentação ao respectivo processo, encaminhado-o posteriormente a esta Diretoria.

STCR, 18 de Janeiro de 1994.

Arq.SUELI FERREIRA DE BEM
Diretor Técnico STCR

300

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º

Do	Número	Ano	Rubrica
P.CONDEPHAAT	21273	85	425

INT:-ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS:-Solicita o Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

À ASSESSORIA JURÍDICA,

Para apreciação dos pareceres emitidos pela geógrafa Simone Scifoni e arq.Silvia Wolff, anexadas a partir das fls.464.
Peço o retorno do presente a este Serviço Técnico,após as providências que couberem.

STCR, 28 de Abril de 1994.

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica do STCR
CREA n.o 55.198-D-RJ

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º

476

Do	Número	Ano	Rubrica
Of. 89/94			

INT.: MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

ASS.: Solicita informações referentes à E.F. Perus-Pirapora

1. À SA para juntar ao processo nº.. 21.273/80.

2. À Assessoria Jurídica para manifestação.

GP/CONDEPHAAT, 06 de maio de 1994

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
PRESIDENTE

/krgs.-

302

477

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

1) juntar ao processo 21273/85
2 À Assessoria Jurídica para preparar resposta ao M.P.
03/5/94

CAJAMAR, 28 de abril de 1994.

Ofício n.89 /94

Prezado Senhor :

Pelo presente, com fulcro no art. 8 da lei n. 7347/85, solicito os bons ofícios de Vossa Senhoria, no sentido de informar, a esta Promotoria de Justiça de Cajamar (sita a Av. Peroba, n. 01, 2o. andar, Jordanésia, Cajamar, CEP07760-000)no prazo de 15 dias , qual a decisão final desse órgão acerca da proposta da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária com relação à Estrada de Ferro Perus Pirapora.

Requer-se esclarecimentos acerca de como encontra-se a tramitação da proposta da ABPF perante esse órgão, envolvendo a questão da Estrada de Ferro Perus Pirapora. Tal dado instruirá procedimento civil instaurado pela Promotoria para apurar a ocorrência de dano ao patrimônio da EFPP.

Certa da colaboração, apresento a V. Sa. protestos de estima e consideração.

Maria Elíselda Francisco
Promotora de Justiça de Cajamar

Ilmo. Sr.
Diretor do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Arqueológico, artístico do Estado de São Paulo
Avenida paulista, n. 2644, 2o. andar
CEP- 01310-300 Cerqueira Cesar- São Paulo- SP

RH
03/5/94

MP - 720.002

303

Senhor Presidente,

Não tendo tido esta A.J. tempo hábil para apreciar os pareceres da geógrafa Simone Scifoni e da arquiteta Silvia Wolff — conforme solicitado às fls. 175 dos autos — antes de minutar o ofício anexo à Promotoria de Justiça de Cajamar, solicito retem estes autos a esta Assessoria tão logo seja assinado referido ofício por esta Presidência.

3/5/94

Gilberto

Segue juntada a folha 505
20º , em 06/5/94
Ass. Jurídica

479

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP-781/94
Processo 31.617/94

São Paulo, 09 de maio de 1994.

Senhora Promotora de Justiça,

Reportando-nos ao nosso Ofício GP-765/94, de 05 do corrente, vimos informar a Vossa Excelência de que o número correto de nosso processo interno que constou no referido ofício é 31.617/94 e não conforme constou daquele expediente, ou seja 31.517/94.

Ao ensejo, reiteramos a Vossa Excelência nossos protestos de alta estima e elevado apreço.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Senhora
DRª MARIA ELISELDA FRANCISCO
DD. Promotora de Justiça de Cajamar
Av. Peroba nº 01 - 2º andar - Jordanésia
CAJAMAR - SP
07750-000

JM/emws.-

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

304

O assunto tratado no expediente de fls 477, deverá ter prosseguimento no processo nº 31.612/84, no qual já vem sendo tratado.

Coordeplant, 20/5/84

Segue juntada a fls 480

478

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA - CONDEPHAAT

Ofício GP- 756/94
Proc.31.617/94

São Paulo, 5 de maio de 1994.

Senhora Promotora de Justiça,

Em resposta ao ofício nº 89/94, de 28 de abril findo, no qual essa douta Promotoria solicita informações quanto à tramitação, neste Órgão, da proposta da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária envolvendo a Estrada de Ferro Perus Pirapora, vimos informar que referida proposta - que diz respeito à área envoltória do bem tombado - encontra-se em fase de estudos em nosso Serviço Técnico, não havendo, portanto, nenhuma decisão final quanto ao assunto, tratado no nosso processo interno 31.617/94.

Colocando-nos à disposição de Vossa Excelência para quaisquer outras informações que se fizerem necessárias, aproveitamos o ensejo para apresentar-lhe protestos de elevada estima e distinta consideração.

Ribeiro de Almeida
JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Senhora
DRA.MARIA ELISELDA FRANCISCO
D.D.Promotora de Justiça de Cajamar
Av.Peroba, 01 - 2º andar - Jordanésia
07750-000 Cajamar-SP

GPG/Ldl

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. - IMESP

305

Segue Jurídico a fls 149
Ass Jurídico
Ag 597
l

ABPF ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
REGIONAL PERUS - CAJAMAR
Rua Bananal do Rio, 169 - CEP 05202-040 - Vila Caluba - Perus - São Paulo

480

São Paulo, 28 de junho de 1994

Ofício nº - ABPF-RPC - 94

Prezada Senhora,

Conforme conversado verbalmente, estamos encaminhando dois ofícios referentes ao ALMOXARIFADO DA ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA.

Trata-se de um grande estoque de peças de reposição de locomotivas a vapor que se encontra sob a propriedade e guarda da União, através do Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento, em um galpão cedido à Rfr. Professor Walter Ribas de Andrade, 321 - Barra Funda (Diretoria Geral) - fone 407-2519. CEP: 07760-000.

São DOZE MIL ÍTENS CATALOGADOS, entre os quais [illegible] dos tipos [illegible] de valor [illegible] tempo fora do mercado de modelagem e [illegible] vagão é fundamental para qualquer futuro projeto de recuperação turístico da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

O setor do Ministério responsável diretamente pelo almoxarifado é o antigo GEITU - Coordenação das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional - atualmente extinto. Em seu lugar, responde a SEST (Secretaria Especial de Controle das Estatais) [illegible] - [illegible] do Ministério da Fazenda.

Endereço: [illegible]

Fone: 227-7040 CEP 01031-001

Informar endereçamento pelo fone 227-[illegible] (Secretário Executivo da SEST - Dr. [illegible] de [illegible])

Sem outro assunto de momento, [illegible]

Atenciosamente,

FLÁVIO [illegible]
Coordenador
Regional [illegible]

à DD. SRª.
Drª GISELDA [illegible]

306

Senhora Diretora do STCR,

Tendo em vista ofício recebido da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária em 28/6/94, por fax, à respeito da venda de peças de reposição das antigas locomotivas a vapor da Estrada de Ferro Rio-Petrópolis, e que se encontram no antigo almoxarifado da ferrovia sob a guarda do antigo CEIR por serem propriedade da União, venho solicitar a V.S. maiores esclarecimentos sobre o referido almoxarifado e seu estoque a fim de que este Órgão possa tomar alguma medida no sentido de impedir referida venda.

7/7/94

G. Pinheiro
Assessoria Jurídica

ABPF ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
REGIONAL PERUS - CAJAMAR
Rua Bananal do Rio, 188 - CEP 05202-040 - Vila Caluba - Perus - São Paulo

480

São Paulo, 28 de junho de 1994

Ofício n/nº - ABPF-RPC - 94

Prezada Senhora,

Conforme combinado verbalmente, estamos encaminhando índices referentes ao ALMOXARIFADO DA ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA.

Trata-se de um grande estoque de peças de reposição de locomotivas a vapor que se encontra sob a propriedade e guarda da União, através do Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento, em um galpão situado na Av. Professor Valter Ribas de Andrade, 321 - Cajamar (Distrito Sede) - Fone 407-4518, CEP: 07760-000.

São DOZE MIL ÍTENS CATALOGADOS, entre os quais [illegible] de tipos de peças de difícil longa fora do mercado de modo que seu reposição é fundamental para qualquer futuro projeto de recuperação turística da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

O setor do Ministério responsável atualmente por este acervo é a antiga CBTU - Coordenação das Empresas Incorporadas da Extinta Rede Ferroviária Nacional - [illegible]. Em seu lugar, respondendo [illegible] da Rede Ferroviária Federal - [illegible] Paulo [illegible] Ferrovia Cajamar do Ministério da Fazenda.

Endereço: [illegible] Rio, [illegible] CEP 01[illegible]
Fone: 227-7070

Informamos que [illegible] Almoxarifado [illegible] Regional da ABPF.

Desde já, agradecemos

Atenciosamente

Flávio [illegible]
Coordenador
Regional ABPF

à D.D. Sra.

307

Senhora Diretora do STCR,

Tendo em vista ofício recebido da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária em 28/6/94, por fax, a respeito da venda de peças de uniformes das antigas locomotivas a vapor da Estrada de Ferro Rem.-Rio Pardo, e que se encontram no antigo almoxarifado da ferrovia sob a guarda do antigo CEIM por serem propriedade da União, venho solicitar a V.S. maiores esclarecimentos sobre o referido almoxarifado e seu estoque a fim de que este Órgão possa tomar alguma medida no sentido de impedir referida venda.

7/7/94

G. Pinheiro
Assessoria Jurídica

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
fls. 481
v.l.s.

Do	Número	Ano	Rubrica
P. CONDEPHAAT	21273	80	

INT: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS: Solicita o Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora

À Assessoria Jurídica,

O ofício da ABPF refere-se ao acervo da Estradade Ferro e sua respectiva localização. Informam que são de propriedade da guarda da União, através do Ministério da Economia,Fazenda e Planejamento. Parece-me não se tratar de venda do acervo, conforme sugere despacho dessa Assessoria às fls. 480-verso.

Assim, sugiro darmos prosseguimento, com urgência, aos pareceres juntados às fls. 464 a 473. No que respeita a este Serviço Técnico, neste momento, os referidos pareceres apontam para a necessidade de formação de equipe para "regulamentar o tombamento do acervo da Perus - Pirapora", o que verificaremos possibilidade de atendimento dentro de nossas programações.

Aguardamos as demais providências, contidas nos pareceres, porquanto contamos com a participação dessa Assessoria.

Em tempo, informo ter anexado reprodução do FAX de fls. 480, a fim de garantirmos mais longa permanência do documento no presente processo. Procedimento, aliás, que devemos adotar sistematicamente, sob pena de perdermos registros importantes de nossos arquivos.

STCR, 21 de julho de 1994.

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica do STCR
CREA n.o 55.198-D-RJ

SFB/vls.

308

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
480

Do	Número	Ano	Rubrica
P.CONDEPHAAT	21273	80	

INT:-ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS:-Solicita o tombamento da estrada de ferro Perus-Pirapora.

À Equipe de Áreas Naturais,

Atenção da geógrafa Simone Scifoni, solicitando colaborar no encaminhamento do presente processo neste momento.

STCR, 05 de Agosto de 1.994.

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica do STCR
CREA n.o 55.198-D-RJ

SFB/srap.

Senhora Diretora Técnica:

O expediente anexado à fl. 480 e a solicitação de informação feita pela AJ no uso desta já foram respondidos em material que seguiu solto e posteriormente será anexado a este processo.

Deve-se proceder, neste momento, à análise dos pareceres deste STCR anexados às fl. 464/473, os quais solicitam o encaminhamento de uma série de medidas visando a proteção do bem cultural tombado.

Destaco a urgência do encaminhamento destas medidas, uma vez que o parecer data de dezembro de 1993.

STCR, 25/08/94
Simone Scifoni / A. Nchuan

309

À Assessoria Jurídica,

encaminho manifestação da geógrafa Simone Scifoni, em prosseguimento à instrução do presente processo.

STCR, 25 Agosto 1994.

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica do STCR
CREA n.º 55.198-D-RJ

AJ
recebido
26.8.94

Juntada

Segue ..... juntada ..... nesta data, Documento ..... /Folha ..... de Informação rubricada

sob n.º .....

Em ..... de ..... de 19 .....

Assinatura

483

CÂMARA DOS DEPUTADOS

FAVOR ENTREGAR PARA: Dr. José Carlos Ribeiro
INSTITUIÇÃO: CONDEPHAAT DPTO. PRESIDÊNCIA
FAX: 259.7696 FONE / RAMAL
ESTA TRANSMISSÃO CONTEM 04 PAGINAS, INCLUINDO ESTA FICHA.
ENVIADO POR: DEP. FABIO FELDMANN DATA: 09/8/94

URGENTE: ( ) SIM ( ) NÃO

- FERROVIA PERUS - PIRAPORA

AV. BRIGADEIRO LUIS ANTONIO,4.442 - JD. PAULISTA
01402-002 - SÃO PAULO - SP - 887-8228 /885-3424 / fax (011)884-2795

483

CÂMARA DOS DEPUTADOS

CONDEPHAAT

FAVOR ENTREGAR PARA: Dr. José Carlos Ribeiro
INSTITUIÇÃO: CONDEPHAAT DPTO. PRESIDENCIA
FAX: 259.7696 FONE / RAMAL
ESTA TRANSMISSÃO CONTEM 04 PAGINAS, INCLUINDO ESTA FICHA.
ENVIADO POR: DEP. FABIO FELDMANN DATA: 09/8/94

URGENTE: ( ) SIM ( ) NÃO

- FERROVIA PERUS - PIRAPORA

AV. BRIGADEIRO LUIS ANTONIO, 4.442 - JD. PAULISTA
01402-002 - SÃO PAULO - SP - 887-8228 /885-3424 / fax (011)884-2795

489

CÂMARA DOS DEPUTADOS

São Paulo, 08 de Agosto de 1994.

Ofício n.230.SP/94. - Fax.
abpf cond/wja2

Senhor Presidente,

É o presente para solicitar informações a respeito da regularização do tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

A maior preocupação tem sido o resguardo da área do Parque Anhanguera - que é também importante trecho da Ferrovia - e, principalmente, a conservação do almoxarifado.

O Almoxarirado contém 12.000 itens catalogados, havendo peças não mais encontradas no mercado e que têm, entretanto, importante valor como sucata, inclusive pela presença de metais de liga nobre.

Encaminhamos, em anexo, cópia do ofício da ABPF dirigido ao Ministério Público - Promotoria de Cajamar, solicitando as medidas cabíveis, em defesa deste significativo patrimônio.

Sem mais para o momento, no aguardo de informações e na certeza de mais uma vez poder contar com a colaboração do CONDEPHAAT, renova os protestos de consideração e respeito.

Atenciosamente,

Walter José Senise
Assessor do Dep. Federal Fabio Feldmann

Ilmo. Sr.
Dr. José Carlos Ribeiro
DD. Presidente do CONDEPHAAT
São Paulo, SP
Fax. 259.7646

312

489

CÂMARA DOS DEPUTADOS

CONDEPHAAT

São Paulo, 08 de Agosto de 1994.

Ofício n.230.SP/94. - Fax.
abpf condephaat

Senhor Presidente,

É o presente para solicitar informações a respeito da regularização do tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

A maior preocupação tem sido o resguardo da área do Parque Anhanguera - que é também importante trecho da Ferrovia - e, principalmente, a conservação do almoxarifado.

O Almoxarifado contém 12.000 itens catalogados, havendo peças não mais encontradas no mercado e que têm, entretanto, importante valor como sucata, inclusive pela presença de metais de liga nobre.

Encaminhamos, em anexo, cópia do ofício da ABPF dirigido ao Ministério Público - Promotoria de Cajamar, solicitando as medidas cabíveis, em defesa deste significativo patrimônio.

Sem mais para o momento, no aguardo de informações e na certeza de mais uma vez poder contar com a colaboração do CONDEPHAAT, renova os protestos de consideração e respeito.

Atenciosamente,

Walter José Senise
Assessor do Dep. Federal Fabio Feldmann

Ilmo. Sr.
Dr. José Carlos Ribeiro
DD. Presidente do CONDEPHAAT
São Paulo, SP
Fax. 259.7696

485

ABPF ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
REGIONAL PERUS - CAJAMAR
Rua Bananal do Rio, 168 - CEP 05202-040 - Vila Caluba - Perus - São Paulo

São Paulo, 30 de junho de 1994

ofício nº 16/ABPF-RPC/94

Prezada Senhora,

Pelo presente, solicitamos medidas urgentes que garantam a preservação do ALMOXARIFADO DA ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA.

Trata-se de um grande estoque de peças de reposição de locomotivas a vapor que se encontra sob guarda e propriedade da União, através do Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento, em um galpão situado à Av. Professor Walter Ribas de Andrade, 221 - Cajamar(Distrito-Sede) fone 407-4538.

São DOZE MIL ÍTENS CATALOGADOS, entre os quais inúmeros artefatos há muito tempo fora do mercado e/ou compostos por ligas metálicas nobres. Dessa forma, esse acervo tanto é absolutamente essencial para qualquer futuro projeto de recuperação turística da estrada de ferro, com a sua perda tornando muitíssimo mais difícil qualquer iniciativa nesse sentido, quanto pode ser perdido muito fácil e rapidamente.

Esse almoxarifado está em poder da União porque o Grupo Abdulla prescindiu de sua compra em 1980, quando retomou em hasta pública a Fábrica de Cimento Portland Perus, a própria Estrada de Ferro Perus-Pirapora e parte das terras situadas em Cajamar confiscadas pelo Governo Federal para ressarcir dívidas e impostos atrasados.

A nossa entidade reivindica junto ao CONDEPHAAT que esse conjunto de peças seja reconhecido como parte do acervo da Estrada de Ferro Perus-Pirapora tombado por aquele órgão em 1987 tanto pela ligação histórica quanto pela importância para a recuperação da mesma acima aludida.

Para que o objetivo final do Movimento Pró-Reativação da "Perus-Pirapora" não seja frustrado ou dificultado por uma decisão de venda do almoxarifado antes do CONDEPHAAT se pronunciar a respeito da nossa proposta de reconhecê-lo como parte do acervo da estrada de ferro sob

ABPF ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
REGIONAL PERUS - CAJAMAR
Rua Bananal do Rio, 168 - CEP 05202-040 - Vila Caluba - Perus - São Paulo

São Paulo, 30 de junho de 1994

ofício nº 16/ABPF-RPC/94

Prezada Senhora,

Pelo presente, solicitamos medidas urgentes que garantam a preservação do ALMOXARIFADO DA ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA.

Trata-se de um grande estoque de peças de reposição de locomotivas a vapor que se encontra sob guarda e propriedade da União, através do Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento, em um galpão situado à Av. Professor Walter Ribas de Andrade, 221 - Cajamar(Distrito-Sede) fone 407-4538.

São DOZE MIL ÍTENS CATALOGADOS, entre os quais inúmeros artefatos há muito tempo fora do mercado e/ou compostos por ligas metálicas nobres. Dessa forma, esse acervo tanto é absolutamente essencial para qualquer futuro projeto de recuperação turística da estrada de ferro, com a sua perda tornando muitíssimo mais difícil qualquer iniciativa nesse sentido, quanto pode ser perdido muito fácil e rapidamente.

Esse almoxarifado está em poder da União porque o Grupo Abdalla prescindiu de sua compra em 1980, quando retomou em hasta pública a Fábrica de Cimento Portland Perus, a própria Estrada de Ferro Perus Pirapora e parte das terras situadas em Cajamar confiscadas pelo Governo Federal para ressarcir dívidas e impostos atrasados.

A nossa entidade reivindica junto ao CONDEPHAAT que esse conjunto de peças seja reconhecido como parte do acervo da Estrada de Ferro Perus-Pirapora tombado por aquele órgão em 1987 tanto pela ligação histórica quanto pela importância para a recuperação da mesma acima aludida.

Para que o objetivo final do Movimento Pró-Reativação da "Perus-Pirapora" não seja frustrado ou dificultado por uma decisão de venda do almoxarifado antes do CONDEPHAAT se pronunciar a respeito da

486

ABPF ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
REGIONAL PERUS - CAJAMAR
Rua Bananal do Rio, 166 - CEP 05202-040 - Vila Caluba - Perus - São Paulo

(continuação do ofício nº 16/ABPF-RPC/94 - página 2)

proteção pelo decreto de tombamento dessa ferrovia, ainda mais agora que apresentamos uma Proposta de Regulamentação desse decreto ao próprio CONDEPHAAT, solicitamos a Vª.Sª. que tome as medidas legalmente cabíveis.

O setor do Ministério diretamente responsável pelo almoxarifado da "Perus-Pirapora" é a ADMINISTRAÇÃO DOS ACERVOS CONFISCADOS DO MINISTÉRIO DA FAZENDA cujo Representante no Estado de São Paulo é o Dr. Miguel Correia Leito. Endereço: Av. Prestes Maia, 733 - 21º andar-sala 2102 - CEP 01031-001. Fone 227-7040.

Caso sejam necessários maiores esclarecimentos a respeito de nosso pedido, permanecemos à disposição de Vª.Sª. Contatos pelo fone 847-1500 com Nelson, Secretário da Diretoria Regional da ABPF.

Sem mais, aproveitamos [illegible] nossos protestos de estima e consideração [illegible]

[illegible]

ELCIO SIQUEIRA
Coordenador
Regional A.B.P.F.

à DD. Srª.
Drª MARIA ELIZELDA DE FRANCISCO
Promotora de Justiça do Fórum Distrital do [illegible]
[illegible] - [illegible]
07750-000

516

486

ABPF ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
REGIONAL PERUS - CAJAMAR
Rua Bananal do Rio, 166 - CEP 05202-040 - Vila Caluba - Perus - São Paulo

(continuação do ofício nº 16/ABPF-RPC/94 - página 2)

proteção pelo decreto de tombamento dessa ferrovia, ainda mais agora que apresentamos uma Proposta de Regulamentação desse decreto ao próprio CONDEPHAAT, solicitamos a Vª.Sª. que tome as medidas legalmente cabíveis.

O setor do Ministério diretamente responsável pelo almoxarifado da "Perus-Pirapora" é a ADMINISTRAÇÃO DOS ACERVOS CONFISCADOS DO MINISTÉRIO DA FAZENDA cujo Representante no Estado de São Paulo é o Dr. Miguel Correia Leite. Endereço: Av. Prestes Maia, 733 - 21º andar-sala 2102 - CEP 01031-001. Fone 227-7040.

Caso sejam necessários maiores esclarecimentos a respeito de nosso pedido, permanecemos à disposição de Vª.Sª. Contatos pelo fone 847-1500 com Nelson, Secretário da Diretoria Regional da ABPF.

Sem mais, aproveitamos [illegible] nossos protestos de estima e consideração [illegible]

[illegible]

ELCIO SIQUEIRA
Coordenador
Regional A.B.P.F.

à DD. Srª.
Drª MARIA ELIZELDA DE FRANCISCO
Promotora de Justiça do Fórum Distrital do [illegible]
[illegible] Regina nº21 - 2º [illegible]
07750-000

317

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 487

Do	Número	Ano	Rubrica
FAX- OFÍCIO Nº 230/94			

INT.: CÂMARA DOS DEPUTADOS
ASS.: Solicita informações a respeito da regularização do tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

1. Ao STCR para manifestação em carater de urgência.

GP/CONDEPHAAT, 10 de agosto de 1994.

Ribeiro de Almeida
JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

cp.-

318

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
488

Do	Número	Ano	Rubrica

FAX-OFICIO Nº 230/94

INT: CÂMARA DOS DEPUTADOS

ASS: Solicita informações a respeito da regularização do tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

À Equipe de Áreas Naturais,
atenção da geógrafa Simone Scifoni.
STCR, 12 Agosto 1994.

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica do STCR
CREA n.º 55.198-D-RJ

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 489

Do	Número	Ano	Rubrica

Senhora Diretora Técnica:

Trata-se de solicitação de informação sobre a inclusão ou não, no tombamento da estrada de Ferro Perus-Pirapora, do conjunto de 12.000 peças existentes no Almoxarifado situado à Av. Professor Walter Ribac de Andrade, 221, município de Cajamar.

São peças de reposição de locomotivas a vapor que fazem parte do acervo da EFPP, e estão sob a guarda e propriedade da União, uma vez que o Grupo Abdalla, antigo proprietário, prescindiu de sua compra em 1980, ocasião em que retomou em hasta pública a Fábrica de Cimento Portland Perus e a própria EFPP.

Este conjunto de peças é essencial para a efetivação de futuros projetos de recuperação e funcionamento da Estrada de Ferro.

Considerando-se que estas peças fazem parte do acervo da EFPP, elas encontram-se tombadas pela Resolução 05 de 19/01/87.

Relata-se no fax enviado, a preocupação com eventual venda e dispersão deste conjunto de peças, o que inviabilizaria a reativação da ferrovia e consequentemente um futuro projeto turístico.

Neste sentido, solicitamos as seguintes providências:

1) oficiar à Administração dos Acervos Confiscados do Ministério da Fazenda (endereço abaixo) informando que o conjunto de 12.000 peças situado no galpão de Cajamar faz parte do acervo da EFPP, tombado pelo CONDEPHAAT em 1987.

Neste ofício deverá ser ressaltada a preocupação com a eventual venda e consequente dispersão e perda destas peças que tem importância fundamental para a viabilização de futuros projetos de revitalização do bem tombado.

2) Oficiar aos interessados - Dep. Fábio Feldman e ABPF - esclare-

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 490

Do	Número	Ano	Rubrica

cendo as informações prestadas pelo STCR e as providências tomadas. (MINUTAS EM ANEXO)

STCR, 24 de agosto de 1994.

Arq. Silvia F. Wolff

Simone Scifoni p/
Arq. Laércio Lico Junior

Simone Scifoni
Geografa Simone Scifoni
P/Equipe de Áreas Naturais

Em tempo: solicitamos que seja oficiado ao IBPC, também, pedindo informações sobre a existência de processo de tombamento da EFPP nesse Órgão.

Este expediente deverá ser anexado posteriormente ao processo de tombamento nº 21.273/80

Endereço da Administração dos Acervos Confiscados do Ministério da Fazenda:
Av. Prestes Maia, 733 21º andar sala 2102
cep01031-001 - tel 227 7040
A/C Dr. Miguel Coneia Leite

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 491

Do	Número	Ano	Rubrica

À ASSESSORIA JURÍDICA,

prosseguindo com a tramitação do processo, encaminhando parecer dos técnicos Silvia Wolff, Simone Scifoni e Laercio Lico Junior, para as providências necessárias.

STCR, 25 de Agosto de 1994.

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica do STCR
CREA n.º 55.198-D-RJ

/pac.

322

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob nº 492

Do	Número	Ano	Rubrica
Proc. CONDEPHAAT	21.273	80	

INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
ASSUNTO: Solicita o Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

INFORMAÇÃO AJ-082/94

Senhor Presidente,

A respeito dos Pareceres técnicos exarados pela geógrafa Simone Scifoni em 27.12.93 e pela arquiteta Silvia Wolff em 11.1.94, com relação aos quais solicita agora providências urgentes desta Assessoria Jurídica (fls 482) invocando, inclusive, o espaço de tempo decorrido desde o primeiro Parecer, julgo-me obrigada a prestar a essa Presidência as seguintes explicações:

1 - Referidos Pareceres chegaram a esta Assessoria Jurídica, por despacho dessa Presidência, em 6 de maio do corrente ano, quando, então, foi iniciada a análise dos mesmos para que fossem tomadas as medidas que competiam a esta Assessoria.

2 - Quando iniciava referida análise, foi anexado ao processo o ofício nº 89/94, de 28.4.94, dirigido a este Órgão pela Promotoria de Justiça de Cajamar, que exigiu resposta urgente, motivo pelo qual foi providenciado, por esta Assessoria Jurídica, o ofício GP-756/94, de 5.5.94 transmitindo as informações solicitadas por aquele Órgão do Ministério Público, ocasião em que justifiquei a essa Presidência a interrupção da análise dos Pareceres em apreço e solicitei fossem os autos devolvidos tão logo estivesse assinado o ofício 756/94, não havendo registro da data em que entraram eles novamente nesta Assessoria Jurídica.

3 - Em maio do corrente ano, recebi a visita do Sr. Elcio Siqueira, Coordenador Regional da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, o qual vinha solicitar a colaboração deste Órgão no sentido de impedir a venda de peças de reposição das antigas locomotivas a vapor da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, que se encontravam

- segue -

Cont...INF. AJ-082/94

no antigo Almoxarifado da Estrada - sobre o assunto, dirigiu ofício a esta Assessoria Jurídica em 28 de Junho, ocasião em que me dirigi à Diretora do STCR (fls 480 v.), solicitando maiores esclarecimentos a fim de poder tomar as providências legais porventura cabíveis e responder à A.B.P.F., providências essas que me pareceram, na ocasião, de grande urgência.

4 - Entretanto, a Diretora do STCR, em despacho datado de 21 de julho findo, entendeu que não se tratava da venda de peças, por não estar bem explicado o assunto no ofício da ABPF, embora constasse de meu despacho de fls 480 (v.), voltando a mesma, nessa ocasião, a reiterar a urgência das providências relacionadas com os Pareceres das duas técnicas (fls 464 e 473), providência a que me dispuz a tomar de imediato.

5 - Nesse meio tempo, no entanto, o processo que se encontrava nesta Assessoria para estudo, voltou ao STCR sem meu conhecimento, tendo sido anexado ao mesmo folha com despacho para a geógrafa Simoni Scifoni, datado de 5 do corrente mês, o qual resultou no parecer citado no início deste relato, em que é novamente destacada a urgência das providências desta Assessoria Jurídica com relação aos Pareceres de fls 464/473 - como pode deduzir Vossa Senhoria, o processo tramitou bastante desde dezembro 93, tendo ficado pouco tempo nesta Assessoria Jurídica, que não teve, até o momento, tempo suficiente para estudar referidos Pareceres e tomar as medidas alí preconizadas.

6 - Por outro lado, causou-me espécie o fato de que meu pedido datado 7.7.94 (fls 480 v.) somente foi atendido agora, em virtude de "fax" dirigido em 8.8.94 pelo assessor do Deputado Federal Fábio Feldmam, que mereceu bem elaborado Parecer assinado pela arquiteta Silvia Wolff, pelo arquiteto Laércio Lico Junior e pela geógrafa Simoni Scifoni, no qual são pedidas diversas providências desta Assessoria Jurídica, as quais já poderiam ter sido providenciadas se tivesse sido atendido o pedido de 7.7.94, pois tratava ele

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 494

Do	Número	Ano	Rubrica

Cont... INF. 082/94

do mesmo assunto.

7 - Finalizando, encaminho a Vossa Senhoria minutas de ofícios elaboradas por esta Assessoria Jurídica a pedido do STCR e que devem ser encaminhados ao Deputado Fábio Feldman e à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, bem como minutas de ofícios elaboradas pelo próprio STCR para encaminhamento ao IBPF e à Administração dos Acervos Confiscados do Ministério da Fazenda, tudo de acordo com o Parecer do STCR datado de 24 do corrente e resultante do " fax " do Deputado Fábio Feldman.

8 - Com relação aos Pareceres de fls 464 a 473, encaminho minutas de ofícios a serem dirigidos ao proprietário da Estrada de Ferro Perus-Pirapora solicitando a implantação das medidas de proteção sugeridas pelo STCR, à Prefeitura de Cajamar com sugestões quanto à preservação da Estrada e à Pedreira Pedralix solicitando projeto visando evitar o acúmulo de sedimentos na linha férrea.

9 - Esta Assessoria Jurídica espera ter, por esta forma, tornado clara a tramitação dos presentes autos e os motivos que a impediram de atender, de pronto, à solicitação do STCR com relação à análise e providências relacionadas com os Pareceres constantes de fls 464 a 473.

São Paulo, 30 de agosto de 1994.

GISELDA PENTEADO DI GUGLIELMO

GPG/Fln/vsm.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA - CONDEPHAAT

Ofício GP-1553/94
Proc. 21.273/80

São Paulo, 06 de setembro de 1994

Senhor Coordenador,

Em atenção a seu fax de 28 de junho do corrente ano, o qual alertava este Órgão para o fato de que corria risco de venda o estoque de peças de reposição que se encontra no Almoxarifado da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, tombada por este Órgão pela Resolução SC-5, de 19.1.87, estamos anexando a este cópias xerográficas dos ofícios dirigidos, nesta data, ao IBPC e à Administração dos Acervos Confiscado do Ministério da Fazenda, nos quais foi tratado com especial atenção o assunto de seu interesse, que também o é para este Órgão.

Tão logo tenhamos obtido os esclarecimentos solicitados àquelas entidades e estejam concretizadas as medidas necessárias à preservação das peças estocadas no Almoxarifado de Estrada, voltaremos a informar Vossa Senhoria.

Nesta oportunidade reiteramos a Vossa Senhoria protestos de estima e consideração.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Senhor
ELCIO SIQUEIRA
M.D.Coordenador Regional da ABFP
Rua Bananal do Rio 168 - Vila Caluba
Perus-SP
CEP-05202-040

GPG/Fln

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. - IMESP

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT

Ofício GP-1554/94
P. COND. 21273/80

São Paulo, 12 de Setembro de 1994.

Senhor Deputado

Em resposta ao ofício 230-SP/94, transmitido por FAX a este Órgão em 08 de agosto do corrente ano, vimos informar que, nesta data, estamos dirigindo ofícios à Diretoria do Instituto Brasileiro de Patrimônio Cultural e à Administração dos Acervos Confiscados do Ministério da Fazenda, nos quais são tratados os assuntos aventados por Vossa Excelência no ofício supra mencionado e solicitadas informações sobre a situação atual do acervo da antiga Estrada de Ferro Perus-Pirapora, alertando referidas entidades para o fato de que o material constante do referido acervo está protegido pelo CONDEPHAAT, não podendo ser alterado sem prévia consulta a este Órgão.

Tão logo recebamos as informações ora solicitadas, teremos prazer em transmití-las a Vossa Excelência.

Atenciosamente.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Senhor
Dr. FÁBIO FELDMAN
MD. Deputado da
Câmara dos Deputados
Praça dos Três Poderes
BRASÍLIA - DF
70160-900

GPG/ugt

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA - CONDEPHAAT

Ofício GP-1556/94
Proc.21.273/80

São Paulo, 12 de setembro de 1994.

Senhora Coordenadora Regional

O CONDEPHAAT deliberou, através da Resolução SC-5 de 19.01.87, pelo tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora. Por outro lado, vimos indagar sobre um eventual estudo de tombamento a respeito deste mesmo bem por esse IBPC.

Um dos itens abrangidos pelo tombamento estadual é um almoxarifado, abrangendo cerca de 12.000 itens catalogados e referentes a peças de reposição, que se encontra sob a propriedade e guarda da União, através da Administração dos Acervos confiscados do Ministério da Fazenda, à Av.Prestes Maia nº 733 21º andar - sala 2.102 nesta Capital.

Os proprietários da EFPP apresentaram ao CONDEPHAAT uma proposta de revitalização, permitindo que sua preservação seja conciliada com o seu uso e exploração econômica, e que foi aprovada por este Conselho.

A fim de que esta revitalização possa ser viabilizada,é necessário que o material rodante e as instalações sejam recuperados, para o que a existência e disponibilidade do material sob a guarda do referido Órgão é absolutamente imprescindível.

- segue -

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Cont..Ofício GP-1556/94

Neste sentido, solicitamos que o IBPC nos informe a respeito do estudo de tombamento e, em paralelo, análise a possibilidade de interceder junto às instâncias federais pertinentes visando que o material do almoxarifado não se perca nem se disperse.

Com nossos agradecimentos antecipados, aproveitamos o ensejo para apresentar a Vossa Senhoria protestos de estima e consideração.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Senhora
CECILIA RODRIGUES SANTOS
Coordenadora Regional do IBPC
Rua Baronesa de Itu, 639
01231-001 Capital-SP

STCR/

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A – IMESP

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA - CONDEPHAAT

Ofício GP- 1557/94
Proc.21.273/80

São Paulo, 12 de setembro de 1994.

Senhor Administrador

O CONDEPAHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo -, em reunião de seu Egrégio Colegiado realizada em 30.07.84, deliberou aprovar o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, inclusive material rodante e instalações (linhas férreas,oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações), decisão essa reafirmada em sessão do Egrégio Colegiado de 08.04.85 e oficializada através da Resolução SC-5 da Secretaria da Cultura, de 19.01.87.

Segundo informações comunicadas a este Conselho pela ABPF - Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, o almoxarifado da Estrada de Ferro Perus-Pirapora,abrangendo cerca de 12.000 (doze mil) itens catalogados referente a peças de reposição, encontra-se sob a propriedade e guarda da União, através desta Administração dos Acervos Confiscados do Ministério da Fazenda.

Os proprietários da EFPP apresentaram ao CONDEPHAAT uma proposta de revitalização da Estada de Ferro, permitindo que sua preservação seja conciliada com o seu uso e exploração econômica, o que nos parece extremamente válido e interessante, e que levou este Conselho, em reunião de seu Egrégio Colegiado realizada em 10.08.92, a aprovar esta proposta.

Para que esta revitalização possa ser viabilizada, é necessário que o material rodante e as instalações sejam recuperados, para o que a existência e disponibilidade do material sob sua guarda é absolutamente imprescindível.

-segue -

12.00.00 3 0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. - IMESP

500

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Cont..
Ofício GP-1557/94

Nesse sentido, solicitamos informações a respeito desse material e lembramos que o mesmo se encontra protegido pelo tombamento deliberado por este Conselho, não podendo ser alterado sem previa anuência do Órgão.

Nesta oportunidade, apresentamos a Vossa Senhoria protestos de estima e consideração.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Senhor
DR MIGUEL CORRÊA LEITE
M.D.Administrador dos Acervos Consfiscados do Ministério Público
Av.Prestes Maia, 733 21º andar s/ 2.102
01031-001 Capital-SP

STCR/

12.00.00 3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

501

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
- CONDEPHAAT -

Ofício GP-1.582/94
Proc. 21.273/80

São Paulo 6 de setembro de 1994

Prezados Senhores

Tendo sido verificado em vistoria realizadas por nossos técnicos na ferrovia Perus-Pirapora — tombada por este Órgão pela Resolução 5, de 19/01/87 — o acúmulo de sedimentos na linha férrea provocado por essa Indústria, vimos solicitar a Vossas Senhorias que determinem medidas destinadas a evitar referido acúmulo bem como a recuperar os trechos já danificados.

Alertando Vossas Senhorias para o fato de que o projeto relativo às medidas aqui preconizadas deverão ser encaminhados ao Condephaat para análise prévia por parte de nosso Serviço Técnico, subscrevemo-nos,

atenciosamente.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

À
PEDREIRA PEDRALIX
Rodovia dos Bandeirantes km 30
Morro do Tico-Tico
07700-000 Caieiras-SP

GPG/vsm

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

332

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA - CONDEPHAAT

Ofício GP-1584/94
Proc.21.273/80

São Paulo, 8 de setembro de 1994.

Prezado Senhor

Tendo em vista o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora pela Resolução SC-5 de 19.1.87 dirigimo-nos a Vossa Senhoria a fim de solicitar sejam tomadas com a máxima urgência medidas consideradas imprescindíveis por nosso Serviço Técnico para a proteção do referido bem, medidas essas impositivas para os proprietários de bem tombados, por força dos artigos 134 e 137 do Decreto Estadual 13.426/79.

Assim sendo, elencamos abaixo as urgentes medidas que devem ser tomadas com relação ao bem tombado, sob pena de ser Vossa Senhoria penalisado de acordo com o que dispõe o artigo 147 do mesmo diploma legal, sem prejuízo de representação deste Órgão à Promotoria de Justiça do Meio Ambiente com vistas à aplicação da Lei 7.347/85, que disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico:

1 - abrigar adequadamente sob galpão todo o maquinário (locomotivas, vagões, gôndolas, inclusive as da fila da morte), implicando a medida também no conserto dos galpões danificados.

2 - garantir condições propícias nos galpões, tais como retirada de mato e trepadeiras.

- segue -

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A - IMESP

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Cont...Ofício GP-1584/94
Proc.21.273/80

3 - tomar medidas para o escoramento dos setores da linha férrea que se encontram suspensos por ação erosiva ou por danificação de pontes.

4 - tomar medidas cabíveis no tocante a ocupação clandestina (favelamento) que ocorre nos trechos da linha férrea e na faixa de domínio dessa.

Lembramos a Vossa Senhoria que deverá ser encaminhado a este Órgão, para análise, o projeto de instalação das medidas de proteção ao bem. Salientamos ainda que, no caso de um eventual interesse na reativação da Pedreira situada na área envoltória da EFPP, este Órgão deverá ser consultado.

Atenciosamente,

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Senhor
ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO
Av. Cidade Jardim, 400 8º andar cj. 84/86
Capital
01454-902

GPG/ugt

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA -CONDEPHAAT

Ofício GP-1583/94
Proc.21.273/80

São Paulo, 12 de setembro de 1994.

Senhor Prefeito

Nesta data, estamos dirigindo ofício aos proprietários da Estrada de Ferro Perus-Pirapora determinando aos mesmos diversas medidas indispensáveis à preservçaão do referido bem, tombado pelo CONDEPHAAT pela Resolução SC-5, de 19 de janeiro/87, ofício esse cuja cópia anexamos a este para conhecimento de Vossa Excelência.

Por outro lado, vimos solicitar a essa Prefeitura Municipal algumas providências também indispensáveis à preservação do bem tombado - conforme dispõem os artigos 134 e 137 do Decreto Estadual 13.426/79 - quais sejam:

1 - em relação à camada de asfalto sobre a linha férrea, deveria essa Prefeitura contactar, de início, profissional especializado para avaliar eventuais prejuízos provocados pela referida camada sobre os trilhos;

2 - em conjunto com o proprietário ou proprietários, devem ser cercados os trechos da linha e da faixa de domínio próximos, onde está havendo ocupação clandestina, de maneira a coibir a expansão desse processo.

-segue-

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Cont..
Ofício GP- 1583/94

Alertamos ainda que essa Prefeitura não tem submetido a este Conselho alterações realizadas em área envoltória o que está em desacordo com o Decreto 13.426. Solicitamos providências a respeito.

Solicitando a Vossa Excelência que encaminhe à análise prévia deste Órgão todo e qualquer pedido de intervenção na área envoltória do bem tombado, conforme dispõe o artigo 137 do já mencionado Decreto Estadual 13.426/79, aproveitamos a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência protestos de elevada estima e distinta consideração.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Senhor
MESSIAS CÂNDIDO DA SILVA
D.D.Prefeito Municipal
Praça José Rodrigues do Nascimento, nº 30
07750-000 Cajamar-SP

STCR/

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. - IMESP

SEGUE JUNTADA AO DOC. SOB Nº 506 A 507.
SÃO PAULO, 17/11/94.

506 /1

MINISTÉRIO DA CULTURA
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

Of. nº 315/94 9ª CR/IPHAN/SP

São Paulo, 03 de novembro de 1994

Da: Coordenadora Regional do IPHAN em São Paulo

Ao: Presidente do CONDEPHAAT,
Sr. José Carlos Ribeiro de Almeida

Senhor Presidente,

Com relação ao ofício GP 1556/94, de 12 de setembro de 1994, cumpre-nos informar que o processo de tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora está sobrestado, não tendo sido objeto de correspondência oficial desde 1982.

Por outro lado, colocamo-nos à disposição do CONDEPHAAT para interceder, sempre que necessário, junto à instâncias federais, no sentido de viabilizar a preservação desse precioso acervo, conforme solicitação de V. Sª.

Sendo o que, no momento, cumpre informar a V. Sª, aproveitamos a oportunidade para renovar protestos de apreço e consideração.

Atenciosamente,

Cecília Rodrigues dos Santos
Coordenadora Regional

Ilmo. Sr.
JOSE CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
DD. Presidente do CONDEPHAAT

CONDEPHAAT - Presidência
Em 10/11/94
Recebido por Elisabeti
Horas 10:30

337

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob nº 50

Do	Número	Ano	Rubrica
Of. nº 315/94-9ª CR/IPHAN/SP			

INT.: CECÍLIA RODRIGUES DOS SANTOS - Coordenadora Regional do IPHAN

ASS.: Referente ao processo de tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

1. À SA para juntar ao processo 21.273/80;
2. Ao STCR para ciência e manifestação.

GP/Condephaat, 10 de novembro de 1994.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

/emws.-

338

Juntada

Segue — juntada 5 nesta data, Documento ~~/Folha~~ ~~de~~ Informacão rubricada

sob n.º 508A 546

57/PROTOCOLO

Em 25 de NOVEMBRO de 19 94

Assinatura

508

MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
SECRETARIA EXECUTIVA

ACERVOS CONFISCADOS E INCORPORADOS AO PATRIMÔNIO NACIONAL
AV. Prestes Maia, 733 - 21º andar - Telefones: 227-7040/7018 CEP 01031 - São Paulo - SP

Ofício AC 072/94 São Paulo, 16 de Novembro 1994.

Senhor Presidente.

Ref.: Of.GP -1557/94 -Proc.nº : 21.273/80.

O assunto tratado por V.S. no Ofício acima é bastante semelhante ao pedido de informação da Promotora de Justiça do Meio ambiente de Cajamar/SP. Tomamos a liberdade de juntar cópia da informação pois cremos ser mais abrangente.

À oportunidade, renovamos protestos de elevada estima e distinta consideração.

MIGUEL CORREA LEITE
Representante dos Acervos Confiscados.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente
CONDEPHAAT
CREA 18052, D-SP

CONDEPHAAT - Presidência
Em 18/11/94
Recebido por
Horas

Exmo.Sr.
Dr. JOSE CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
DD. Presidente do CONDEPAHAAT
Av.Paulista 2.644 -1º e 2º andar

339

509

MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
SECRETARIA EXECUTIVA

ACERVOS CONFISCADOS E INCORPORADOS AO PATRIMÔNIO NACIONAL
AV. Prestes Maia, 733 - 21º andar - Telefones: 227-7040/7018 CEP 01031 - São Paulo - SP

OFÍCIO 067/94 AC São Paulo, 27 de Outubro de 1.994

MD. PROMOTORA DE JUSTIÇA.

REF.OFÍCIO Nº 185/94.

Para apreciação de V.Exa. faremos algumas observações a respeito do almoxarifado da Estrada de Ferro Perus Pirapora:

1) A resolução nº 05 de 19.1.1.987 do Senhor Secretário da Cultura do Estado não faz nenhuma menção ao almoxarifado. Parece-nos correto, pois os ítens em estoque não são ativos fixos ou imobilizado. Doc.1.
2) A Estrada de Ferro Perus Pirapora foi arrendada a Cia.Brasileira de Cimento Portland Perus, posteriormente transferida a SOCAL S.A. - Mineração e Intercâmbio Comercial e Industrial , tendo sido o contrato rescindido; retornando a contratada , Cia.Brasileira de Cimento Portland Perus .Nota-se , nos termos do contrato , não haver nenhuma condição para devolução do almoxarifado a contratadaDoc.2.
3) Quando da alienação do complexo Industrial Fábrica de Cimento/ Estrada de Ferro/Jazidas em 30.1.1981, todo o almoxarifado da Fabrica de Cimento, Pedreiras, Gato Preto e Estrada de Ferro seriam preferencialmente, vendidos aos ganhadores da concorrência. Assim se procedeu, porém os compradores desistiram tendo sido devolvidos todos os ítens referentes aos almoxarifados das empresas acima mencionadas.

...

MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
SECRETARIA EXECUTIVA
ACERVOS CONFISCADOS E INCORPORADOS AO PATRIMÔNIO NACIONAL
AV. Prestes Maia, 733 - 21º andar - Telefones: 227-7040/7018 CEP 01031 - São Paulo - SP

4) O tombamento está circunscrito a bens já alienados. Os Decretos de Confisco determinam que se houver excesso a quantia a maior será devolvida aos confiscados -Decreto nº 24.728 de 18.10.1974, art. 5º § único, Doc. 3. A utilização de qualquer unidade do almoxarifado da ferrovia, implicará em ônus para quem a fizer.

5) A informação dada pelo Presidente do CONDEPHAAT que o almoxarifado da Ferrovia abrangeria cerca de 12.000 ítens não corresponde com a realidade. Este dado foi informado tendo como base todos os almoxarifados , ou seja, da Fabrica de Cimento, Ferrovia, Pedreiras e Oficinas à época em que todo complexo funcionava industrialmente. Especificamente o almoxarifado da ferrovia é de ,aproximadamente 2.500 ítens, alguns já deteriorados ou prazo de aproveitamento vencido.

Do exposto, somos de opinião:

a) A resolução nº 5 de 19.1.1987 do CONDEPHAAT não inclui qualquer item do almoxarifado;

b) Pelo contrato de arrendamento o almoxarifado pertence a Cia.Bras.de Cimento Portland Perus.

c) Pelo Decreto de confisco os bens atingidos deverão ser alienados para ressarcimento do Tesouro Nacional,Estadual,Municipal ,autarquias.

O excesso, se houver, deverá ser devolvido aos confiscados. Assim, acreditamos que a utilização de qualquer ítem do almoxarifado deverá ser ressarcido à Administração do confisco.

Esperamos ter esclarecido qual a situação dos bens , quer do almoxarifado quer como os demais ainda existentes.

À oportunidade, renovamos protestos de elevada estima e distinta consideração.

511 A

MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
SECRETARIA EXECUTIVA

ACERVOS CONFISCADOS E INCORPORADOS AO PATRIMÔNIO NACIONAL

AV. Prestes Maia, 733 - 21º andar - Telefones: 227-7040/7018 CEP 01031 - São Paulo - SP

Fechamento Ofício 067/94 AC -3-

MIGUEL CORREA LEITE

Representante dos Acervos Confiscados.

Exma.Sra.

Doutora MARIA ELISELDA FRANCISCO

Promotora de Justiça do Meio Ambiente de Cajamar/SP.

Av.Peroba ,nº 1 ,2º andar ,Jordanésia/CAJAMAR/SP.

342

A-2.J-Estrada 512

CONTRATO DE ARRENDAMENTO DE FERROVIA

Por êste instrumento particular e nos melhores de direito, por um lado, como arrendante a ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA S.A., e por outro lado, como arrendatária a SOCAL S.A. MINERAÇÃO E INTERCAMBIO COMERCIAL E INDUSTRIAL, ambas domiciliadas nesta Capital, a primeira nomeada à rua João Brígola nº 67, 4º andar, e a segunda nomeada no Largo São Bento nº 64, 14º andar, sala 142, têm justo e contratado o seguinte:

1º)- A arrendante é concessionária de uma estrada de ferro, cujas instalações e leito são de sua propriedade, que vai da localidade de Perus até o município de Cajamar, com o total de aproximadamente 56 quilometros de linha, possuindo outrossim vagões, locomotivas e demais materiais ferroviários necessarios ao seu funcionamento e seus ramais.

2º)- Por êste instrumento a arrendante dá à arrendatária Socal S.A. Mineração e Intercambio Comercial e Industrial, em arrendamento, com todos os seus acessórios ferroviários, inclusive locomotivas e vagões e o mais que possue para esse fim, entregando-lhe desde logo a posse precária do objeto de arrendamento, bem como a sua administração completa.

3º)- O prazo do arrendamento é o de 5 (cinco) anos a contar da data da assinatura do presente.

4º)- A arrendatária toma a seu cargo o pagamento de tôdas as despesas, inclusive salários e ordenados dos atuais empregados, previdencia social, e encargos provenientes da legislação trabalhista.

5º)- O preço do arrendamento é o de Cr.$20.000,00 (vinte mil cruzeiros) mensais, que deverão ser pagos até o dia dez de cada mês subsequente ao vencido.

6º)- A arrendatária devolverá o material rodante em bom estado de conservação, tal como o recebe, e mesmo acontecendo com relação ao material fixo, tais sejam, trilhos, dormentes, obras de arte, etc.

7º)- Também assina o presente e a êle dá sua anuência

a Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus, arrendatária anterior da mesma Estrada de Ferro objeto deste arrendamento.

E por assim se encontrarem justos e contratados, mandaram datilografar o presente, que assinam em 4 vias, na presença das testemunhas abaixo constantes.

São Paulo, 1º de julho de 1970

ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA S.A.

SOCAL S.A. MINERAÇÃO E INTERCÂMBIO COMERCIAL E INDUSTRIAL

ANUENTE: CIA. BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND PERUS

TESTEMUNHAS:

13º CARTÓRIO DE NOTAS

A-2-5- Estrada SLY

São Paulo, 24 de outubro de 1974

Ao
Exmo. Sr. Interventor Federal na
Estrada de Ferro Perus Pirapora S.A.
Capital.

Prezado Senhor.

Em face de recente decreto federal que devolveu à Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus a exploração das Minas de Calcáreo em Cajamar, não mais se justifica a vigência do contrato de arrendamento assinado entre a Estrada de Ferro Perus-Pirapora S. A. e a signatária Socal S/A. Mineração e Intercâmbio Comercial e Industrial.

Assim sendo, vimos por esta propor a V.Exa. rescisão amigável de referido contrato, prevalecendo a rescisão a partir de 1º de novembro de 1974, desde / que exarada ao pé da cópia anexa, a concordância dessa Comissão.

Atenciosamente,

SOCAL S/A Mineração e Intercâmbio
Comercial e Industrial

De acordo com os termos da
carta supra.
São Paulo, 12/11/74

Augusto Ferreira da Cunha
Interventor

OSWALDO GRASSIOTTO

345

Horário da Redação

O Setor de Redação funciona, para atendimento do público, das 12 às 18 horas.

Dos Originais

As Repartições Públicas deverão entregar no Serviço de Comunicações do Departamento de Imprensa Nacional, até as 17 horas, o expediente destinado à publicação.

— Os originais para publicação, devidamente autenticados, deverão ser datilografados diretamente, em espaço dois, em papel acetinado ou apergaminhado, medindo no máximo 22 x 33 cm, sem emendas ou rasuras. Serão admitidas cópias em tinta preta e indelével, a critério do D.I.N.

— Os originais encaminhados à publicação não serão restituídos às partes, ainda que não publicados.

Reclamações

As reclamações pertinentes à matéria retribuída, nos casos de erro ou omissão, deverão ser formuladas por escrito ao Setor de Redação, até o quinto dia útil subseqüente à publicação.

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL

EXPEDIENTE

DIRETOR-GERAL
ALBERTO DE BRITTO PEREIRA

DIRETOR DA DIVISÃO DE PUBLICAÇÕES
J. B. DE ALMEIDA CARNEIRO

CHEFE DO SERVIÇO EDITORIAL
MARIA LUZIA DE MELO

DIÁRIO OFICIAL

SEÇÃO I - PARTE I

Órgão destinado à publicação dos atos da administração centralizada
Impresso nas oficinas do Departamento de Imprensa Nacional

BRASÍLIA

ASSINATURAS

Repartições e Particulares			Funcionários		
Semestre	Cr$	57,50	Semestre	Cr$	43,00
Ano	Cr$	115,00	Ano	Cr$	86,00
Exterior			*Exterior*		
Ano	Cr$	165,00	Ano	Cr$	136,00

PORTE AÉREO

A ser contratado separadamente com a Delegacia Regional da E.C.T. (Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos), em Brasília.

NÚMERO AVULSO

— O preço do número avulso figura na última página de cada exemplar.

— O preço do exemplar atrasado será acrescido de Cr$ 0,30, se do mesmo ano, e de Cr$ 0,50 por ano, se de anos anteriores.

Assinaturas

— As assinaturas p terior serão anuais.

— As assinaturas serão suspensas sem aviso.

— Para evitar in na remessa dos órgão a renovação de assina ser solicitada com tri dias de antecedência.

— As assinaturas partições Públicas ser e deverão ser renovad de março.

— Os Suplementos ções dos órgãos of serão remetidos aos a que solicitarem no ato sinatura.

— Os pedidos de ras de servidores de encaminhados com co te de sua situação fu

Remessa de Val

A remessa de valore ser feita mediante O Pagamento, por cheque do Banco do Brasil, do Tesoureiro do Dep to de Imprensa Nacion panhada de esclare quanto à sua aplicação

Art. 3º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 18 de outubro de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL
Armando Falcão

DECRETO Nº 74.728 — DE 18 DE OUTUBRO DE 1974

Altera os Decretos nº 72.523, de 25 de julho de 1973, e 72.562, de 31 de julho de 1973, que confiscam bens da Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus e da Estrada de Ferro Perus-Pirapora S. A., e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 1º do Ato Complementar nº 42, de 27 de janeiro de 1969, decreta:

Art. 1º É nula, nos termos do artigo 8º do Decreto-lei nº 359, de 17 de dezembro de 1968, com a redação do Decreto-lei nº 760, de 13 de agosto de 1969, a cessão de direitos minerários outorgada pela Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus, domiciliada na cidade de São Paulo, à empresa denominada "SOCAL S. A. — Mineração e Intercâmbio Comercial e Industrial", também domiciliada na mesma cidade, conforme escritura pública lavrada em 27 de fevereiro de 1970 nos livros de notas do 24º Tabelião da Comarca da Capital do Estado de São Paulo.

Art. 2º É confiscado e incorporado à Fazenda Nacional, nos termos dos artigos 1º e 3º do Ato Complementar nº 42, de 27 de janeiro de 1969, o acervo, ou patrimônio líquido, da Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus, domiciliada na Capital do Estado de São Paulo, existente em 25 de julho de 1974.

Parágrafo único. O acervo de que trata este artigo abrange os direitos minerários referidos no artigo 1º e os bens imóveis descritos no artigo 1º do Decreto nº 72.523, de 25 de julho de 1973, com ressalva das onerações e alienações regularmente averbadas ou transcritas no Registro Imobiliário.

Art. 3º É confiscado e incorporado à Fazenda Nacional, nos termos dos artigos 1º e 3º do Ato Complementar nº 42, de 27 de janeiro de 1969, o acervo, ou patrimônio líquido, da Estrada de Ferro Perus-Pirapora S. A., domiciliada na Capital do Estado de São Paulo, existente em 25 de julho de 1973.

Parágrafo único. O acervo previsto neste artigo abrange os bens imóveis descritos no artigo 1º do Decreto nº 72.562, de 31 de julho de 1973.

Art. 4º Os acervos confiscados nos termos dos artigos anteriores serão alienados na forma da lei, para o definitivo ressarcimento dos danos causados ao patrimônio público pelas empresas de que trata este Decreto.

§ 1º Para os fins do disposto neste artigo os acervos confiscados constituirão uma entidade dotada de autonomia administrativa e financeira e vinculada à Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional.

§ 2º Aos administradores da entidade a que se refere o parágrafo anterior, designados pelo Ministro da Fazenda, caberá, sem prejuízo da atividade industrial e comercial da entidade, promover a alienação dos acervos.

Art. 5º O valor do enriquecimento ilícito praticado pelas empresas a que se referem os artigos 2º e 3º será o constante da Investigação Sumária nº 434-69 da Comissão Geral de Investigações, devidamente atualizado até a data da efetiva imissão de posse dos acervos confiscados.

Parágrafo único. Se, na fase de execução se verificar excesso de confisco, a quantia a maior será devolvida às companhias processadas, depois de liquidados os créditos da Fazenda Pública federal, estadual e municipal inclusive os créditos fiscais ou previdenciários das correspondentes autarquias.

Art. 6º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 18 de outubro de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL
Armando Falcão

DECRETO Nº 74.729 — DE 18 DE OUTUBRO DE 1974

Altera os Decretos nºs 72.561, de 31 de julho de 1973, e 72.578, de 7 de agosto de 1973, que confiscam bens da Companhia Paulista de Celulose "Copase" e da Fábrica de Papel Carioca S. A., e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 1º do Ato Complementar nº 42, de 27 de janeiro de 1969, decreta:

Art. 1º É confiscado e incorporado à Fazenda Nacional, nos termos dos arts. 1º e 3º do Ato Complementar nº 42, de 27 de janeiro de 1969, o acervo ou patrimônio da Companhia Paulista de Celulose "Copase", domiciliada na Capital do Estado de São Paulo, existente em 25 de julho de 1973.

Parágrafo único. O acervo de que trata este artigo abrange o bem imóvel descrito no artigo 1º do Decreto nº 72.561, de 31 de julho de 1973.

Art. 2º É confiscado e incorporado à Fazenda Nacional, nos termos dos arts. 1.º e 2.º do Ato Complementar n.º 42, de 27 de janeiro de 1969, o acervo ou patrimônio líquido da Fábrica de Papel Carioca S. A., domiciliada na Capital do Estado de São Paulo, existente em 25 de julho de 1973.

Parágrafo único. O a visto neste artigo abran imóvel descrito no art. 1º nº 72.578, de 7 de agosto

Art. 3º Os acervos conf termos dos artigos anterio alienados na forma da lei, finitivo ressarcimento dos dados ao patrimônio públic presas de que trata este d

§ 1º Para os fins do dis artigo os acervos confisca tituirão uma entidade dotad nomia administrativa e fi vinculada à Superintend Empresas Incorporadas ao nio Nacional.

§ 2º. Aos administradore dade a que se refere o par terior, designados pelo Mi Fazenda, caberá, sem preju vidade industrial e comerci dade, promover a alienação vos.

Art. 4º O valor do enriq ilícito praticado pelas empr se referem os artigos 1º e constante da Investigação S 434-69 da Comissão Geral tigações, devidamente atua a data da efetiva imissão dos acervos confiscados.

Parágrafo único. Se, n execução, se verificar exces fisco, a quantia a maior se vida às companhias process pois de liquidados os créditos zenda Pública federal, es municipal, inclusive os créd ou previdenciários das corre tes autárquias.

Art. 5º Este Decreto en vigor na data de sua public vogadas as disposições em c

Brasília, 18 de outubro 153º da Independência e República.

ERNESTO GEISEL
Armando Falcão

346

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob nº 516

Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício AC 072/94			

INT.: MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO
ASS.: Referente processo nº 21.273/80.

1. À SA para juntar ao processo nº 21.273/80.

2. Ao STCR para manifestação, com trânsito direto à Assessoria Jurídica.

GP/CONDEPHAAT, 18 de novembro de 1994.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

cp.-

347

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 517

Do	Número	Ano	Rubrica

À D.T.,

Com relação à correspondência enviada pelo Representante dos Acervos Confiscados, relativa ao acervo do almoxarifado da EFPP, tombada por este Conselho femos algumas considerações a fazer. Buscando objetivar reportamo-nos ao ofício enviado por aquele órgão à Promotoria do Meio Ambiente, fls. 509, 510, 511

Com relação às considerações

1) a resolução de tombamento, publicada no D.O. 20/01/87 não faz menção específica ao almoxarifado, mas tomba o acervo da EFPP e claramente fala a respeito de material rodante e equipamentos de apoio.

O objetivo do tombamento é o de preservar a integridade, ou a possibilidade de recuperação da integridade do conjunto, para o que as peças de manutenção são parte imprescindível.

Assim, tecnicamente, considere-se que o tombamento incide sobre o acervo do almoxarifado.

2/3) São considerações relativas à propriedade.

O tombamento se faz com vistas a preservar testemunhos da cultura material paulista. Os limites que definem cada bem ou conjunto tombado dizem respeito a sua representatividade e seu potencial como suporte legível para o que representa — neste presente caso, parte da história ferroviária de São Paulo.

Nesse sentido, os limites de propriedade não são considerados e há vários exemplos de bens tombados de proprietários distintos. Ex: Núcleo tombado de Santa-Ha de Paranaíba.

4) A afirmação "O tombamento está circunscrito a bens já alienados" baseia-se em interpretação dos "Acervos Confiscados" que conflita com esta visão de conjunto e representatividade dos bens tombados acima exposta; ou seja, conflita com a visão da preservação.

5) Com relação à quantidade de peças que compõem o acervo, superestimada segundo os Acervos Confiscados, solicitamos que nos seja enviada relação

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 519

Do | Número | Ano | Rubrica

atualizada, bem como autorização para vistoria para melhor definição do assunto.

Com relação às opiniões expressas no final do ofício, apenas resumem os itens acima expostos.

Cabe assim ressaltar novamente os termos do ofício GP 1557/94, fls. 499:

"Para que esta revitalização possa ser viabilizada é necessário que o material rodante e as instalações sejam recuperados, para o que a existência e disponibilidade do material sob sua guarda é absolutamente imprescindível" e que, portanto, nenhuma alteração ou deslocamento do acervo pode se realizar sem prévia anuência do órgão.

Após estas considerações encaminhamos para as providências cabíveis, sugerindo que se julgados corretos, os termos expressos nesta informação técnica sejam incorporados em minuta de resposta aos Acervos Confiscados, e ainda, que cópias deste ofício sejam

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 520

Do	Número	Ano	Rubrica

encaminhadas à Promotoria do Meio Ambiente e ao IBPC para conhecimento do assunto.

STCR, 30 de novembro de 1994

Silvia F. Wolff

Chico

3

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
521

Do	Número	Ano	Rubrica
P. CONDEPHAAT	21273	80	

INT:-ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS:-Solicita à tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

À ASSESSORIA JURÍDICA,

Prosseguindo com a tramitação do presente, conforme proposto às fls. 516, encaminho Informação dos técnicos Silvia Wolff e Laercio Lico Junior, referente a questões apresentadas sobre o acervo do almoxarifado da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

STCR, 01 de Dezembro de 1.994.

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica do STCR
CREA n.o 55.198-D-RJ

ASS
01.12.94

SFB/srap.

352

ECT BRÉSIL

AVISO DE RECEBIMENTO - AR
OBJETO DE SERVIÇO
SERVICE DES POSTES

AVIS C5 (OBJETOS DESTINADOS AO EXTERIOR)
☐ DE RECEBIMENTO DE RÉCEPCION ☐ DE PAGAMENTO DE PAIEMENT

AGÊNCIA DE POSTAGEM / BUREAU DE DÉPÔT: CENTRAL

Nº DO OBJETO / No.: 35491850 5

DATA DE POSTAGEM / DATE DE DÉPÔT: 13/12/96 ASS

PREENCHIDO PELO REMETENTE

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO DESTINATÁRIO / NOM OU RAISON SOCIALE DU DESTINATAIRE: JOÃO ROBERTO RODRIGUES

CP-1996/94
21.273/80

ENDEREÇO / ADRESSE: Rua Tabapuã, 81

CEP / CODE POSTAL: 04533-010

CIDADE E UF / LOCALITÉ ET PAYS: SÃO PAULO - SP

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO REMETENTE / NOM OU RAISON SOCIALE DE L'EXPÉDITEUR: SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA (CONDEPHAAT)

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO / ADRESSE: Rua da Consolção, 2.333

CEP / CODE POSTAL: 01301

CIDADE / LOCALITÉ: SÃOPAULO

UF: SP

BRASIL

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU DESTINATAIRE

ASSINATURA DO FUNCIONÁRIO / SIGNATURE DE L'AGENT
ARMANDO B. SILVA
Mat. 8.860.829-8

75170392-3

A6 = 105 x 148 mm

UNIDADE DE POSTAGEM/
BUREAU DE DÉPÔT

AGENCIA CENTRAL
131294
SÃO PAULO-SP

CARIMBO

NATUREZA

- ☐ CARTA / LETTRE
- ☐ IMPRESSO/ IMPRIMÉ
- ☐ ENCOMENDA/ COLIS POSTAL
- ☐ CECOGRAMA / CECOGRAMME
- ☐ .....

SERVIÇO

- ☐ REEMBOLSO POSTAL
- ☐ VALE / MANDAT DE POSTE
- ☐ MÃO PRÓPRIA / MAIN PROPRE
- ☐ SEDEX / EMS
- ☐ .....

VALOR DECLARADO / VALEUR DÉCLARÉE

VALOR DO VALE/ MONTANT

DECLARAÇÃO DO CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO)

(OBJETOS DESTINADOS AO EXTERIOR) CET AVIS DOIT ÊTRE SIGNÉ PAR LE DESTINATAIRE ET, SI CELA N'EST PAS POSSIBLE, PAR UNE AUTRE PERSONNE Y AUTORISÉE EN VERTU DES RÉGLEMENTS DU PAYS DE DESTINATION OU, SI CES RÉGLEMENTS LE PRÈVOIENT, PAR L'AGENT DU BUREAU DE DESTINATION ET RENVOYÉ PAR LE PREMIER COURRIER DIRECTEMENT À L'EXPÉDITEUR.

O OBJETO FOI DEVIDAMENTE / L'ENVOI MENTIONNÉ CI-DESSUS A ÉTÉ DÛMENT

☐ ENTREGUE / REMIS ☐ PAGO/PAYÉ

ASSINAR NO ANVERSO/SIGNER AU RECTO

DATA / DATE

22/12/94

UNIDADE DE DESTINO/
BUREAU DE DESTINATION

CÃO VILA CLEMENTINO
*20DEZ94
SÃO PAULO-SP

CARIMBO

DEVOLVER PELA VIA MAIS RÁPIDA (AÉREA OU DE SUPERFÍCIE), A DESCOBERTO E ISENTO DE PORTE/ A RENVOYER PAR LA VOIE LA PLUS RAPIDE (AÉRIENNE OU DE SURFACE) À DECOUVERT ET EN FRANCHISE DE PORT.

Segue punteggiatura
fg 524 a 526
Ass giudice
4.4.95

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 524

Do	Número	Ano	Rubrica
Proc. CONDEPHAAT Vol.IeII	21.273	80	

INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
ASSUNTO: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

INFORMAÇÃO AJ-015/95

Senhor Presidente,

A respeito do assunto tratado nestes autos, ou seja, a deterioração da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, bem tombado por este Conselho pela Resolução SC- 5, de 19.1.87, esclareço:

1. Em dezembro do ano findo a geógrada Simoni Scifoni encaminhou à chefia do STCR relatório a respeito da deterioração do bem tombado e das interferências em sua área envoltória, apresentando, na ocasião, sugestões para as medidas que considerava imprescindíveis para que fosse preservado o bem aqui tratado bem como sua área envoltória. Sugeriu, também, que fosse ouvida a arquiteta Silvia Wolff sobre o assunto, uma vez que o mesmo já passara anteriormente por suas mãos.

2. Em janeiro do corrente ano exarou a referida arquiteta parecer a respeito, no qual concorda plenamente com as medidas sugeridas pela geógrafa Simoni Scifoni embora considerando muito difícil ser alcançado o objetivo preconizado pela representante da Equipe de Áreas Naturais, tendo em vista as questões políticas que envolvem o bem tombado bem como a necessidade de um gerenciamento de todos os envolvidos.

3. Em abril do ano em curso foram os presentes autos encaminhados a esta Assessoria Jurídica para apreciação dos Pareceres emitidos pelas técnicas do Serviço Técnico, o

- segue -

que não foi feito de imediato tendo em vista o recebimento de solicitação de esclarecimentos, por parte da Promotoria de Justiça de Cajamar, sobre a decisão final do E.colegiado acerca da proposta da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária com relação à Estrada de Ferro Perús-Pirapora, com vistas à instrução de procedimento civil instaurado por aquela Promotoria para a apuração de ocorrência de dano ao patrimônio da EFPP, consulta essa atendida por essa Presidência através do ofício GP-756/94, de 5.5.94.

4. Na realidade, a proposta encaminhada a este Órgão pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária dizia respeito à área envoltória do bem tombado, a qual se encontra em fase de estudos no STCR, não existindo portanto, até aquela data, nenhuma decisão final sobre o assunto, fato esse comunicado à Promotoria no supra mencionado ofício GP- 756/94.

5. Volta agora a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária a solicitar providências ao CONDEPHAAT com vistas à preservação do estoque de peças de reposição de locomotivas a vapor, que se encontra sob a propriedade e guarda da União, por intermédio do Ministério da Economia, Fazenda e Planejamento, em um galpão situado na Av. Professor Walter Ribas de Andrade, 221 , em Cajamar, neste Estado, alegando tratar-se de peças há muito fora do mercado e indispensáveis para qualquer futuro projeto de recuperação turística da Estrada de Ferro Perus-Pirapora - segundo o Coordenador Regional da Associação, aquele Órgão da União pretende vender todo o conjunto de peças estocado no almoxarifado.

- segue -

Do	Número	Ano	Rubrica
Proc.CONDEPHAAT Vol.I/II	21.273	80	

Cont.Inf.AJ-15/95

6. Esta Assessoria Jurídica verificou que o almoxarifado está localizado fora da área envoltória do bem tombado,não havendo, portanto, possibilidade de impedir legalmente a venda referida.

7. Entretanto, se forem tomadas pelo CONDEPHAAT as medidas sugeridas pelas técnicas do STCR - que dizem respeito à recuperação do bem tombado - necessário se faz alguma providência deste Órgão com relação às peças de reposição que correm o risco de serem vendidas e que, segundo o representante da ABPF, são indispensáveis para qualquer trabalho de recuperação das locomotivas a vapor que trafegaram por aquela Estrada.

8. Por outro lado, de acordo com a Promotoria de Justiça de Cajamar, já foi instaurado procedimento civil para apurar a ocorrência de dano ao patrimônio da EFPP, do qual fazem parte, sem dúvida, as peças guardadas no almoxarifado e em risco de serem vendidas.

Diante do acima exposto, sugiro se aguarde o termo da tramitação no douto Ministério Público.

São Paulo, 22 de fevereiro de 1995.

EVARISTO SILVEIRA JUNIOR
Ass. de Planej. e Controle I

GPG/ESJ/Ldl

Juntada

Segue 1 juntada 5 nesta data. Documento ____ / Folha ____ de Informação rubricada

sob n.º 527 a 554.

57/protocolo

Em 05 de junho de 19 95

Assinatura

527 A

ABPF ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
REGIONAL PERUS - CAJAMAR
Rua Bananal do Rio, 168 - CEP 05202-040 - Vila Caiuba - Perus - São Paulo

São Paulo, 28 de maio de 1995

ofício nº 4/ABPF-RPC/95

Prezado Senhor,

Pelo presente, comunicamos que se encontra aberta AÇÃO CIVIL PÚBLICA, de nº 42/95, no Fórum Distrital de Cajamar desde o dia 7 de fevereiro último.

Em tal ação, o Ministério Público Estadual denuncia a Ferrovia Perus-Pirapora e a Prefeitura de Cajamar por danos à ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA, bem tombado pelo CONDEPHAAT.

Vale frisar que tal denúncia decorre de Inquérito Civil Público iniciado pelo Ministério Público com base em representação encaminhada pela ABPF.

Também é digno de nota o fato de que tal iniciativa torna ainda mais urgentemente necessária a regulamentação do decreto de tombamento dessa ferrovia. Esperamos que o estudo que a nossa entidade encaminhou junto com as demais associações integrantes do Movimento Pró-Reativação da EFPP possa agora finalmente ser apreciado pelo plenário do Conselho.

Sem mais, aproveitando a oprtunidade para renovar os nossos protestos de estima e consideração, despedimo-nos

atenciosamente

ELCIO SIQUEIRA
Coordenador - R.P.C.

Ao Sr.
Dr. J O S E C A R L O S R I B E I R O D E A L M E I D A
Presidente do CONDEPHAAT

520 02/95

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

-7 FEV 15 33 65 000562
VARA DISTRITAL DE CAJAMAR

Exmo. Sr. Dr. Juiz de Direito do Foro Distrital de Cajamar

OFÍCIO JUDICIAL DE CAJAMAR
COMARCA DE JUNDIAÍ - SP
Distr nº 005 Classe 1.04
Fls 29
Livro 01 Ofício Distrital
Data 07 / 2 / 95
Distribuidor

R. A. Conclusos
Em 07 de 02 de 1995
Juiz de Direito

O Ministerio Público do Estado de São Paulo, por sua Representante infra- assinada, com fundamento nos arts. 3 e 12 da lei 7347/85 ,art. 1 e 25, IV, "a" da lei n. 8625/93 , art. 103, VIII da Lei Estadual n. 734/93 e art. 129, inciso III da Constituição da República, vem, respeitosamente à presença de V. Exa. propor **AÇAO CIVIL PÚBLICA**, pelo procedimento ordinário, em face da **FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA**, com sede à Av. Cidade Jardim, n. 400, 8o. andar, conjuntos 84 e 86, São Paulo, CGC n. 45.892.197/0001-59, e **PREFEITURA MUNICIPAL DE CAJAMAR** , com sede nesta cidade à Praça José Rodrigues do Nascimento, n. 30, na figura de seu representante legal,pelos fundamentos de fato e de direito que passa a expor:

I- DOS FATOS-

A Promotoria de Justiça de Cajamar, com base no que estabelece o art. 129, III da Constituição da República, instaurou procedimento civil, para apurar a situação em que se encontra o patrimonio da Estrada de Ferro Perus Pirapora, objeto de tombamento pelo CONDEPHAAT, em 17 de janeiro de 1987, em vista de representação que lhe foi dirigida (fls. 16/19), onde ressaltou-se que tal acervo estaria sujeito a danos.Tal procedimento, com dois volumes, acompanha a presente ação.

Durante as investigações, obteve-se informações que a a Estrada de Ferro foi objeto de tombamento pelo **Conselho de Defesa do Patrimonio Histórico, Arqueológico, Artistico e Turistico do Estado (CONDEPHAAT)**, em resolução de 17 de janeiro de 1987, publicada no Diário Oficial do Estado , em 20 de janeiro de 1987, nos termos abaixo mencionados:

> "Fica tombado como bem cultural de interesse histórico o acervo da estrada de Ferro Perus Pirapora, incluindo material rodante e instalações (linha férreas, oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações,.

MP - 720.002

CERTIDÃO
Certifico que a presente
após 10 meses
95 358

720 gp 95 02

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

último remanescente em funcionamento em nosso país de um conjunto completo de ferrovia de bitola estreita, testemunho dinâmico nos dias de hoje da história do desenvolvimento industrial e suas consequências em nosso Estado".

O tombamento não foi regulamentado, sendo o texto vago, delimitando-o a "Estrada de Ferro Perus Pirapora, incluindo material rodante e instalações".

Apurou-se , ainda, que todo o acervo tombado pertence a ré **Ferrovia Perus Pirapora Ltda.**, sendo ela , pois, detentora do leito, do material rodante e de tração com bitola de 0,60m , adquirido do Ministério da Fazenda através da Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao patrimônio da União, conforme compromisso de venda e compra de 1980, ratificado por escritura definitiva de compra e venda, doação e cessão de 29 de abril de 1983 (informações prestadas às fls. 223 dos autos do procedimento).

Juntou-se ao procedimento às fls. 22/116, cópia da Proposta de Revitalização da Ferrovia, encaminhada ao CONDEPHAAT por Antônio João Abdalla Filho em 18.10.91. Tal proposta teria merecido parecer favorável do órgão em 11.08.92, que ressaltou, contudo, a necessidade de detalhamento dos inúmeros aspectos envolvidos, desde o projeto arquitetônico de equipamentos de apoio e lazer até o projeto museológico (fls. 227).

Mas, em decorrência de PARTE DO ACERVO SE ENCONTRAR EM SAO PAULO,a proposta também foi encaminhada ao CONPRESP (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo), órgão subordinado a Secretaria de cultura da Prefeitura Municipal de São Paulo.

O CONPRESP, através do ofício de fls. 419/421 veio a informar à Promotoria que teve três procedimentos com relação a situação:

a- "O tombamento da antiga Fábrica de Cimento Portland Perus, através da Resolução CONPRESP n. 27/92. Incluindo diversas edificações, equipamentos, caminhos e outros elementos de valor histórico e ambiental. A área da Fábrica situa-se no trecho inicial da antiga Ferrovia.

b-Nessa mesma resolução de tombamento, em seu artigo 9, e com base no artigo 7 (parágrafo único) da lei n. 10.032 de 27.12.85,

MP - 720.002

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia confere com o original.

Em 13 de março de 1995

Escr. subscr.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

que determina que o tombamento de oficio pelo CONPRESP de todos os bens já tombados pelo patrimônio federal e estadual no Município de São Paulo, o Conselhho tombou "ex-officio" os elementos constituidores da EFPP, no trecho do Município de São Paulo.

c-Encontra-se em processo de tombamento (Processo CONPRESP n. 16.008.709-92*52) a área conhecida como "Fazendinha", lindeira à área já tombada da Fábrica de cimento, em vista de seu valor histórico (edificação anterior a própria Fábrica de Cimento, contemporânea de antiga fábrica de pólvora ali existente no final do século XIX), ambiental e paisagístico. Essa área faz parte do conjunto da própria Fábrica, e só não foi examinada no mesmo processo de tombamento, em vista de dificuldade inicial de delimitação, visto tratar-se de área considerada como rural". (fls. 420)

A ré proprietária , em informações que prestou às fls. 223, ressaltou que tendo a então Prefeita da cidade de São Paulo, em 27.07.92, decretado de utilidade pública área da antiga Fábrica de Cimento em Perus, que era início da Ferrovia (através do Decreto de n. 31.805/92- fls. 228) e, em 11.09.92 o CONPRESP tombado a mesma área (fls. 229), a proposta de revitalização da Ferrovia estaria prejudicada, já que não seria possível sem a área da Fábrica de Cimento. (fls. 224)

Importante ressaltar que concomitantemente, foi apresentada uma proposta de regulamentação do Decreto de Tombamento elaborado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (constante de fls. 122/205), que também está em estudo.

Contudo, enquanto tais propostas encontram-se tramitando, apurou-se no procedimento investigatório, a ocorrência de dano ao acervo da Estrada de Ferro. Com efeito, foi efetuada perícia, que apontou uma serie de danos a tal patrimônio, que serão expostas a seguir.

II- DOS DANOS ENCONTRADOS PELA PERICIA -

No laudo pericial, que consta às fls. 373/404, consignou-se que o Acervo constitui-se de "todo o traçado da via férrea, a oficina denominada Gato Preto, as instalações do Páteo de Cajamar com todas as composições e equipamentos de apoio nessas áreas , bem como aqueles

CERTIDÃO
Certifico e dou fé que a presente cópia confere com o original.
Em 19 maio 1995

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

estacionados no trecho que percorre o interior da Fabrica Cimento Portland Perus".

Consignou-se ainda que "os danos causados ao acervo são de origem diversas, mas sobretudo consequentes da **ausência de qualquer iniciativa de conservação, manutenção e cuidado".** Ressaltou-se que não se observava a ocorrência de ações propositadamente delapidadoras do acervo por parte dos proprietários ou de outros elementos que convivem com ele".

> "Os fatores que concorrem para os danos são a insuficiencia e as más condições dos abrigos para composição e equipamentos; falta de conservação do acervo em geral, incluindo os trilhos; processos erosivos ao longo do traçado, assoreamento do leito da estrada por ação de chuvas etc".

As irregularidades relativas ao acervo seriam, pois:

a- composições e equipamentos ao tempo ou parcialmente abrigados (fotos que acompanham o laudo - Fls. 328/404 -de n. 01, 04, 07, 10, 11, 16 , 18 e 19);

b- telhados danificados bem acima das locomotivas (fotos de n. 05 e 12);

c- trilhos atravessados por acessos rodoviários (ftoos de fls. 08, 15 e 24);

d-ocupação antrópica em área envoltória aos trilhos (fotos de n. 09, 14 e 23);

e- trechos em que os trilhos ficaram suspensos em consequência de processos erosivos já consolidados (fotos de n. 21 e 22);

f- soterramento de trilhos em consequência do escoamento de águas pluviais provenientes das bocas de lobo da estrada de acesso da

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Pedralix;

g- todo o pateo da oficina do Gato Preto esta coberto de vegetação (fotos de n. 01,02, 03 e 07), a demonstrar o descaso dos proprietarios ao acervo ali existente;

h- alguns trechos do traçado inserido na propriedade da Pedralix foram assoreados;

e- Area envoltória de 300 metros ainda não regulamentada pelo CONDEPHAAT;

Assim, constatou-se que no acervo, existente no município de Cajamar :

1- Haveria danos, em vista da ausência de conservação e cuidado por parte da ré proprietária;

2-Continuidade de exposição à situação de dano, pelo mesmo motivo;

3-Haveria danos por conduta de terceiros, que o laudo apontou como sendo a Pedreira Pedralix, o DER, a Prefeitura Municipal de Cajamar e população confrontante)- fls. 374.

III- DOS DANOS OCASIONADOS POR OMISSAO DA RE PROPRIETARIA NA CONSERVAÇAO DO PATRIMOONIO -

Conforme apontado, grande parte do acervo, que se encontra no município de Cajamar, está totalmente abandonado ao sabor do tempo, sujeito a depreciação e destruição por ação do mesmo, eis que recebe sistematicamente chuvas e sol, não tendo a proteção adequada e necessária, não havendo qualquer medida de conservação.

Os bens, expostos ao tempo, estão sujeitos a uma série de danos, ocasionados por ferrugens nos ferros, apodecrimento de madeiras, dilatação etc.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Bens de tão grande valor para a história ferroviária brasileira, considerados verdadeiras "raridades", estão a mercê de tempestades e ações de raios solares, em estado lastimável.

A proprietária não tem exercido qualquer medida de preservação e conservação, muito embora tal obrigação lhe seja atribuida pela lei.

NUNCA solicitou qualquer autorização para obras de conservação, reparação ou preservação junto ao CONDEPHAAT e NUNCA denunciou a carência de recursos para tanto, de forma a exigir a ação supletiva do Poder Público.(fls. 427/429, fls. 453, item 7).

Evidente que a situação que se encontra tal patrimônio , se está ferindo a própria finalidade do tombamento, que é justamente a conservação e preservação do acervo.

O laudo pericial apontou que os danos a que constantemente o patrimônio está sujeito, não estão sendo ocasionados pela proprietária por conduta positiva, MAS SIM PELA OMISSÃO DA MESMA EM SEU DEVER DE CONSERVAR E PRESERVAR.

Naquela prova técnica, registrou-se que INVESTIMENTOS SIMPLES E DE PEQUENO CUSTO PODERIAM ESTAR RESGUARDANDO DE FORMA MAIS ADEQUADA AQUELE ACERVO-(fls. 381).

Entretanto, NUNCA a ré proprietária, se propôs a qualquer medida de conservação do patrimônio.

A sua OMISSÃO e NEGLIGENCIA propiciaram a que o patrimônio sofresse danos, razão pela qual deve responder por eles, nos termos que adiante de desenvolverá.

Cabe-lhe indenizar o dano já concretizado, irreversível e irrecuperável, causado pela sua conduta OMISSIVA em prejuízo do interesse público e social inerente ao patrimônio histórico tombado, bem como ser compelida a realizaçao de medidas para a restauração do patrimônio danificado, mas recuperável, além de ser compelida a TOMAR MEDIDAS PARA EVITAR NOVAS DEPRECIAÇÕES AO PATRIMONIO.

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia confere com o original.

Em 19 de Março de 1995

Eu, _____ Escr. subscr.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Tres, portanto, as medidas que lhe cabem:

a- restaurar os bens integrantes do acervo, que foram objeto de dano , por sua conduta omissiva, desde que recuperaveis;

b-indenizar os bens danificados por sua conduta omissiva, considerados irrecuperaveis;

c-elaborar plano de preservação, conservação e proteção, e executá-lo, como MEDIDA PREVENTIVA, de forma a evitar novos danos.

Isso tudo , evidentemente com autorização do CONDEPHAAT, como exige a lei.

Será a prova pericial, necessária no caso, que apontará a dimensão dos danos já ocasionados, e consequente reparação, além de apontar as medidas preventivas para evitar novas situações de risco àquele patrimônio.

Mas, os danos considerados irreversíveis, deverão ser cabalmente indenizados, apurando-se , em perícia, o montante da indenização.

IV- DOS DANOS OCASIONADOS POR TERCEIROS -

Como já relatado nesta inicial, o laudo pericial apontou que terceiros estariam concorrendo para o dano ao patrimônio.

Esses terceiros foram apontados como sendo a Pedreira Pedralix, o DER , a Prefeitura Municipal de Cajamar e população vizinha.

Com relação a Pedreira Pedralix, a mesma prontificou-se, junto a Promotoria, a realização de obras para reparar o dano, conforme termo de compromisso de fls. 510/512, já encaminhado ao Conselho Superior do Ministério Público, para homologação, razão pela qual excluida está desta ação.

Com relação ao Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo (D.E.R.), apontado pelo laudo também como causador do dano, eis que teria encoberto com asfalto trechos da via férrea (Parada do Rocha- fls. 388 e trecho do Km 16 - fls. 404), o mesmo deixa de ser incluido no polo passivo, eis que segundo os termos do Convênio n. 1360/88 publicado no Diario Oficial do Estado em 27.10.88, item 5.2. (fls. 437) desse órgão, com a Prefeitura Municipal de Cajamar, caberia a esta última, a

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

liberação das áreas necessárias a execução dos serviços, bem como a responsabilidade de danos causados a terceiros. (fls. 436/440). Assim, a seguir será enfocada a responsabilidade da Prefeitura.

Quanto a população vizinha, por ora, a questão deixa de ser apreciada, por faltar regulamentação quanto a área envoltoria do bem.

V- DOS DANOS OCASIONADOS PELA PREFEITURA-

Vislumbra-se pelas fotografias de fls. 388 e 404, que dois trechos da via férrea, pertencente ao bem tombado, foram encobertas por asfalto. Trata-se da "Parada do Rocha" e do Km 16 da Estrada Municipal Cajamar-Polvilho.

Apurou-se que a Estrada municipal de Cajamar, no trecho Cajamar/Polvilho, com cerca de 4000 metros de extensão, foi pavimentada por Administração contratada pelo D.E.R., no período compreendido entre setembro 1988 a março de 1989, ou seja , posterior ao tombamento da Estrada de Ferro.

Foi celebrado Convênio entre a Prefeitura Municipal de Cajamar e o D.E.R. para aquele fim, cuja cópia consta às fls. 436/440 dos autos.

No item 5.2 desse convênio, foi estabelecido entre as partes, que seria de responsabilidade exclusiva do Município de Cajamar, declarar de utilidade pública as áreas necessárias, desapropriando-as amigavelmente, ou mediante autorização judicial, respondendo ainda por danos causados a terceiros e a propriedade alheia, decorrentes da execução dos serviços e da operação da Estrada, após sua entrega ao tráfego. (fls. 438)

Indagada a acerca da situação, já que a pavimentação encobriu via férrea de bem tombado.(fls. 442), a Prefeitura informou que " a abertura da via pública ocorreu há mais de sete anos, e que não houve nenhum remanejamento de trilhos ferroviários, até porque , tais não existiam no local e o trecho atravessado pela via pública encontra-se acima do possível nivelamento da alegada estrada férrea" (fls. 448).

Pois bem, pela resposta da Prefeitura, que consta as fls. 448, negou ela que tivesse concorrido para o

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia confere com o original.

Em 17 de maio de 1995

Eu, _____ Escr. subscr.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

dano, ressaltando que não havia trilhos ferroviarios no local e que e que a via pública estaria acima do possivel nivelamento da Estrada férrea, o que não é real, em vista do que foi constatado pelo laudo pericial e em vista do que demonstram as fotografias de fls. 388 e 404, que deixam claro que o asfalto **ENCOBRIU A VIA FERREA**.Naqueles locais, a via ferrea encontra soluçao de continuidade, em decorrência da colocação do asfalto.

O CONDEPHAAT registrou que em momento algum deu autorização ou permitiu que houvesse a pavimentação da via pública encobrindo bem tombado, o que leva a crer que a Prefeitura sequer consultou aquele órgão para o empreendimento, desrespeitando o tombamento e com isso ocasionando dano ao patrimônio historico. (fls. 453).

Assim, a Prefeitura propiciou o dano a Estrada de Ferro, consistente no fato de dois trechos da via férrea serem encobertos por asfalto, o que contraria frontalmente a legislação vigente, que estabelece que nenhum bem tombado pode sofrer qualquer alteração , destruição, mutilação, sem prévia autorização especial do órgão competente, que no caso é o CONDEPHAAT.

A Prefeitura deverá responder pelo dano causado ao patrimônio tombado, realizando necessárias obras, se possível, para o reestabelecimento ao estado originário do bem ou indenizado- o , caso a perícia o aponte como irreversível.

VI- DAS RESPONSABILIDADES-

Ensina a doutrina, que o tombamento acarreta vários efeitos:

> "Estes se produzem quanto à **alienação**, quanto ao **deslocamento**, quanto as **transformações**, quanto aos **imóveis** vizinhos, quanto à **conservação**, quanto à **fiscalização**. Disso resulta para o proprietário obrigações **positivas** (de fazer), **negativas** (de não fazer) e e **suportar** (deixar fazer); para os proprietários de imóveis vizinhos, obrigações negativas (não fazer) e para o IPHAN, obrigações positivas (fazer).

MP - 720.002

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia confere com o original.

Em 19 de maio de 1995

Eu, _____ Escr. subscr.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

O proprietário do bem tombado fica sujeito as seguintes obrigações:

1-Positivas- fazer as obras de conservação necessárias a preservaçao do bem, ou, se não tiver meios, comunicar a sua necessidade ao orgao competenete, sob pena de incorrer em multa correspondente ao dobro da importancia em que foi avaliado o dano sofrido pela coisa (art. 19 Decreto-lei n. 25/37).(...)

2-Negativas- o proprietario não pode destruir , demolir ou mutilar as coisas tombadas, nem, sem prévia autorização do IPHAN, repará-las, pintá-las ou restaurá-las sob pena de multa de 50% do dano causado (art. 17).(...)

3-Obrigação de suportar- o proprietário fica sujeito à fiscalização do bem pelo órgão técnico competente, sob pena de multa em caso de opor obstáculos indevidos à vigilância; (in "DIREITO ADMINISTRATIVO", Maria Sylvia Zanella Di Pietro, 4a. edição, atlas, 1994, pág. 119).

Antônio A. Queiroz Telles, em sua obra "TOMBAMENTO E SEU REGIME JURIDICO", Editora RT, 1992, pág. 97/99, ao discorrer sobre os ônus do tombamento, ressalta que :

"se, por um lado, a comunidade é beneficiada pela preservação do bem tombado, certamente, por outro que o particular deverá arcar sozinho, com os custos daí decorrentes ....(...)Existe, indubitavelmente , um custo, um pesado ônus, a ser enfretado pela parte economicamente mais débil, o particular, em comparação com o Poder Público...(...). Na verdade, o proprietário do imóvel tombado deverá suportar, solitariamente, o custo da sua manutenção, não obstante a legislação em vigor preveja que, nesses casos, não dispondo o mesmo de recursos financeiros, o Poder Público, após notificado, deva providenciar os reparos, as suas expensas.....".

MP - 720.002

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia confere com o original.

Em 19 de março de 1995

Eu, _____ Escr. subscr.

367

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Vislumbra-se , pois, que a responsabilidade na conservação do bem, é da ré proprietária.

Desde a data do tombamento, ate a presente, não tomou providencia alguma para conservar e preservar o patrimônio histórico, sendo que o simples fato de ter apresentado uma proposta para a revitalização da Estrada junto ao CONDEPHAAT, não a exime daquela obrigação, pois o objetivo do tombamento é primordialmente a preservação da integridade do bem (fls. 453).

Medidas simples, como abrigar composições e equipamentos, tirando-os da ação do tempo; restaurar telhados dos dois depósitos de locomotivas, situados em Cajamar, e da cobertura das oficinas de manutenção pesada do Gato Preto; proceder vistoria e o engraxamento de locomotivas; proceder o corte de vegetação que está crescendo sob o páteo; evitar que trilhos sejam soterrados ou fiquem suspensos em decorrência de erosão, etc, deveriam estar sendo realizadas pela ré proprietária, já que a preservação e conservação lhes são devidas. Mas nada disso fez.

PREP.

A responsabilidade da ré proprietária é, insiste o autor , em conservar e preservar o bem, para isso realizando todas as atividades necessárias, com prévia consulta ao órgão competente, no caso o CONDEPHAAT. Não pode a proprietária deixá-lo ao estado de abandono, pois se assim fosse, de nada serviria o tombamento.

PREF.

Por outro lado, a responsabilidade da Prefeitura decorre de ter propiciado alteração e mutilação do bem tombado, já que através daquele convênio, obteve a pavimentação de via pública encobrindo trecho de via férrea, quando estaria obrigada a respeitar os limites do tombamento e , em decorrência do contrato, ter livre e desembaraçadas as áreas que seriam atingidas, diligência e cuidado que não teve .

A Prefeitura não diligenciou como era seu dever, para apurar a situação do imóvel que era cortado pela via férrea, para saber se poderia ou não existir o asfaltamento ali.

VII -DOS FUNDAMENTOS JURIDICOS DA AÇAO-

O art. 129, III da Constituição da

MP - 720.002

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia confere com o original.

Em 19 de maio de 1995

Eu, _____ Escr. subscr.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

República consignou que é Função Institucional do Ministério Público, promover o inquérito civil e a ação civil pública para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de **outros interesses difusos e coletivos.**

Os art. 1 , III, 3. e 5. da lei n. 7347/85, possibilitam o ajuizamento da açao civil publica para reparação de danos ocasionados a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.

O art. 216 da Carta Magna, estabelece que "constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem entre outros, as criações científicas, artísticas e tecnológicas e os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, palenteológico, ecológico e científico", devendo o Poder Público protegê-lo por vários meios, inclusive através da imposição de tombamento. (parágrafo 1 do art. 216 da CR).

A Constituição Paulista vem e repetir a Norma Constitucional Federal, em seu art. 260, especificando ainda que caberia ao CONDEPHAAT , na forma da lei, proteger bens tombados. Isso verificando-se através de medidas administrativas ou judiciais.

As leis ordinárias , por seu turno, vieram a estabelecer que a responsabilidade de conservar e preservar o bem é do proprietário, devendo este, consultar e obter aprovação prévia do Poder Público. O Estado somente agiria **SUPLETIVAMENTE**, em duas situações: 1- quando o proprietário comprovasse sua total impossibilidade de preservar o bem , ou 2- dando a autorização para a restauração.

Assim, no âmbito Federal, O Decreto-lei n. 25 de 30.11.37, no artigo 17 veio a dipor que:

> "As coisas tombadas não poderão em caso nenhum , ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem , sem prévia autorização especial do serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de inquenta por cento do dano causado".

MP - 720.002

12

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia confere com o original.

Em 19 de maio de 1995

Eu, _____ Escr. subscr.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

No art. 19, por seu turno, determinou-se:

> "O proprietário da coisa tombada, que não dispuser de recursos para proceder às obras de conservação e reparação que a mesma requerer, levará ao conhecimento do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a necessidade das mencionadas obras, sob pena de multa correspondente ao dobro da importância em que for avaliado o dano sofrido pela mesma coisa".

Desse último dispositivo, fica clara a responsabilidade que o PROPRIETARIO tem, em conservar a coisa. Caso não possua recursos para a preservação, deve informar ao Poder Público, que, então, supletivamente, realizará o que necessário para aquela finalidade.

Tamanha é a responsabilidade do proprietário, que sua omissão em não denunciar sua impossibilidade de conservar o bem , já é apenada com sanção administrativa (multa).

A nível Estadual , o Decreto n. 13.426/79 em seus artigos 134 e 136, repetiu aquelas disposições federais citadas.

Assim, o artigo 134 dispõe que os bens tombados não poderão ser alterados sem prévia autorização do CONDEPHAAT e o art. 136 veio a consignar que se o proprietário não dispuser de recurso para proceder os obras de conservação e reparação do bem tombado, deverá comunicar a circunstância ao CONSELHO, sob pena de multa, caso em que esse órgão executará as obras necessárias.

Cabe, pois, ao proprietário, preservar e conservar o bem, realizando as obras necessárias para isso, obtendo prévia autorização do Conselho.

Conforme se depreende pelo documento de fls. 452/455, a ré proprietária nunca solicitou autorização para medidas de conservação do patrimônio ao CONDEPHAAT, razão pela qual os bens se encontram na situação de abandono e deterioração já relatada. Nem tampouco comunicou sua impossibilidade de reparar o bem, de forma a autorizar que o Poder Público pudesse

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia confere com o original.

Em 19 maio de 1995

Eu, _____ Escr. subscr.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

proceder a preservação.

Sua responsabilidade decorre desses dispositivos legais, em combinação ao contido no art. 159 do Código Civil. Esse último consagra que aquele que, por ação ou OMISSAO voluntária, negligência ou imperícia, violar direito ou causar prejuizo a outrem, fica obrigado a reparar o dano.

Evidente que a omissão e negligência da rè proprietária está a causar dano não somente a seu proprio patrimônio, mas àquele que pertence a toda a coletividade, pelo valor histórico que possui.

A rè proprietária, por omissão voluntária e também negligência, deixou o patrimônio tombado sem os devidos cuidados, não cumprindo a obrigação legal que lhe era atribuida de conservação e preservação, acarretando com isso , dano ao acervo. Há pois, a conduta omissiva , o dano e o nexo causal.

Necessário que a rè proprietária formule um plano para conservação e preservação do acervo tom,bado, de forma a impedir a contnuidade da exposição do mesmo a danos, realizando tudo o que for necesário para tal fim, sendo as obras apontadas pelo perito judicial , além daquelas já apontadas acima (v.g. restauração de telhados que cobrem locomotivas; recolhimento de composições e equipamentos que estejam ao tempo etc). Tal plano deverá ser submetido a aprovacão do CONDEPHAAT, nos termos do art.134 do Decreto Estadual n.13.426/79.

Além disso, a rè proprietária deve também obter aprovação do CONDEPHAAT para recuperação dos bens já danificados, que sejam passíveis de recuperação, executando as obras devidas.

Por outro lado, a Prefeitura, com a ação voluntária de estabelecer o convênio para o asfaltamento da Estrada Cajamar/Polvilho, propiciou que via férrea fosse encoberta, causando dano ao patrimônio tombado. Sua conduta, ocasionou prejuízo que deverá ser reparado. Quanto à responsabilidade da Prefeitura é objetiva , fato consagrado pela Constituição de 1988, seguindo o mesmo caminho da Constituição de 1946, bastando para configuirá-la o nexo de causalidade entre o comportamento e o dano.

O art. 37, parágrafo 6 da Constituição da República, estabelece que "as pessoas jurídicas de direito público (...) responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurando o direito de regresso no caso de dolo e culpa.".

MP - 720.002

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia certificada é fiel ao original.

Em 19 de 10 de 95

Escrevente subscr.

371

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

VIII- DO PREJUIZOS SOFRIDOS-

Como já apontado a conduta da RE PROPRIETARIA em omitir-se preservação do patrimônio, ocasionou DANO AO MESMO, que deverá ser integralmente reparado.

Além disso, deverá realizar medidas para evitar a continuidade da exposição do patrimônio a situações danosas .

A prova pericial, imprescindível no caso em tela, deverá apontar todos os bens integrantes do acervo que já foram danificados , esclarecendo quais são recuperáveis e quais não o são. Com relação aos primeiros, a proprietária deverá realizar todas as obras necessárias para restauração, após obter aprovação do CONDEPHAAT. Com relação aos bens que não mais possam ser recuperados, deverá a ré poprietária ser compelida ao pagamento de indenização, que também deverá ser especificada pela perícia. Além disso, deverá ser compelida a realizar todas as obras necessárias para PREVENIR outros danos ao acervo.

A Prefeitura, igualmente deverá indenizar os bens irrecuperáveis , ou realizar as necessárias obras, caso possam ser restaurados, com anuência do CONDEPHAAT.

IX- DOS PEDIDOS-

De todo o exposto, pede-se, com base no art. 288 do CPC:

1-A CONDENAÇAO , DA RE PROPRIETARIA sem prejuízo da multa:

A - A OBRIGAÇAO DE FAZER , consistente em elaborar detalhado plano para a proteção, conservação e preservação de todo o patrimônio tombado , existente em Cajamar, contra quaisquer elementos ou fatores que possam danificá-lo ou expô-lo a risco de dano, levando-se em conta o que for apurado pela perícia judicial como necessário a aqueles fins, submetendo-se tal plano a aprovação do CONDEPHAAT, em prazo a ser fixado pelo Juízo, sob pena de multa diária;

B - A OBRIGAçAO DE FAZER, em executar o plano especificado no

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia confere com o original.

Em 19 de maio de 95

Eu, _____ Escr. subscr. 377

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

item acima, REALIZANDO TODAS AS OBRAS NECESSARIAS, que também deverão englobar medidas PREVENTIVAS para impedir novas situações danosas ao acervo, indicadas em perícia, e aprovadas pelo CONDEPHAAT, dentro de prazo razoável a ser estipulado pelo juízo, sob pena de multa diária;

C- **A OBRIGAÇAO DE FAZER** - consistente em proceder a recuperaçao e restauraçao de todos os bens integrantes do tombamento, existentes no Município de Cajamar, que se encontram DANIFICADOS, mas que sejam passíveis de recuperação, os quais deverão ser indicados pela perícia, obtendo-se prévia aprovação do CONDEPHAAT, e realizando as obras dentro de prazo a ser fixado pelo Juizo, sob pena de multa diaria ;

D-A **INDENIZAR**, em montante a ser apurado em perícia, todos os bens do tombamento existentes em Cajamar, que tenham se deteriorado completamente , tornando o dano irrecuperável e recolhendo-se o valor ao Fundo Estadual do de reparação de Interesses Difusos Lesados (Decreto Estadual n. 27.070/87, art. 13 da lei n. 7347/85) na conta corrente n. 4300074-8, da agência 248 Liberdade, capital, do Banespa.;

2- A CONDENAÇAO DA PREFEITURA-

A-Em **OBRIGAÇAO DE FAZER**, consistente em proceder a recuperação e restauração das vias férreas encobertas por asfalto na Parada do Rocha e no Km 16 da Estrada Municipal Cajamar/Polvilho, caso seja possível a recuperação, circunstância a ser apurada em perícia , obtendo-se prévia aprovação do CONDEPHAAT, e realizando as obras dentro de prazo a ser fixado pelo Juízo, sob pena de multa diária ;

B- OU A **INDENIZAR**, em montante a ser apurado em perícia, o dano ocasionado ao patrimônio histórico, pelo cobrimento com asfalto daqueles trechos da Estrada de Ferro, caso a recuperação seja indicada pela perícia como impossível, recolhendo-se o valor ao Fundo Estadual do de reparação de Interesses Difusos Lesados (Decreto Estadual n. 27.070/87, art. 13 da lei n. 7347/85) na conta corrente n. 4300074-8, da agência 248 Liberdade, capital, do Banespa.;

3- Requer-se ainda:

-Que os réus sejam citados com a faculdade do art. 172, parágrafo 2 do CPC para resposta, no prazo legal, advertindo-os que não sendo contestada a ação, ficarão sujeitos aos efeitos da revelia;

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia confere com o original.

Em 19 de maio de 1995

Eu, _____ Escr. subscr.

MP - 720.002

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

-ao Final, a ação seja julgada procedente, com a condenação dos réus nos pedidos acima formulados, com a imposição dos ônus da sucumbência quanto as custas e demais despesas processuais;

-que os réus sejam também condenados ao pagamento de multa diária , que se estima em 10 ORTNs (quantia esta sujeita a correção monetaria, pelos indices oficiais, desde a distribuição da petição inicial até o efetivo adimplemento), pelo descumprimento de todas obrigações de fazer acima especificadas, destinada ao recolhimento ao Fundo Estadual do de reparação de interesses difusos lesados (Decreto Estadual n. 27.070/87, art. 13 da lei n. 7347/85) na conta corrente n. 4300074-8, da agência 248 Liberdade, capital, do Banespa. O valor do dia-multa especificado acima teve em vista a aplicação analógica do art. 14, I da lei n. 6938/81.

- Protesta-se pela produção de todas as provas admitidas em direito, notadamente documentos, depoimento pessoal dos réus, sob pena de confissão, oitiva de testemunhas, realização de perícias e inspeções judiciais;

-dispensa do pagamento de custas e emolumentos e outros encargo, desde logo, a vista do disposto no art. 18 da lei n. 7347/85

- a realização de suas intimações dos atos e termos processuais na forma do art. 236, parágrafo 2 do CPC.

Dando a esta o valor inestimável,
Termos em que,
P. deferimento.
Cajamar, 07 de FEVEREIRO de 1995.

Maria Elizelda Francisco
Promotora de Justiça

Rol de testemunhas-
1-Nelson Aparecido Bueno de Camargo- fls. 05
2-Simone Scifoni- CONDEPHAAT (precatória)

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia confere com o original.
Em 19 de maio de 1995
Eu, _____ Escr. subscr.

MP - 720.002

Acão Civil Pública
Processo 42/95

ABPF

545 a 37

LAUDO TÉCNICO

Promotoria de Justiça do Meio Ambiente da Comarca de Cajamar

Estrada de Ferro Perus-Pirapora

1. HISTÓRICO

A Promotoria de Justiça de Cajamar instaurou procedimento para apurar as condições de conservação da Estrada de Ferro Perus-Pirapora - EFPP, a partir de denúncias sobre a deterioração do conjunto, constituido de várias máquinas, oficinas, equipamentos de apoio e linhas férreas.

Trata-se de patrimônio tombado pelo estado, através de controvertido processo inciado em maio de 1980, a pedido da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF.

Naquela ocasião, o conjunto ferroviário, parte integrante do patrimônio da família Abdala, encontrava-se sob intervenção federal. Pretendendo desfazer-se dele, a União decidiu promover uma licitação pública com o objetivo provável de recuperar parte das dívidas da Cimento Portland-Perus, empresa objeto da intervenção.

Temerosa de que a iminente licitação pudesse por em risco a preservação da ferrovia - última remanescente com bitola de sessenta centímetros no país- a ABPF solicitou o seu tombamento. A abertura do processo, garantindo de imediato a preservação do bem, ocorreu logo após a realização da concorrência, cujo vencedor foi a própria Cimento Portland-Perus.

O Conselho decidiu-se pelo tombamento em Agosto de 1984, mas o decreto foi expedido apenas em 1987, aparentemente, por força das contestações apresentadas pelos proprietários do conjunto. O texto do decreto é vago, delimitando o tombamento em termos de *"estrada de ferro Perus-Pirapora, incluindo material rolante e instalações (linhas férreas, oficinas, equipamentos de apoio, bem como outras instalações existentes".*

2. CONDIÇÕES DE CONSERVAÇÃO DO ACERVO

A considerar-se o texto do decreto, o acervo tombado constitui-se de todo o traçado da via férrea, a oficina denominada Gato Preto, as instalações do Pátio Cajamar e todas as composições e equipamentos de apoio existentes nessas áreas, bem como aqueles estacionados no trecho que percorre o interior da Fábrica de Cimento Portland-Perus.

Durante a visita de campo tais instalações foram inspecionadas, além de alguns trechos do traçado, inclusive aquele inserido na Pedreira Pedralix.

Os próximos itens respondem de forma correspondente as indagações formuladas pela Promotoria, em seu ofício nº 130/93 de 23.09.93, encaminhado ao Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça do Meio Ambiente, Acidentes de Trabalho e Habitação e Urbanismo.

2.1. Os danos causados ao acervo em questão são de origens diversas, mas, sobretudo, consequentes da ausência de qualquer iniciativa de conservação, manutenção e cuidado.

2.2. Não se observa a ocorrência de ações propositadamente delapidadoras do acervo por parte de seus proprietários ou de outros elementos que convivem com ele. Como já foi dito, o seu estado de degradação é consequência da desatenção e também do desenvolvimento de atividades que interferem na ferrovia (Pedralix, DER, Prefeitura de Cajamar, população confrontante, entre outros).

2.3. Os fatores que concorrem para os danos são a insuficiência e as más condições dos abrigos para as composições e equipamentos; falta de conservação do acervo em geral, incluindo os trilhos; processos erosivos ao longo do traçado; assoreamento do leito da estrada por ação de chuvas etc.

2.4. As irregularidades relativas ao acervo são:

a. composições e equipamentos ao tempo, ou parcialmente abrigados (fotos nºs 1, 4, 7, 10, 11, 16, 18 e 19).

b. telhados danificados bem acima das locomotivas (fotos nºs 5 e 12).

c. trilhos atravessados por acessos rodoviários (fotos nºs 8, 15 e 24).

d. ocupação antrópica em área envoltória aos trilhos (fotos nºs 9, 14 e 23).

e. trechos em que os trilhos ficaram suspensos em consequência de processos erosivos já consolidados. (FOTOS 21 e 22)

f. soterramento de trilhos em consequência do escoamento de águas pluviais provenientes das bocas de lobo da estrada de acesso da Pedralix.

2.5. A área de entorno deveria estar sendo respeitada não só pelo proprietário mas por todos que nela interferem. No entanto, a margem de 300 metros prevista na legislação é apenas indicativa, não devendo transformar-se em um mecanismo de extensão do tombamento e dessa forma, intervir na dinâmica de uma determinada região. Cabe ao CONDEPHAAT, a responsabilidade de regularizar a área envoltória de cada bem tombado, promovendo um estudo específico sobre quais elementos do entorno são importantes à sua ambiência e conservação e, a partir dele, estabelecer graus de preservação.

2.6. Com relação a questão de número 6, temos que:

- a pilha de terra colocada no pátio de Cajamar (foto nº 13) é consequência da implantação de reflorestamento, como parte do Programa de Recuperação de Áreas Degradas - PRAD, estabelecido pela Secretaria Estadual de Meio Ambiente, segundo

informações obtidas junto ao funcionário da empresa que acompanhou a vistoria. O PRAD se constitui em procedimento tradicional determinado pela SMA, com o objetivo de ressarcir os prejuízos causados ao meio ambiente em decorrência de obras degradadoras. Aparentemente, tais obras foram executadas em áreas do morro próximo ao pátio, e o reflorestamento objetiva dar tratamento paisagístico ao local. Deve-se ressaltar, porém, que, apesar de ter sido ali depositada sem a necessária autorização do CONDEPHAAT, a pilha de terra não está causando dano algum ao leito ferroviário da Perus-Pirapora.

- conforme foi dito anteriormente, várias composições estão estacionadas a céu aberto, e outras, em melhor condição, parcialmente abrigadas.

- de fato, todo o pátio da oficina Gato Preto está coberto de vegetação (fotos nos 1, 2, 3 e 7). No entanto, mais do que representar um prejuízo às coberturas - uma vez que podem estar até contribuindo para melhor abrigar as composições - a vegetação crescida é reflexo do descaso dos proprietários ao acervo ali existente.

- alguns trechos do traçado inserido na propriedade da Pedralix, foram assoreados, assim como vários outros ao longo da ferrovia. No caso da Pedralix, a situação tende a se agravar, pois o assoreamento é resultante do carreamento das águas pluviais provenientes da estrada rodoviária interna à empresa e que é direcionado para o leito dos trilhos através de tubulações.

2.7. De uma maneira geral, a melhor forma de resguardar e, acima de tudo, valorizar um patrimônio, é capacitá-lo ao uso de modo a ser socialmente apropriado; a experiência demonstra que dessa maneira, o bem permanece duplamente favorecido ao ganhar reconhecimento público e manutenção permanente. Movimentos preservacionistas tem discutido junto aos proprietários da Perus-Pirapora, a viabilidade de ações que venham a beneficiar a EFPP, o que será comentado a seguir.

2.8 A responsabilidade pela conservação do bem tombado fica a cargo de seu proprietário, conforme se depreende do art. 136 da Seção IV do Capítulo II do Decreto 13.426 de 16.03.79, que cria a Secretaria de Estado da Cultura. Segundo o mesmo, *"o proprietário que não dispuser de recurso para proceder a obras de conservação e reparação de que o bem tombado necessite, deverá comunicar a circunstância ao Conselho, sob pena de multa aplicada pelo Conselho, observado o disposto no artigo 6º do Decreto-Lei n. 149, de 15 de agosto de 1969"*

3. PROPOSTAS PARA A EFPP

3.1. "Proposta de Revitalização da EFPP"

Em 18.10.91 foi entregue ao CONDEPHAAT a proposta de revitalização para a EFPP elaborada por iniciativa de seu proprietário, Sr. Antonio João Abdalla Filho e resultante de reuniões entre seus representantes e entidades que integram o Movimento Pró-Reativação da Perus-Pirapora. O projeto continha os seguintes itens:

- Carta ao Presidente do Condephaat; Apresentação; Justificativa; Metodologia de trabalho; Proposta; Relatório de Avaliação Técnica; Histórico; Bibliografia.

Trata-se de um trabalho bastante suscinto, cujas linhas gerais baseiam-se na defesa da auto-sustentabilidade da ferrovia e na criação da Fundação Dr. Antonio João Abdalla em

conjunto com a Prefeitura de São Paulo e/ ou o Governo do Estado. Como justificativa, apresenta a necessidade de definição do patrimônio representativo da ferrovia e do material de apoio necessário ao seu funcionamento, tendo em vista a pouca precisão do decreto de tombamento.

A proposta estabelece pontos de comércio no Parque Anhanguera, ligados a ferrovia e cujos proventos seriam incorporados e geridos pela Fundação. A operação da ferrovia ficaria a cargo da ABPF. A proposta condiciona a implantação do projeto à *"liberação pelo CONDEPHAAT do uso da área envoltória da EFPP, reservada uma faixa de domínio adequada a operação ferroviária"*

O projeto seria executado em tres etapas.

I. **Operação da via férrea desde o ponto inicial em Perus até o limite final do Parque Anhanguera;** para tanto propõe-se a recuperação de 3 locomotivas, 15 vagões e da via permanente inserida nesse trecho, além da adaptação de 12 vagões para o transporte de passageiros e a construção das estações de Perus, do Parque e das instalações de apoio.

II. **Recuperação das oficinas de Gato Preto e instalação de um museu;**

III. **Recuperação da via férrea desde o limite final do Parque Anhanguera até Gato Preto.**

Sobre a avaliação do acervo, a proposta considera como recuperáveis a via permanente, 10 locomotivas que se encontravam operando quando da desativação, as que compõem a chamada "Fila da Morte", vagões, fornos e as oficinas da Gato Preto. Algumas construções, assim como máquinas e ferramentas usadas nas oficinas são consideradas como irrecuperáveis, propondo-se sua substituição.

3.2. "Proposta de Regulamentação do Decreto de Tombamento da EFPP"

Em Fevereiro de 1994, o documento em epígrafe foi entregue ao Centro de Apoio das Promotorias de Meio Ambiente, Acidentes de Trabalho e Habitação e Urbanismo, trazendo as assinaturas do Movimento Pró-Reativação da EFPP, composto pela ABPF, Sindicato dos Geólogos de São Paulo, Sindicato de Entidades Preservacionistas do Estado de São Paulo, Conselho Comunitário de Saúde Franco da Rocha, Associação Ecológica "Acorda Mairipa" e Associação Cultural e Ecológica "A Comunidade ".

O documento, que foi também entregue ao CONDEPHAAT e ao COMPRESP, compõe-se dos seguintes itens:

1. Porque a Proposta de Regulamentação; 2. As linhas gerais de reativação da Perus-Pirapora; 3. Levantamento de estudos técnicos referentes à região de Perus/Cajamar; 4. Legislação Aplicável à faixa envoltória da Perus-Pirapora; 5. Descrição e caracterização da faixa envoltória da Perus-Pirapora; 6. O material rodante da EFPP; 7. O almoxarifado da Perus-Pirapora e demais componentes de acervo; 8. Relatório sobre o estado de conservação da estrada de Ferro Perus-Pirapora; 9. Propostas Imediatas de Preservação; 10 Anexos.

O trabalho vem acompanhado ainda pelos seguintes mapas

I. Proposta dos limites de preservação do Complexo de Preservação do Complexo da EFFP - Geral;

2. Idem - Detalhe de Gato Preto;

3. Idem - Detalhe de Perus;

4. Idem - Detalhe de Cajamar;

5. Croqui de Localização das Casas do Acampamento de Gato Preto;

6. Delimites das Terras da EFPP, CBCPP, Parque Anhanguera e outros;

7. Equipamentos das Oficinas de Gato Preto;

8. Mineração: Ocorrências Economicamente Exploráveis;

9. Diretrizes para Mineração;

10. Aspectos do Meio Físico e da Geomorfologia Limitantes da Expansão Urbana;

11. Condicionantes Urbanos;

12. Localização de Matas Naturais em Caieiras, Perus e Cajamar;

13. Emplasa: Lei de Uso e Ocupação do Solo;

14. Cogep: Zona Rural;

15. SMC: Tombamento da Fábrica de Cimento;

16. Emplasa: Carta de Aptidão Física ao Assentamento Urbano;

Como se pode observar, trata-se de minucioso e extenso trabalho que abarca todo o universo de variáveis que foram consideradas como incidentes sobre a EFPP. Dadas sua dimensão e prolixidade, apresenta-se abaixo as passagens mais significativas.

O ítem destinado à reativação da ferrovia (2) é inteiramente desenvolvido tendo como eixo de discussão a proposta apresentada pelo Sr. Abdalla, à qual se formulam restrições diversas, inclusive no que diz respeito a legitimidade do gerenciamento dos recursos propostos. Sugere-se, por fim, tres encaminhamentos:

. elaboração de EIA/RIMA para o projeto de revitalização, uma vez que a abertura de ferrovias é entendida pela legislação como atividade potencialmente poluidora;

. aprovação prévia do DEPAVE, com vistas a proteger o Parque Anhanguera;

. elaboração de um projeto de revitalização para a Fábrica de Cimentos Portland-Perus, enquanto conjunto indissociável da ferrovia;

Além de apresentar os estudos técnicos incidentes sobre a região, desenvolvidos por órgãos do poder público (EMPLASA, CETESB, IPT, DNPM etc), o projeto em questão traz uma lista de 17 dispositivos legais, entre portarias, resoluções decretos federais e estaduais, além do Código Florestal e dos artigos da Constituição Federal e Estadual, que seriam aplicáveis à área envoltória da EFPP.

A caracterização da área envoltória apresenta três categorias de preservação,

classificadas em Zonas de Proteção I, II e III de acordo com o rigor da preservação, que se subdividem internamente em função das características dos locais abrangidos por elas. Consta descrição dos locais inseridos em cada uma das chamadas ZP's e as restrições legais a que cada trecho está submetido, além da delimitação da faixa envoltória.

A proposta traz ainda o detalhamento de todo o material rodante, equipamentos, construções e ferramentas, além de um relatório sobre o estado de conservação da via permanente contendo 62 ocorrências, e a relação de propostas imediatas de preservação, que estão assim formuladas:

. reforma das coberturas das oficinas Gato Preto e dos depósitos de locomotivas do Pátio de Cajamar.

. reforma imediata da caieira de Gato Preto.

. remoção de todas as locomotivas expostas à chuva, inclusive aquelas parcialmente abrigadas e as que compõem a "Fila da Morte".

. remoção de todos os carros com laterais de madeira para locais abrigados.

. construção de passagens de nível nos KM 2,8 - 15,250 e 17,750 da EFPP, sobre os quais cruzam estradas de rodagem.

. desvio das águas pluviais captadas da estrada interna à Pedreira Pedralix.

4. AVALIAÇÃO CRÍTICA DOS PROJETOS

A avaliação abaixo considerou exclusivamente as propostas apresentadas, não levando em conta outras circunstâncias que incidem ou incidiram sobre a problemática da EFPP. Oportuno lembrar apenas que a proposta de regulamentação da área envoltória apresentada pela ABPF, vem preencher uma lacuna deixada pelo CONDEPHAAT, a quem caberia ter elaborado esse estudo.

4.1. Proposta dos proprietários

Da maneira como foi formulada, a proposta do Sr. Abdalla não dá margem para uma avaliação mais aprofundada, uma vez que necessita de melhor fundamentação. No entanto, é possível comentar alguns aspectos de ordem metodológica que podem contribuir para uma reflexão a respeito de sua validade.

Inicialmente, destaca-se a ausência de um ítem que identifique claramente os objetivos do projeto. O que pretende a revitalização da ferrovia? Promover melhores condições de manutenção e preservação da EFPP?. Responder aos interesses da comunidade local? Aproveitar o potencial de exploração turística que o bem apresenta?

Quer parecer que o ítem destinado à "justificativa" sugere algumas pistas sobre os objetivos do projeto, quando menciona a questão da delimitação do tombamento. Do ponto de vista metodológicio, a *justificativa* não deve ser confundida com *objetivos*, pois apesar de possuirem interfaces, a primeira deve referir-se a proposta em si, e o segundo, ao objeto da proposta, no caso, a ferrovia. Não se trata de questionar a validade da iniciativa de delimitação do tombamento, mas de apontar que o estudo apresentado imprescide de um ajuste metodológico que lhe propicie clareza e coerência.

A própria metodologia utilizada no estudo não foi bem explicitada, uma vez que o item destinado a descrevê-la limitou-se a destacar as entidades e pessoas que participaram da elaboração da proposta. Essa lacuna também prejudica um melhor entendimento sobre as variáveis e critérios de análise utilizados. Por exemplo, quando menciona a construção de um estacionamento, o projeto não apresenta nenhum estudo ou indicação de qual público pretende atingir, indicando que a proposta não teve a necessária precisão de análise. Para um projeto que prevê aproveitamento econômico, a variável "público" se constitui em um elemento que deveria ser considerado.

De uma forma geral, fica a impressão de que o estudo foi orientado menos pela necessidade urgente de intervenção na EFPP, do que por interesses de exploração econômica. No entanto, essa direção acabou por propiciar ao projeto a busca pela racionalidade, o que redundou numa proposta viável e exequível. Tais atributos não deixam de merecer consideração, tendo em vista a escassez de propostas para utilização de bens tombados, que sejam realizáveis e que contribuam para a sua perenidade.

4.2. Proposta da ABPF

As mesmas restrições metodológicas expostas acima valem para a análise crítica da proposta da ABPF. O estudo, apesar de muito mais rico e aprofundado, possui algumas carências metodológicas que, se atendidas, contribuiriam para sua maior objetividade, beneficiando o entendimento da proposta.

Porém, ao contrário do trabalho anterior, isso se dá justamente pela consideração de muitas variáveis, que incidem na ferrovia, mas que por não serem trabalhadas com definição de critérios de análise, deixam a impressão de que foram selecionadas para dar embasamento a proposta e não como componentes necessários a um estudo dessa natureza. Em outras palavras, elementos como a legislação e planos institucionais tiveram um peso muitas vezes decisivo - porque legitimam a proposta de regulamentação formulada - quando deveriam subsidiar a análise ao lado de outras variáveis. A determinação antecipada e objetiva dos critérios de como tais variáveis seriam trabalhadas, contribuiria em muito não só para a clareza de entendimento mas também para uma maior isenção e credibilidade da proposta.

Outra restrição refere-se ao modo como a ferrovia foi considerada em seu entorno. Tratando-se de um bem que percorrre uma extensão significativa, caberia antes estabelecer uma "área de influência" que permitisse a avaliação das interferências que a regulamenação certamente exercerá na região, tal qual se faz nos estudos de impacto ambiental; da forma como foi desenvolvida, parece não considerar que existe uma dinâmica sócio-econômica já estabelecida na região, e que a ferrovia deve adaptar-se a ela, e não o contrário, como indicam várias passagens do estudo e que denunciam uma supervaloriação da EFPP, enquanto componente dessa dinâmica. Deve-se lembrar que a regulamentação tem como referência a ferrovia, mas não se deve perder de vista o fato de que será elemento de inserção regional e que poderá, eventualmente, manter relações conflitantes com ela.

Avaliado em seu conjunto, no entanto, o estudo é riquíssimo e traz informações absolutamente relevantes para a destinação da EFPP, tais como sobre o seu almoxarifado e sobre o estado de conservação da via permanente, entre muitas outras.

Ao contrário da proposta formulada pelos proprietários da EFPP, trata-se de um projeto bastante ambicioso - até porque elaborado sem os cuidados metodólogicos acima apontados - e por isso mesmo dificilmente realizável. Deve-se ressaltar, porém, que qualquer intervenção pretendida na ferrovia não pode dispensar a participação dos

mentores desse estudo, uma vez que seus conhecimentos sobre a EFPP certamente não serão ultrapassados por nenhuma outra agremiação ou órgão preservacionista.

5. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Após avaliada, a proposta de revitalização do Sr. Abdalla obteve parecer favorável do CONDEPHAAT, desde que fosse melhor detalhada, principalmente no que concerne ao projeto arquitetônico dos equipamentos de apoio e de lazer e ao projeto museológico; recomendou também, que após essa etapa de detalhamento, o projeto fosse avaliado por técnicos especializados em ferrovia e que qualquer proposta de uso de área envoltória fosse avaliada pelo órgão.

Conforme informações contidas nos arquivos do CONDEPHAAT, as exigências do Conselho foram bem acolhidas pelos proprietários da EFPP, até o momento em que a Prefeitura de São Paulo, através do Decreto Nº 31.805 de 27.06.92, declarou como de utilidade pública, imóveis inseridos na Fábrica de Cimento Portland-Perus totalizando 586.112,70 m^2, para serem desapropriados judicialmente ou adquiridos mediante acordo. A iniciativa visou a implantação do Centro de Cultura Operária, projeto que conta com a participação do Sindicato dos Trabalhadores do Cimento, Cal e Gesso de São Paulo, Departamento de Patrimônio Histórico do Município de São Paulo, estudiosos e outras entidades.

Além desse procedimento, em 15.09.92 o COMPRESP, órgão da prefeitura municipal de São Paulo destinado a preservação do patrimônio histórico da cidade, também tombou as instalações da mesma fábrica, considerando o valor histórico, social e urbanístico de suas instalações. Esse tombamento municipal, ao contrário do decretado pelo estado à EFPP, foi melhor elaborado, estabelecendo perímetros e critérios de preservação.

A partir dessa ocorrência, os proprietários passaram a apresentar resistência em investir no detalhamento da proposta de revitalização da EFPP, temerosos de que essa e outras eventuais desapropriações viessem a se consumir.

Cabe informar que, ainda no ano de 1992, o COMPRESP abriu processo de tombamento do imóvel conhecido por "Fazendinha", adjacente à Fábrica de Cimento, também de propriedade da família Abdalla.

Resta destacar, por último, que segundo informações obtidas junto ao COMPRESP, a desapropriação da Fábrica de Cimento está sendo discutida por um Grupo de Trabalho composto por representantes da Prefeitura e da sociedade civil local, com vistas a estudar a problemática. Consta que a conclusão do processo de desapropriação depende do levantamento dos débitos fiscais dos proprietários, já que em se confirmando a sua existência, preve-se a possibilidade de negociá-los em troca do valor da desapropriação.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A problemática que incide sobre a preservação da EFPP é bastante complexa e não pode ser imputada apenas aos seus proprietários, uma vez que outros agentes concorrem para ela.

Se de um lado, há o flagrante descuido pelas instalações da ferrovia - uma vez que

414/99

381

553

investimentos simples e de pequeno custo poderiam estar resguardando de forma mais adequada aquele acervo - de outro, existem as condições desfavoráveis a essa iniciativa, em grande parte provocadas por um tombamento mal encaminhado e bastante vago, além da própria omissão do Conselho nesses 10 anos em que o bem permaneceu tombado e desassistido de uma fiscalização mais eficaz, não obstante as manifestações do corpo técnico daquele órgão, nas quais as irregularidades foram várias vezes denunciadas.

Na atualidade o quadro parece ter se agravado com o aparente acirramento de ânimos por parte dos proprietários do acervo, em decorrência das iniciativas municipais relativas a Fábrica de Cimento Portland-Perus. Embora tais interferências não devessem atingir as tratativas sobre o projeto de revitalização (essas, pertinentes ao CONDEPHAAT) há que se denunciar a falta de entrosamento entre os órgãos municipal e estadual, que, principalmente nesse caso, deveria ser motivo de atenção. Por oportuno, cabe lembrar que o COMPRESP é conhecedor da questão da EFPP, uma vez que tombou "ex-officio", parte do seu acervo relativo ao município de São Paulo.

Também é preocupante o número de agentes que encontram-se implicados na problemática do entorno, onde já existe uma ocupação consolidada, envolvendo moradores, empresas e até estradas de rodagem asfaltadas, todos desavisados da sua convivência com um bem tombado.

Por esse motivo a avaliação de ambos os trabalhos comentados neste laudo deve ser procedida com bastante cuidado tanto pelo COMPRESP quanto pelo CONDEPHAAT, e de preferência conjuntamente, a fim de que os critérios sejam homogêneos, o que ainda não será suficiente para esgotar o assunto. A destinação da EFPP é tema que demanda uma discussão mais ampla, com participação da Prefeitura de Cajamar, DEPAVE, Secretaria do Meio Ambiente, e outras entidades do poder público e da sociedade civil.

Quer parecer que, o foro mais adequado a esse debate reside no âmbito do Ministério Público, onde a necessária isenção poderá ser resguardada. Para tanto, é necessário, inicialmente, aguardar as manifestações do COMPRESP e do CONDEPHAAT acerca da proposta da ABPF.

Resta acrescentar que, se comparadas, as propostas aqui examinadas não apresentam conflitos entre si. Ao contrário, podem se auto-complementar, a considerar-se que uma peca pelo excesso e a outra pela carência de aprofundamento. Trata-se, portanto, de provocar uma discussão eminentemente racional que possibilite aproximar os interesses de ambos os proponentes, aparando eventuais divergências não pertinentes ao trabalho que se tem em vista.

Cristiane Lavôr Limeira

Historiadora

Assistente Técnica do Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Meio Ambiente, Acidentes de Trabalho e Urbanismo e Habitação

ABRIL/94

383

$0{,}5$

$8 \times 3 = 2{,}4$

$2{,}55$

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 559

Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício nº 4/ABPF-RPC/95	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
ASS.: Danos à Estrada de Ferro Perus-Pirapora - Cajamar

1. À SA para juntar ao respectivo processo;
2. Ao STCR para ciência e manifestação.

GP/Condephaat, 31 de maio de 1995.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

/emws.-

384

Juntada

Segue _____ juntada _____ nesta data, Documento _____ / Folha _____ de Informacão rubricada

sob n.º 555

Em Stca, 30 de junho de 19 95.

Assinatura

SUELI PERREIRA DE BEM
Diretora Técnica de STCR
Mat. n.º 55.190-D-RJ

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
555
D

Do	Número	Ano	Rubrica
P.Condephaat	21.273	1980	

Int.: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.
Ass.: ref. estudos de tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

À arquiteta Silvia Wolff,

A "Equipe" recentemente formada (e recentemente dissolvida) neste STCR para os assuntos relativos à preservação da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, contava com sua participação, além da geógrafa Simone Scifoni e arquiteto Laercio Lico Júnior.

Em decorrência de determinações governamentais verificadas neste ano, os colegas retornaram aos seus órgãos de origem, como sabemos.

Trata o presente de assunto complexo, cuja instrução vê-se interrompida pela dissolução da "Equipe" e precárias condições de trabalho que enfrentamos.

Contudo, peço que conheça os últimos documentos juntados ao processo, registrando, se possível, alguma observação para encaminhamento do assunto.

Em seguida, levaremos a questão à Presidência, diretamente, vez que também não mais contamos com os serviços da Assessoria Jurídica.

STCR, 30 de junho de 1995.

ISUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica do STCR
CREA n.º 55.198-D-RJ

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
556

Do	Número	Ano	Rubrica
P. CONDEPHAAT	21273	80	

Senhora Diretora Técnica,

De fato é inqualificável a perplexidade que me assola em face ao fato de, a despeito de por mais de 12 anos eu vir declarando principalmente em fls. 97, 116, 213, 414, 415, 423, 439, 517, tudo o que já pude imaginar como medidas com vistas 'a preservação da EFPP e de seu acervo e, principalmente, de minha impossibilidade como técnica de efetivá-las, de novo ser a mim que cabe refletir sobre o tema com este objetivo.

O documento de fls.528 a 544 diz respeito à ação movida pelo Ministério Público com relação a danos ocasionados na EFPP e acervo principalmente ocasionados por omissão de seus proprietários com relação a medidas de proteção contra a ação do tempo. Também são rés a Prefeitura de Cajamar por ter asfaltado trecho da linha e a empresa Pedralix.

Este tipo de material, com certeza, seria melhor analisado por advogado. O que posso dizer é que tecnicamente constatou-se neste processo várias vezes que o proprietário foi omisso em medidas de conservação e que a Prefeitura asfaltou a linha (o que parece é fácil de ser remediado, conforme já foi dito no presente) e que desrespeita o tombamento também em outros aspectos como permitir loteamentos junto a linha etc. Assim, se o problema é jurídico só nos cabe tomar ciência das medidas tomadas pelo Ministério e aguardar que os planos exigidos sejam apresentados para aprovação deste Conselho.

Quanto a Pedralix há outro expediente (P.32371/94) dando conta de obras saneadoras das agressões havidas, o que a retira da condição de ré do processo.

O documento de fls. 527 é correspondência da ABPF comunicando o teor da ação do Ministério Público realizada a pedido daquela associação.

Cobra ainda resposta ao documento enviado com sugestões para a regulamentação do tombamento. A respeito devo informar que quem vinha coordenando os trabalhos de regulamentação deste

tombamento no qual incorporavam-se as contribuições da ABPF era a geógrafa Simone Scifoni. Meu papel foi o de analisar as edificações existentes para colaborar nas deliberações sobre a preservação. As outras dimensões do tombamento como o natural e os morros, rios, limites de área envoltória etc vinham sendo tratados por ela. Quanto ao material rodante esperávamos contar com listagem atualizada pela ABPF sobre o assunto. Tendo a geógrafa Simone sido afastada esta atividade está completamente parada e não vejo como possa ser retomada sem ela, já que conforme foi manifesto diversas vezes, do ponto de vista técnico há especificidades no assunto que fogem, e muito, às possibilidades de análise adequada por arquiteto.

Particularmente acho que após tantos anos a geógrafa Simone foi o profissional que soube aprofundar-se nas questões relativas à regulamentação desta extensa área e sua saída representa um retrocesso enorme. Se a questão que orienta a atual política de contratações do Estado é economia, gostaria de afirmar que custará muito (inclusive dinheiro) para que outro profissional se inteire do assunto com o mesmo conhecimento que ela acumulou. Além do que significa em termos de deterioração a passagem do tempo sobre o bem. Portanto, sugiro que se estude uma forma de remunerá-la para que conclua este trabalho. Desta forma, pelo menos do ponto de vista de regulamentação o processo estará concluído. O que, como se vem demonstrando, não será conclusivo do ponto de vista da preservação, mas será um passo importante.

Conforme já expresso em todas as informações anteriores, há várias dimensões envolvendo a preservação da EFPP:

* a eficácia da **preservação** da EFPP está longe de ser atingida através do tombamento que vem se provando neste caso de relativamente pouco efeito.

* que a dimensão técnica é apenas parte da problemática desta preservação e que esta seria melhor encaminhada tecnicamente se alguém, além do STCR, percebesse as gestões políticas necessárias para conseguir, por exemplo, a adesão do principal proprietário à idéia da preservação e,

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
558

Do	Número	Ano	Rubrica
P. CONDEPHAAT	21273	80	

sobretudo, à possibilidade de fruição pública do bem tombado.

Sem grande esforço de ordenação cronológica, nem de esgotar tudo que já foi aventado no âmbito deste serviço, lembro algumas medidas solicitadas por ele com relação a medidas para a preservação da EFPP não efetivadas:

- Preceder o tombamento de reuniões de cunho político com o proprietário. Solicitava-se em 1983, inclusive, a nomeação de um conselheiro para acompanhar o caso, antes que se deliberasse pelo tombamento;

- Exame jurídico do processo (o que, em parte, vem se procedendo, agora a pedido da ABPF, em Cajamar pela promotoria daquele município);

- Avaliação da situação de débitos do proprietário diante de Municípios, Estado e União com vistas à eventual desapropriação sem ônus (se bem que desapropriar hoje parece ir contra a perspectiva privatista que orienta o governo, mas a proposta foi feita há muitos anos);

- Interesse eventual da Empresa Villares em contribuir para a restauração do material rodante;

- Comunicação aos Acervos Confiscados da União a respeito da necessidade de preservação das peças de reposição sem o que não será possível mais tarde restaurar as locomotivas.

Estas são algumas das sugestões passadas que ocorreu rememorar. Isto posto, do ponto de vista específico dos documentos recentemente anexados fls. 527 em diante declaro-me ciente das medidas propostas pelo Ministério Público.

Sem mais para o momento era o que tinha a manifestar.

S.T.C.R., 3 de julho de 1995

Arq. Silvia Ferreira Santos Wolff

Juntada

Segue _____ juntada _____ nesta data, Documento _____ / Folha _____ de Informação rubricada sob n.º 559

Em STCR, 14 de agosto de 19 95.

Assinatura

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica do STCR
CREA n.º 55.198-D-RJ

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
559

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

Int.: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.
Ass.: ref.Estudos de tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Sr. Presidente,

Conhecedora da relevância da ~~atenção~~ Atuação deste Condephaat para a preservação da ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA, destaquei-o como trabalho prioritário após assumir esta D.T., em Dezembro/93.

E, para levar a efeito a questão relativa à Regulamentação da área tombada e envoltória, foi formada uma "Equipe", composta dos três técnicos: geógrafa Simone Scifoni e arquitetos Laercio Lico Junior e Silvia Wolff.

Os trabalhos, coordenados pela geógrafa Simone Scifoni, hoje estão paralizados. Da "Equipe" resta a arquiteta Silvia Wolff, que, em sua mais recente Informação, às fls.556 a 558, aponta claramente as dificuldades que vimos enfrentando na condução do assunto, especialmente neste STCR.

A geógrafa Simone Scifoni e o arquiteto Laercio Lico Jr., em consequência de determinações governamentais do novo governo, retornaram aos seus órgãos de origem.

Os trabalhos técnicos estavam em fase final e logo teríamos a Regulamentação concluída.

Teríamos dado, então, um passo decisivo em direção à preservação do bem cultural tombado.

Com as dificuldades técnico-administrativas que vivemos hoje, torna-se impossível o prosseguimento dos estudos neste Serviço, no momento.

E é grande a perda!

Há tempos este STCR vem insistindo na questão e no último ano investimos muito na conclusão dos estudos de Regulamentação da área.

É difícil dimensionar o que significa a interrupção do trabalho no estágio em que se encontra.

Perdemos técnicos e com eles a perspectiva de realização e conclusão de trabalhos importantíssimos, como este da EFPP.

Torna-se cada vez mais difícil retomar os estudos, e cada vez mais alto o grau de deterioração do bem cultural, em toda sua complexidade.

- v. verso -

- cont./

A questão é realmente grave e o risco de perda para o patrimônio cultural paulista é imenso.

Neste caso da EFPP, e nesta fase final dos estudos, seria fundamental a participação da geógrafa Simone Scifoni.

Questão que apresento ao Sr.Presidente e ao E.Colegiado- a de se buscar efetivar um meio de contratação dos serviços da geógrafa para a finalização dos estudos de Regulamentação da área referente à EFPP.

É um desafio diante das dificuldades que vivemos, mas é acima de tudo um dever deste Conselho, que efetivamente pode avaliar o risco para o patrimônio, da interrupção destes estudos mais uma vez.

Por fim, resta apreciação do aspecto jurídico da matéria.

STCR, 14 de agosto de 1995.

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica do STCR
CREA n.o 55.198-D-RJ

Juntada

Segue ____ juntada ____ nesta data, Documento ____ / Folha ____ de Informação rubricada

sob n.º ____

Em ____ de ____ de 19 ____

Assinatura

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP-1296/95

São Paulo, 09 de agosto de 1995.

Senhora Promotora

Tem este a finalidade de encaminhar a Vossa Excelência, xerocópia da Sínte de Decisão do Egrégio Colegiado (Sessão Ordinária de 30/07/84), bem como dos ofícios enviados à Prefeitura Municipal de Cajamar, onde aquela Municipalidade é notificada do tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

Sem mais para o momento, subscrevemo--nos,

Atenciosamente

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Exma. Senhora
Dra. MARIA ELISELDA FRANCISCO
DD:Promotora de Justiça
Av.Peroba nº 01 - 2º andar
JORDANÉSIA - CAJAMAR
07750-000
/ds

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. - IMESP

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 561

Do	Número	Ano	Rubrica
PROCESSO CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra.

SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO
SESSÃO ORDINÁRIA DE 21 DE AGOSTO DE 1995
ATA Nº 1044

O Egrégio Colegiado deliberou que os presentes autos retornassem ao STCR, ficando no aguardo das providências junto ao Senhor Secretário da Pasta, relativas ao retorno da Geógrafa Simone Scifoni.

1. Encaminhem-se ao STCR.

GP/CONDEPHAAT, 21 de agosto de 1995.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

cp.-

562

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO - C O N D E P H A A T -

AV. PAULISTA, 2644 - 1º E 2º ANDARES
CEP 01310-300

PARA: Dra. Maria Elisélda Francisco - FAX 407.4048
FAX:

DE: CONDEPHAAT/
FONE/FAX: 259-7696

DATA: 4 . 8 . 95.

Nº DE PÁGINAS: 6, INCLUINDO ESTA.

Estamos encaminhando xerocópias da Resolução de Tombamento da Estrada de Fº Reis Piraporã, bem como Notificação e Resolução do Tombamento das serras do Japi, Guaxindiva e Jaguacoara

392

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO - C O N D E P H A A T -

AV. PAULISTA, 2644 - 1º E 2º ANDARES
CEP 01310-300

PARA: Dra. Maria Eliselda Francisco
FAX: 407-4048

DE: CONDEPHAAT/
FONE/FAX: 259-7696

DATA: 07.08.95.

Nº DE PÁGINAS: 04, INCLUINDO ESTA.

Encaminhamos, em anexo, cópia da síntese de decisão do Conselho referente ao tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora e os respectivos ofícios encaminhados à Prefeitura.

Segue juntada fls. 564. STCR,
25-agosto-95.

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Tecnica do STCR
CREA n.o 55.198-D-RJ

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
564
B

Do	Número	Ano	Rubrica
P.Condephaat	21,273	1980	

Int.: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.
Ass.: Solicita tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

À arquiteta Silvia Wolff,

para ciência,

STCR, 25-agosto-1995.

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Tecnica de STCR
CREA n.o 55.198-D-RJ

A D.T.,
Estou ciente das providências tomadas pela Senhora e da deliberação do Conselho
STCR, 28 de ago de 1995
Silvia F. Wolff

Sr. Presidente,

Sem necessidade que o presente processo permanceça neste STCR no momento, retorno os dois volumes que o compõem a esse GP/Presidência, sugerindo que aguarde na S.A., pelas providências junto ao Senhor Secretário da Pasta, por um prazo que julgar adequado a questão que ora se coloca.

STCR, 28 de agosto de 1995.

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica de STCR
CREA n.o 56.198-D-RJ

Juntada

Segue ____ juntada ____ nesta data, Documento ____ /Folha ____ de Informacão rubricada

sob n.º 561

Em 31 de 8 de 19 95

Assinatura

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 565/107

Do	Número	Ano	Rubrica
PROCESSO CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra.

À SA para aguardar por um
período de 30 (trinta) dias.

GP/CONDEPHAAT, 31 de agosto de 1995.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

cp.-

395

Juntada

Segue ____ juntada ____ nesta data, Documento ____ / Folha ____ de Informação rubricada

sob n.º 566

Em Rio, 09 de outubro de 19 95.

Assinatura

GUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica do STCR
CREA n.º 55.198-D-RJ

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
566
B

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

Senhora D. T.,

Solicito encaminhar cópias dos documentos anotados em anexo para a IPHAN para compor o processo de tombamento do mesmo bem naquele órgão federal, conforme solicitação verbal.

Eneguinho Quintz em anexo

São, 3 de out de 1995

Silvia Wolff

Em tempo - Documentos a serem copiados:

- fls. 97 a 109;
- 115 a 167;
- 187 a 194;
- 205 a 211;
- 418 a 419;
- 422 (F/V);
- 423 e 424.

B

SUMÁRIO ... DO ...
Diretora Técnica do DTCR
CREA n.º 55.198-D-RJ

Juntada

Segue ____ juntada ____ nesta data, Documento ____ / Folha ____ de Informação rubricada sob n.º 567

Em 19 de 10 de 19 95

Assinatura

567

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP-1770/95
P.Cond.21.273/80

São Paulo, 17 de outubro de 1995.

Prezada Senhora

Vimos pela presente encaminhar cópias de documentos que fazem parte do processo de tombamento da EFPP em atendimento a solicitaçao verbal.

Limitamo-nos a copiar informações técnicas, resolução de tombamento, contestações do proprietário já que os documentos relativos à abertura do processo fazem parte igualmente da documentação de posse do IPHAN.

Como se verificará através da leitura a natureza do bem tombado e do acervo de bens móveis que o compõe tem ocasionado dificuldades para sua efetiva preservação.

Gostariamos de solicitar suas gestões para verificar como se encontra a situação jurídica do Grupo diante da união; se procedem as informações relativas ao não pagamento dos bens confiscados quando retornaram ao Grupo Abdalla; se haveria interesse em realizar-se desapropriação sem ônus com fins de preservação; enfim, medidas que possam contruibuir para viabilizar a preservação.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

atenciosamente.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Senhora
Cecilia Rodrigues dos Santos
MD. Coordenadora do IPHAN
Rua Baronesa de Itu nº 639
CAPITAL

12.00.00.3.0.001 01231.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

SW/srh

397

Ao GP/Condeplaat,
considerando os encaminhamentos
de fls. 564-ve 565.
Rio, 19-outubro-1995.

SUELI FERREIRA DE SEM
Diretora Técnica de STCR
CREA n.o 55.198-D-RJ

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 568

Do	Número	Ano	Rubrica
PROCESSO CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapora.

À SA para aguardar.

GP/CONDEPHAAT, 23 de outubro de 1995

Ribeiro de Almeida
JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

cp.-

398

Juntada

Segue ____ juntada ____ nesta data, Documento ____ /Folha ____ de Informacão rubricada sob n.os 569 a 633

Em Itr, 08 de dezembro de 19 95.

Assinatura

SUELI PEREIRA DE BEM
Diretora Técnica de STCR
CRLA n.o 55.198-D-RJ

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 569

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condepaat	21.273	1980	

PROPOSTA PARA REGULAMENTAÇÃO DO TOMBAMENTO DA ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA

Discriminação do acervo tombado e delimitação da área envoltória/Diretrizes de preservação

1. Introdução

A presente proposta de regulamentação do tombamento da EFPP vem buscar sanar indefinições na proposta original de preservação deste bem cultural.

Cabe lembrar o que estabelece, em termos gerais, a relevância deste conjunto para o patrimônio cultural paulista. São elementos de destaque na definição deste conjunto, essencialmente:

- seu peculiar acervo ferroviário, de procedências diversas, mas tendo como característica especial a estreita bitola de 60 cm da linha definindo o das composições;
- o traçado da linha férrea que evita ao máximo o confronto com acidentes naturais e acompanha cursos d´água acomodando-se em curvas de nível em meio a paisagem predominantemente natural (ainda que situado na região metropolitana de São Paulo);
- o potencial de recuperação da área para um projeto de criação de um complexo turístico ligado à natureza e à cultura ferroviária.

Este tombamento, porém, tem sido marcado por uma série de dificuldades das quais podem destacar-se:

- a peculiaridade do acervo gerando dificuldades epistemológicas para sua idenficação e análise pelo quadro técnico permanente do CONDEPHAAT;
- a grande dimensão da área;
- o fato da linha e de seus domínios serem de propriedades particulares em região muito valorizada;

- o proverbial desinteresse do proprietário de quase a totalidade da área em realizar qualquer iniciativa concreta com vistas a preservação;
- o fato do conjunto de peças de reposição e manutenção do acervo ferroviário não ser de mesma propriedade do conjunto ferroviário, e sim bens públicos entendidos pelo seu eventual valor enquanto metal e não vinculadamente ao conjunto do qual originalmente faz parte;
- a proximidade da metrópole de São Paulo que tem ocasionado fenômenos de invasão e loteamentos clandestinos ao longo da área envoltória.

Apenas por estes aspectos verifica-se que, ao lado da complexidade de ordem técnica, há uma forte dimensão de natureza política a dificultar a efetivação de sua preservação em termos de conservação e, sobretudo, em termos de reativação que é a meta maior e premente deste tombamento.

Ao longo dos anos de convívio com este assunto a equipe técnica foi, a um tempo, buscando aparelhar-se tecnicamente para abordar com justiça a questão e, por outro, amadurecendo uma reflexão sobre o tema com o mesmo objetivo.

O presente relatório e proposta de regulamentação são o resultado deste esforço. Parece-nos que aqui fornecem-se os elementos básicos para:

* buscar a revitalização e funcionamento da EFPP;
* permitir ao principal proprietário a utilização do ponto de vista comercial de suas terras, e
* ordenar a continuidade das ocupação ao longo da área envoltória sem descaracterizar o bem.

2. Definição do objeto de tombamento

2.1 - A linha férrea

O traçado da Estrada de Ferro Perus Pirapora inicia-se junto ao ramal da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), estação de Perus, segue acompanhando o Rio Juquey em sua margem esquerda, aproveitando os terrenos planos de sua várzea, correndo em grande parte no sentido leste-oeste até o encontro das águas deste com o seu afluente, o Ribeirão dos Cristais. A partir deste ponto a estrada segue em direção sul-norte, assentada sobre a várzea deste outro rio, que se apresenta de forma mais ampla e com extensos trechos sujeitos à inundações. Após cerca de 2 km em rumo norte a estrada chega ao sopé de uma íngreme encosta de morro, bifurcando-se em dois ramais no ponto denominado "Entroncamento", à leste chegando até o bairro de Gato Preto e à oeste até a pequenina cidade de Cajamar, seguindo nestes dois casos também, as várzeas das nascentes do Ribeirão dos Cristais.

O percurso é curto para uma estrada de ferro, ao todo são aproximadamente 20 km, os quais cortam uma paisagem eminentemente rural onde se alternam as matas ciliares preservadas ao longo destes rios com os reflorestamentos de essências exóticas pertencentes, em grande parte, à Cia Melhoramentos. Em cerca de 5 km a estrada percorre o interior do Parque Anhanguera, área destinada à preservação dos recursos naturais. A exceção neste contexto fica por conta de um único trecho onde a estrada limita-se com a área urbanizada do distrito de Polvilho, onde a própria faixa de domínio da ferrovia acabou sendo ocupada por arruamentos e construções clandestinas.

Alguns setores por onde a estrada de ferro passa são merecedores de destaque. Em especial dois trechos onde a linha atrevessa cortes em rocha, o primeiro junto à ponte da Rodovia Anhanguera sobre o Rio Juquery e o segundo, de maior

extensão, junto à estrada de acesso para a Pedreira Pedralix, chamado de o "grande corte". São cortes estreitos, de no máximo 3 metros de largura, com taludes íngremes em rocha sã, cobertos por uma vegetação que cresceu espontaneamente com o abandono do tráfego dos trens.

A proposta de regulamentação da resolução de tombamento, pautada na perspectiva de que a estrada de ferro volte a funcionar, inclui todo o trecho da linha férrea desde a estação de Perus até o Pátio de Gato Preto, indo de encontro com o projeto de revitalização elaborado pelo proprietário que propõe a utilização deste mesmo trecho.

Optou-se, ainda, por liberar o ramal que vai desde o ponto denominado "Entroncamento" até o Pátio de Cajamar em função dos seguintes elementos:

- o comprometimento da paisagem envoltória do Pátio ocasionado pela barreira de terra implantada na reativação da lavra de calcário no local. Com esta medida perdeu-se a visibilidade do acervo existente, descaracterizando este que era o ponto inicial do processo produtivo que tinha na ferrovia seu meio de escoamento;
- o projeto de revitalização não prevê o uso turístico deste ramal;
- a reativação da lavra inviabiliza o uso turístico deste trecho.

A liberação do aproveitamento desta área está condicionada, no entanto, a transferência de todo o material rodante, que hoje se encontra no Pátio de Cajamar, para outro local (oficinas da ABPF para providenciar a recuperação ou Pátio de Gato Preto), além da retirada e guarda dos trilhos erradicados para futuro aproveitamento na reativação da linha.

2.2 Instalações

A Estrada de Ferro, conforme descrição acima, ligou em seu período de funcionamento, três pontos:

a. Cajamar: zona de extração de cal

b. Gato Preto: com as oficinas de manutenção dos equipamentos ferroviários

c. Perus: fábrica de cimento

Nestes três locais havia conjuntos de moradias para funcionários.

A proposta de regulamentação para a preservação da EFPP tem como enfoque buscar preservar elementos que permitam a legibilidade do funcionamento deste complexo, facilitando o entendimento do que justificava sua existência. Assim, compreende-se que a EFPP existiu como parte de um sistema fabril que processava matéria prima localizada na região e, era por ela transportada, e ainda, que seu material rodante sofria processo de manutenção também na mesma região.

E assim, tendo a EFPP como centro definidor da regulamentação, que esta se estrutura. A proposta para cada uma das pontas é a que segue. Estabeleceu-se como grau de preservação:

P2 (Grau de Preservação 2), o qual permite a reorganização do espaço interno, mas preserva inalteradas fachadas e volumetria.

2.2.1 Cajamar:

O Pátio de Cajamar apresentava uma grande área contígua às zonas de extração, além de construções de residência operária, hoje meio imbricadas no núcleo urbano. A área pertencente à ferrovia passou por recentes e profundas transformações em face ao reinício de atividades extrativas. Por este motivo optou-se por liberar a área quase integralmente.

Do período anterior, porém, conservam-se como elementos ilustrativos das atividades que conectam todo o sistema dois elementos que se pretende conservar:

Britador situado a meia encosta (vide planta 2)
Lago remanescente de extração extinta (foto 40)

2.2.2 Gato Preto

O Pátio de manutenção de Gato Preto guarda íntimas relações com a ferrovia e localiza-se numa área ampla descortinada a partir da Rodovia Anhanguera. Conserva remanescentes de habitações operárias, uma **casa grande** de funcionário mais graduado, uma **estação**, as **oficinas** e uma chamada **caieira** remanescente de alguma atividade de processamento de calcário existente no local.

Dentro do espírito de preservar construções ilustrativas do sistema de funcionamento do complexo extrativo, produtivo e de transporte representado pelo bem tombado propõe-se:

P2
Oficinas (foto 44)
Estação (foto 44)
Caieira e Depósito (foto 44)
Casa grande (foto 45)

2.2.3 Fábrica de Cimento Portland/Perus:

Em Perus a realidade que se observa é a da existência de edificações remanescentes do processo de fabricação de cimento. O conjunto é expressivo, composto por elementos que ilustram o sistema desde a chegada da matéria prima pela ferrovia, sua descarga num **britador**, primeira etapa do processamento, e passando por várias etapas de transformação até sua armazenagem em **silos**.

Fazem parte do conjunto, ainda intrinsecamente ligados a ferrovia, a chamada **casa de tráfego**, de onde controlava-se a chegada e saída de locomotivas e o **casarão**, construção imponente.

Próximo ao pátio da fábrica localizam-se as vilas operárias, das quais destaca-se por seu agenciamento

peculiar em torno de uma "praça" triangular a chamada **Vila Triângulo.**

A Resolução de tombamento do Compresp preserva todo o conjunto fabril incluindo três vilas de residências operárias, estabelecendo 3 níveis de proteção: P1, preservação integral dos edifícios (interna e externa); P2, preservação das características externas dos edifícios e P3, preservação das carcaterísticas externas das estruturas existentes (pilares, vigas e lajes).

A inviabilidade de reativação de todo o complexo fabril para o mesmo fim, dada principalmente pela defasagem tecnológica existente, aliada às dificuldades de reutilização da área com outra finalidade, em função das especificidades das estruturas e edificações existentes, levaram-nos a proposta de estabelecer os elementos mais significativos e ilustrativos da atividade que justificou a implantação da estrada de ferro, com vistas ao seu tombamento.

Tendo em vista permitir a identificação de que atividade aí se desenvolvia e, sobretudo, seus vínculos com a ferrovia tombada,e ainda, de forma a permitir a renovação da área, optou-se por propor a preservação selecionando algumas edificações marcantes na paisagem, que simbolizassem o processo fabril, a saber:

P2

Casa de tráfego (foto 11)

Britador (foto 10)

Ensacadeira (na qual há identificação da fábrica-foto 5/6)

Casarão (foto 9)

Casarão da ferrovia (ver planta 4)

Vila Triângulo - edificações, igreja central e praça triangular formada através dos três alinhamentos das construções (fotos 33 à 35)

2.3 Acervo

Além do interesse cultural proporcionado pela linha férrea propriamente dita e pelas instalações em suas extremidades, grande parte do interesse cultural pelo bem tombado reside no acervo ferroviário, dito material rodante.

São locomotivas e vagões de procedências variadas, por vezes, mais antigos que a própria ferrovia, já que eram arrematados conforme extinguiam-se no mundo ferrovias de bitola de 60 cm.

Além disso, são de fundamental interesse para a preservação, inclusive por serem elas responsáveis pela potencial volta de funcionamento da ferrovia, as peças de reposição e manutenção do material rodante.

O acervo tombado, portanto, consiste em:

a. Material rodante:

LOCOMOTIVAS

O conjunto de locomotivas é composto de 21 unidades sendo 9 ativas, 2 inativas e 10 irrecuperáveis, identificadas a seguir (dados da ABPF):

- Prefixo 1 (duas locomotivas) nº de fabricação 14063 e 66404
- Prefixo 2 nº de fabricação 68037
- Prefixo 3 nº de fabricação 66936
- Prefixo 4 nº de fabricação 66405
- Prefixo 5 (duas locomotivas) nº de fabricação 1612 e 68833
- Prefixo 6 (duas locomotivas) nº de fabricação 7913 e 5980
- Prefixo 7 nº de fabricação 7914
- Prefixo 8 nº de fabricação 5990
- Prefixo 9 nº de fabricação 3084
- Prefixo 10 nº de fabricação 40675
- Prefixo 11 nº de fabricação 11892
- Prefixo 12 nº de fabricação 14275
- Prefixo 13 (sem placa de identificação)
- Prefixo 14 nº de fabricação 40674
- Prefixo 15 nº de fabricação 11980
- Prefixo 16 nº de fabricação 32694
- Prefixo 17 nº de fabricação 37399
- Prefixo 18 (fabricação nacional)

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 577/80 9

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

VAGOES, VAGONETAS E OUTROS

- 100 vagões de ferro tipo basculante lateral para transporte de pedra;
- 07 vagões de madeira com guardas laterais
- 06 vagões de madeira fechados
- 01 vagão tanque
- 01 vagão socorro
- 03 vagões de passageiro (cauda)
- 01 vagão de passageiro administrativo
- 19 vagonetas de ferro tipo caçamba basculante
- 02 pranchas com lastro de madeira
- 01 guincho ferroviário

Obs: Com relação aos vagões de ferro, muitos exemplares idênticos, propõe-se uma seleção realizada em conjunto com pessoal especializado da ABPF para aproveitamento de parte como reserva técnica para futuro projeto de revitalização da ferrovia e liberação do restante.

b. Peças de reposição:

Através de leilão promovido pelo Ministério da Fazenda em 1980 o Grupo Abdalla retomou o acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora, ficando excluído deste muitas peças de reposição, as quais encontram-se atualmente estocadas em galpão situado no município de Cajamar. Este conjunto de peças correspondem a reserva técnica indispensável a qualquer projeto de recuperação da ferrovia. O CONDEPHAAT deverá realizar gestões junto ao IBPC para uma negociação conjunta com o Ministério da Fazenda visando a preservação destes componentes, uma vez que em se tratando de acervo da antiga EFPP encontram-se também tombados pela Resolução nº 05 de 19/01/87.

3. Regulamentação da área envoltória

3.1 Os critérios utilizados no estudo/delimitação da área envoltória

A proposta que ora se apresenta é fruto da experiência acumulada neste STCR, no trabalho de acompanhamento deste bem tombado de caráter especial, que gerou uma área envoltória de tipo bastante peculiar.

E resultado, também, de um esforço da ABPF no sentido de subsidiar as análises deste Orgão para o caso. A entidade encaminhou para o CONDEPHAAT uma proposta de regulamentação do tombamento, reunindo neste trabalho uma série de documentações a respeito do tema, entre as quais toda a legislação pertinente, planos regionais e municipais, plantas de detalhe, inventários do acervo existente, entre outros. Com base nesta documentação é que esta equipe técnica pode desenvolver o presente estudo.

A regulamentação da área envoltória da EFPP partiu do princípio de que a ferrovia não deveria desvincular-se do contexto do qual faz parte e com o qual guarda íntima relação: o cenário eminentemente rural composto por três elementos fundamentais, o *verde* representado por uma cobertura vegetal nativa ou implantada, o *rio*, companheiro sempre presente em todo seu percurso e o *relevo*, que imprime à paisagem a imagem de suavidade -associada as amplas várzeas- ou energia, condicionada às íngremes encostas dos morros ou vertentes abruptas de vales profundamente encaixados.

Pensar a existência da estrada sem a presença deste quadro natural, mesmo que modificado pela ocupação humana, seria limitar a ação da preservação, a qual envolve também, a preocupação com a possibilidade de recuperação e reativação do bem.

Neste sentido não se tratou a área envoltória na perspectiva de um bem sem uso e em precário estado de

conservação. Ao definir concepções de uso deste entorno trabalhou-se com a possibilidade de recuperação deste único e, portanto, riquíssimo acervo e com a expectativa de futuro uso relacionado a atividades turísticas, sua maior potencialidade.

Foi assim que buscou-se garantir em todo o seu percurso uma faixa de largura mínima, na qual deverão ser mantidas as condições mais próximas deste cenário original, procurando não comprometer este potencial existente. Esta área mínima foi definida levando-se em conta a manutenção da faixa de domínio da ferrovia, que deve ser deixada livre para garantir a circulação dos trens. Nesta somente poderão ser executadas obras de interesse ao funcionamento da estrada de ferro, como estações, pontos de embarque, estruturas de contenção, etc.

Além desta faixa de domínio acrescentou-se, ainda, um setor contínuo de 5 metros, que deverá ter sua paisagem preservada. Será destinado a tratamento paisagístico, no caso das ocupações de caráter urbano-industrial, e terá restrições de corte raso de vegetação, no caso das áreas rurais submetidas a reflorestamentos.

Esta faixa de atuação foi ampliada nas áreas onde hoje já existem restrições por força da legislação municipal, estadual ou federal, buscando referendar o que já está estabelecido. Exemplo disso são as áreas de preservação permanente ao longo dos rios (Código Florestal), as quais foram adotadas como limite norte da área envoltória, nos trechos em que a linha férrea segue em direção leste-oeste, e como limite oeste nos setores em que a ferrovia corre no sentido sul-norte. Na área do Parque Anhanguera adotou-se a faixa integral de 300 metros, uma vez que esta já constitui um setor de sérias restrições por força da legislação municipal.

Outro setor onde houve a necessidade de ampliar a área submetida as restrições de uso e ocupação é aquele que vai desde o ponto denominado "Entroncamento" até o terminal de

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Conde Kent	21.273	1980	

Gato Preto, a oeste da linha férrea. Neste local a estrada de ferro está assentada sobre a várzea do Ribeirão dos Cristais, contígua às íngremes encostas de um morro onde ocorrem atividades de reflorestamento. Caracteriza-se, de acordo com a Carta de Aptidão Física ao Assentamento Urbano da Emplasa, como "área com severas restrições à urbanização" em função das altas declividades. Devem ser evitadas atividades como movimentação de terra (cortes e terraplenagem), mineração, cortes rasos de vegetação, uma vez que a exposição deste solo frágil poderá desencadear processos erosivos e deslizamentos. A extração de madeira (espécies exóticas) deverá ser feita, assim, de maneira seletiva, mantendo-se parte da cobertura vegetal.

Os usos permitidos em cada setor foram definidos de acordo com os próprios zoneamentos municipais compatibilizados, é claro, com a garantia da preservação do acervo tombado.

Foram referendados, em sua grande parte, os limites atuais de zonas urbana, industrial e rural. Exceção foi feita a zona 2 (vide planta 1), área de expansão urbana de Cajamar, onde foram adotados para os trechos de várzea de inundação a oeste da ferrovia, os usos rurais como atividades agrícolas e de reflorestamento, mais compatíveis às condições desfavoráveis de encharcamento do solo.

Já no caso das pontas, Pátios de Cajamar e Gato Preto e Terminal de Perus foi dado um tratamento pontual, de acordo com as especificidades locais.

a. Pátio de Cajamar:

Optou-se por liberar de restrições de área envoltória, em função do comprometimento causado pela reativação da lavra de calcário.

b. Gato Preto:

A área envoltória foi reduzida apenas aos trechos à oeste da Rodovia Anhanguera, em função desta estrada ter constituído um elemento que seccionou a paisagem desvinculando o conjunto onde se encontram as oficinas e a estação, da área que era ocupada por residências operárias. Buscou-se preservar a várzea do Ribeirão dos Cristais entre o acesso da Rodovia Anhanguera e a linha férrea, definindo-a como área "non aedificandi" em virtude de garantir a qualidade paisagística e destaque do acervo tombado. Restringiu-se o gabarito para reformas e novas edificações em até 8 metros, mantendo-se assim, a atual configuração da área. Preservou-se, ainda, uma exemplar espécie arbórea (paineira, foto 50) existente no topo da colina adjacente à área, declarando-a imune ao corte, conforme estabele o Código Florestal, em virtude de sua exuberância e pelo fato desta representar um remanescente da mata que originalmente cobria a região.

c. Terminal de Perus:

Foi adotado como base o limite da regulamentação do Compresp para o tombamento da Fábrica de Cimento Portland. Definidas as edificações para fins de tombamento na esfera estadual, estabeleceu-se como diretrizes:

- para a zona mais próxima a essas edificações, restrição de gabarito, necessidade de que novas intervenções não impeçam a leitura visual dos elementos tombados e não prejudiquem a possibilidade de funcionamento da ferrovia. Recomendou-se, ainda, para novos usos, o estudo da reciclagem das construções existentes.
- Preservação da paisagem imediatamente contígua à praça da Vila Triângulo, constituída pela colina ao sul do conjunto de edificações.

3.2 Diretrizes para a área envoltória da EFPP

3.2.1 Diretrizes gerais para toda a área envoltória:

a) Deverá ser mantida livre de ocupação toda a faixa de domínio de 20 metros de cada lado do leito da linha férrea em todo o percurso tombado. Somente serão permitidas obras de interesse ao funcionamento da estrada de ferro.

b) A área contígua a faixa de domínio da ferrovia, numa largura de 5 metros de cada lado e ao longo de todo o percurso tombado deverá ser destinada:

- à tratamento paisagístico em caso de ocupações de caráter urbano-industrial
- no caso de áreas reflorestadas com essências exóticas, a exploração de madeira deverá ser feita de maneira seletiva, mantendo-se pelo menos 50% do número total de indivíduos arbóreos, objetivando-se com isso a preservação da fisionomia vegetal arbórea.

c) Não serão toleradas novas transposições sobre o leito da via férrea, a não ser em casos excepcionais a serem analisados previamente pelo Orgão.

d) Não serão toleradas na área envoltória definida pela Resolução, as atividades de extração mineral, inclusive minérios da classe II e movimentação de terra que coloque em risco a integridade do bem tombado.

e) Nas áreas de preservação permanente definidas pelo Código Florestal (Lei Federal nº 4.771 de 15/09/65 e nº 7.803 de 18/07/89) e nas áreas de Reserva Ecológica estabelecida pela Resolução CONAMA nº 04 de 18/09/85 não serão permitidos usos que impliquem em retirada de vegetação. Nas áreas desprovidas desta, não serão permitidos usos que dificultem a recomposição natural desta cobertura vegetal.

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeplant	21.273	1980	

3.2.2 Diretrizes específicas por zona:

Na área envoltória definida pela Resolução, com o objetivo de garantir as condições de visibilidade e destaque do bem tombado, sua ambiência, harmonia paisagística e integridade física, serão permitidas intervenções ou novas atividades desde que:

a) na zona 1 (Fábrica de Cimento Portland)

- imbuídas do espírito de preservar a possibilidade de leitura visual dos elementos tombados;

- não impeçam a possibilidade de funcionamento da Estrada de Ferro, ainda que com finalidade desvinculada ao novo uso;

- na sub-zona 1A, a altura de novas edificações não deverá exceder a das construções tombadas, nem impossibilitar a visualização destas. Como referência estabelece-se a altura do prédio da Ensacadeira.

- na Vila Triângulo, a praça central deverá permanecer livre de novas construções. Na colina situada ao sul do conjunto das edificações recomenda-se a manutenção do uso atual (reflorestamento).

b) na zona 2 serão permitidas atividades agropecuárias e de reflorestamento, com exceção da área do Parque Anhanguera considerada como de preservação integral da flora, fauna, recursos hídricos, solo e sub-solo.

c) na zona 3 será permitida a urbanização com baixa densidade. Novas edificações terão restrição de gabarito até 12 metros. Será permitido o uso industrial.

d) na zona 4 (Gato Preto):

- será permitida a construção de novas edificações com 2 pavimentos e altura máxima de 8 metros.

- Fica estabelecida como "área non aedificandi"" o trecho da várzea do Ribeirão dos Cristais entre o acesso para a Rodovia Anhanguera, a linha férrea e o limite dos 300 metros, conforme delimitação em planta (nº 2).

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 584 16

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

- De acordo com o artigo 7º do Código Florestal (Lei Federal nº 4.771) fica declarada "imune ao corte" a espécie nativa paineira (*Chorisia speciosa* St.Hil.), existente nesta zona, em função de seu porte e imponência que a tornam um destaque à paisagem da região.

e) na zona 5 (Pátio de Cajamar):

- Preservação integral do lago formado por antiga lavra de calcário já esgotada e do britador desativado localizado junto a este, como testemunhos do processo industrial que tinha a ferrovia como eixo de ligação. Serão permitidos nestas áreas os usos voltados ao turismo, lazer e atividades culturais.

- Fica liberado de restrições por parte do CONDEPHAAT toda futura obra e ocupação no restante deste setor da área envoltória, condicionada à transferência do material rodante existentes no Pátio de Cajamar e dos trilhos a serem erradicados.

414

5. Recomendações para viabilização

a) Solicitar auxílio técnico da ABPF para discriminação do acervo (material rodante) tombado na Resolução de Tombamento a ser publicada. Observar que a minuta anexada não consta relação de material rodante.

b) Realizar negociações junto ao principal proprietário (Grupo Abdalla) para liberação do ramal de Cajamar. É fundamental condicionar a liberação do trecho de linha em Cajamar à retirada e armazenagem dos trilhos e dormentes em local adequado de forma a serem recuperados e reutilizados, e de todo o material rodante existente neste Pátio para as oficinas de Gato Preto ou da ABPF para a sua restauração.

c) Realizar negociações junto ao Ministério da Fazenda, por intermédio do IBPC, para a preservação das peças constantes no almoxarifado de Cajamar.

6. Equipe Técnica

Sílvia Wolf, Arquiteta

Laércio Lico Junior, Arquiteto

Simone Scifoni, Geógrafa

Redação do trabalho: Sílvia Wolf e Simone Scifoni

Levantamento fotográfico: Simone Scifoni e Laércio Lico Jr.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 586 18

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

7. Minuta da Resolução

Resolução

Regulamenta a Resolução SC nº 05 de 19/01/87 referente ao tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora.

O Secretário da Cultura, nos termos do artigo 1º do Decreto-Lei 149 de 15.08.69, do Decreto 13.426 de 16.03.79, cujos artigos 134 a 149 permanecem em vigor por força dos artigos 187 e 193 do Decreto 20.955 de 01.06.83, bem como da deliberação do Egrégio Colegiado do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado -CONDEPHAAT- tomada em sessão ordinária de / / ,e

Considerando a importância da Estrada de Ferro Perus Pirapora, do acervo material relacionado a sua história, bem como do ambiente em que se insere para o patrimônio cultura paulista, já reconhecido pela resolução anterior nº 05 de 19/01/87;

Considerando a necessidade de discriminar o objeto do tombamento e definir critérios para intervenção na área tombada e na área envoltória ocasionada por este tombamento e

Objetivando fornecer diretrizes para uma potencial recuperação física do bem tombado para permitir sua utilização e fruição, RESOLVE

Artigo 1º - Sobre o objeto de tombamento.

De acordo com o que estabelece o artigo 1º da Resolução SC nº 05 de 19/01/87, encontram-se tombados os seguintes bens ora discriminados:

1. Linha férrea em toda a extensão abaixo descrita, contando com via principal, triângulos de manobra, ramais e desvios e incluindo equipamentos existentes em seu curso tais como estações ou paradas, reservatórios d´água e combustível e chaves-aparelhos para mudança de vias (localização em planta anexada a esta Resolução).

Inicia-se junto ao Ramal da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), estação de Perus, ponto de coordenadas UTM 7.410.810 mN e 320.720 mE. Segue acompanhando o Rio Juquery em sua margem esquerda, sentido leste-oeste até a

confluência deste com seu afluente Ribeirão dos Cristais. A partir deste ponto a estrada segue em sentido sul-norte acompanhando a várzea do Ribeirão dos Cristais até o ponto de coordenadas 7.413.820 mN e 310.170 mE, a partir do qual a estrada bifurca-se em dois ramais ("Entroncamento"). Segue a leste até o Pátio de Gato Preto, ponto de coordenadas 7.414.910 mN e 310.900 mE, e a oeste até o Pátio de Cajamar.

2. Instalações (localização vide plantas anexadas ao processo de tombamento nº).

Objetivando preservar construções ilustrativas do sistema de funcionamento do complexo extrativo, produtivo e de transporte representado pela estrada de ferro tombada, elementos estes que permitem a legibilidade do bem e o entendimento do que justificava sua existência, foram identificadas as edificações listadas a seguir:

a) Pátio de Cajamar:
- britador desativado situado à meia encosta
- lago remanescente de antiga lavra de calcário

b) Pátio de Gato Preto:
- oficinas de manutenção
- estação
- caieira e depósito
- casa grande

c) Perus:
- Casa de tráfego
- Britador
- Ensacadeira (na qual há identificação da Fábrica)
- Casarão
- Casarão da ferrovia
- Vila Triângulo (edificações, igreja central e praça triangular formada através dos alinhamentos das construções)

Defini-se para as edificações tombadas o grau de preservação P2, o qual permite a reorganização do espaço interno, mas preserva inalteradas fachadas e volumetria.

3. Acervo

?????????

Artigo 2º - A área envoltória definida pelo artigo do Decreto estadual 13.426 de 16.03.79, fica limitada aos setores estabelecidos na descrição abaixo (vide planta 1 anexada a esta resolução):

1. Do ponto inicial (estação Perus) até as proximidades com a Rodovia Bandeirantes (coordenadas 7.410.970 mN e 319.550 mE) o limite da área envoltória segue o do tombamento da Fábrica de Cimento Portland Perus deliberado pelo Compresp, Resolução nº 27 de 11/09/92.(**ZONA 1**)

2. Do ponto de coordenadas 7.410.970 mN e 319.550 mE até a divisa dos municípios de São Paulo e Cajamar (coordenadas 7.410.760 mN e 313.620 mE), o limite da área envoltória corresponde, ao norte, a faixa de 50 metros da margem esquerda do Rio Juquery e ao sul, no interior do Parque Anhanguera corresponde a faixa de 300 metros da linha férrea e no restante corresponde a faixa de 25 metros a partir do leito da linha férrea.(**ZONA 2**)

3. Da divisa dos municípios de São Paulo e Cajamar até o cruzamento da estrada de ferro com o oleoduto subterrâneo da Petrobrás junto a Polvilho (ponto de coordenadas 7.410.380 mN e 311.290 mE) , o limite da área envoltória corresponde ao norte, a faixa de 50 metros da margem esquerda do Rio Juquery e ao sul, excepcionalmente no bairro de Polvilho, entre as Ruas Analândia e Fernão Dias, corresponde a faixa de 20 metros da linha férrea. No restante corresponde a faixa de 25 metros a partir do leito da linha férrea.(**ZONA 3**)

4. Do cruzamento da estrada de ferro com o oleoduto até a ponte da estrada de ferro sobre o Rio Juquery (coordenadas 7.411.590 mN e 309.300 mE) o limite da área envoltória corresponde ao norte, a faixa de 50 metros da margem esquerda do Rio Juquery e ao sul a faixa de 25 metros da linha férrea. (**ZONA 2**)

5. Da ponte da estrada de ferro sobre o Rio Juquery até o cruzamento da linha férrea com a estrada Cajamar-Polvilho, ponto de coordenadas 7.413.630 mN e 310.190 mE, o limite da área envoltória corresponde a oeste a faixa de 50 metros do Ribeirão dos Cristais nos setores onde este limite não ultrapassa 300 metros definidos por decreto (**ZONA 2**). O limite da área envoltória a leste segue o traçado da estrada Cajamar-Polvilho. (**ZONA 3**)

6. Do cruzamento da linha férrea com a estrada Cajamar-Polvilho até o Pátio de Gato Preto, ponto de coordenadas 7.414.910 mN e 310.900 mE,o limite da área envoltória a leste segue o traçado da estrada Cajamar-Polvilho e seu acesso ao bairro de Gato Preto. A oeste o limite da área envoltória corresponde a faixa de 300 metros da linha férrea. (**ZONA 2**)

7. O limite da área envoltória junto ao Pátio de Gato Preto corresponde ao norte, sul e oeste a faixa de 300 metros da linha férrea. A leste corresponde a alça de acesso da Rodovia Anhanguera ao bairro de Gato Preto.(**ZONA 4**)

5. Do ponto de coordenadas 7.413.820 mN e 310.170 mE ("Entroncamento") até o Pátio de Cajamar fica isenta de restrições de área envoltória por parte do CONDEPHAAT, liberação esta condicionada ao constante no artigo 4º desta resolução e respeitado o estabelecido pelo item 2e do artigo 3º.(**ZONA 5**)

Artigo 3º - Tendo em vista a necessidade de ordenar a continuidade das ocupações ao longo da área envoltória visando a não descaracterização do bem tombado, ficam

definidas, para os setores descritos no artigo anterior, as seguintes diretrizes de ocupação:

1. Diretrizes gerais para a área envoltória

a) Deverá ser mantida livre de ocupação toda a faixa de domínio de 20 metros de cada lado do leito da linha férrea em todo o percurso tombado. Somente serão permitidas obras de interesse ao funcionamento da estrada de ferro.

b) A área contígua a faixa de domínio da ferrovia, numa largura de 5 metros de cada lado e ao longo de todo o percurso tombado deverá ser destinada:

- à tratamento paisagístico em caso de ocupações nas zonas de caráter urbano-industrial

- no caso de áreas reflorestadas com essências exóticas, a exploração de madeira deverá ser feita de maneira seletiva, mantendo-se pelo menos 50% do número total de indivíduos arbóreos, objetivando-se com isso a preservação da fisionomia vegetal arbórea.

c) Não serão toleradas novas transposições sobre o leito da via férrea, a não ser em casos excepcionais a serem analisados previamente pelo Orgão.

d) Não serão toleradas na área envoltória definida pela Resolução, as atividades de extração mineral, inclusive minérios da classe II e movimentação de terra que coloque em risco a integridade do bem tombado.

e) Nas áreas de preservação permanente definidas pelo Código Florestal (Lei Federal nº 4.771 de 15/09/65 e nº 7.803 de 18/07/89) e nas áreas de Reserva Ecológica estabelecida pela Resolução CONAMA nº 04 de 18/09/85 não serão permitidos usos que impliquem em retirada de vegetação. Nas áreas desprovidas desta, não serão permitidos usos que dificultem a recomposição natural desta cobertura vegetal.

2. Diretrizes específicas por zona:

Na área envoltória definida por esta Resolução, com o objetivo de garantir as condições de visibilidade e destaque do bem tombado, sua ambiência, harmonia paisagística e integridade física, serão permitidas intervenções ou novas atividades desde que:

a) na zona 1 (Fábrica de Cimento Portland)

- imbuídas do espírito de preservar a possibilidade de leitura visual dos elementos tombados;

- não impeçam a possibilidade de funcionamento da Estrada de Ferro, ainda que com finalidade desvinculada ao novo uso;

- na sub-zona 1A (vide planta anexada ao processo nº), a altura de novas edificações não deverá exceder a das construções tombadas, nem impossibilitar a visualização destas. Como referência estabelece-se a altura do prédio da Ensacadeira.