- 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 anexada ao processo nº .

- 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.

Artigo 4º - A liberação de restrições por parte do CONDEPHAAT referente a toda futura obra e ocupação situada na área disriminada no item do artigo fica condicionada à transferência do material rodante existente no Pátio de Cajamar e dos trilhos a serem erradicados para as oficinas de manutenção da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária ou para Gato Preto visando a sua recuperação.

Artigo 5º - Na eventualidade da erradicação de trechos da linha férrea tombada ou a alteração de seu traçado, desde que previamente aprovadas pelo CONDEPHAAT, todos os elementos do leito ferroviário devem retornar ao acervo da Perus-Pirapora para compor a reserva técnica para operação da estrada de ferro.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 23

591/80

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeplast	21.273	1980	

PLANTAS

421

N

P. Complement 21.273/80

592/8

CAJAMAR
lago
Z5
Z4
GATO PRETO
Z2
Z2
Z3
Rio Cristais
estrada
Z2
Z2
Z3
Z3
POLVILHO
divisa de municípios
SÃO PAULO
CAJAMAR
Rio Juqueri
Z2
Z2
Parque Anhanguera
Rod. Anhanguera
oleoduto
AT
AT
Rod. Bandeirantes
Z2
Z2
Z1
PERUS
RFFSA

7416
7414
7412
7410
7408 kmN

306 kmE
308
310
312
314
316
318
320

ESTRADA DE FERRO TOMBADA

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL

LIMITE DE ZONAS DA REGULAMENTAÇÃO

REGULAMENTAÇÃO DO TOMBAMENTO DA ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA		
PLANTA Nº 1 LOCALIZAÇÃO GERAL		
ARQUITETO	FASE	FOLHA
VERIFICAÇÃO	VISTO	DATA

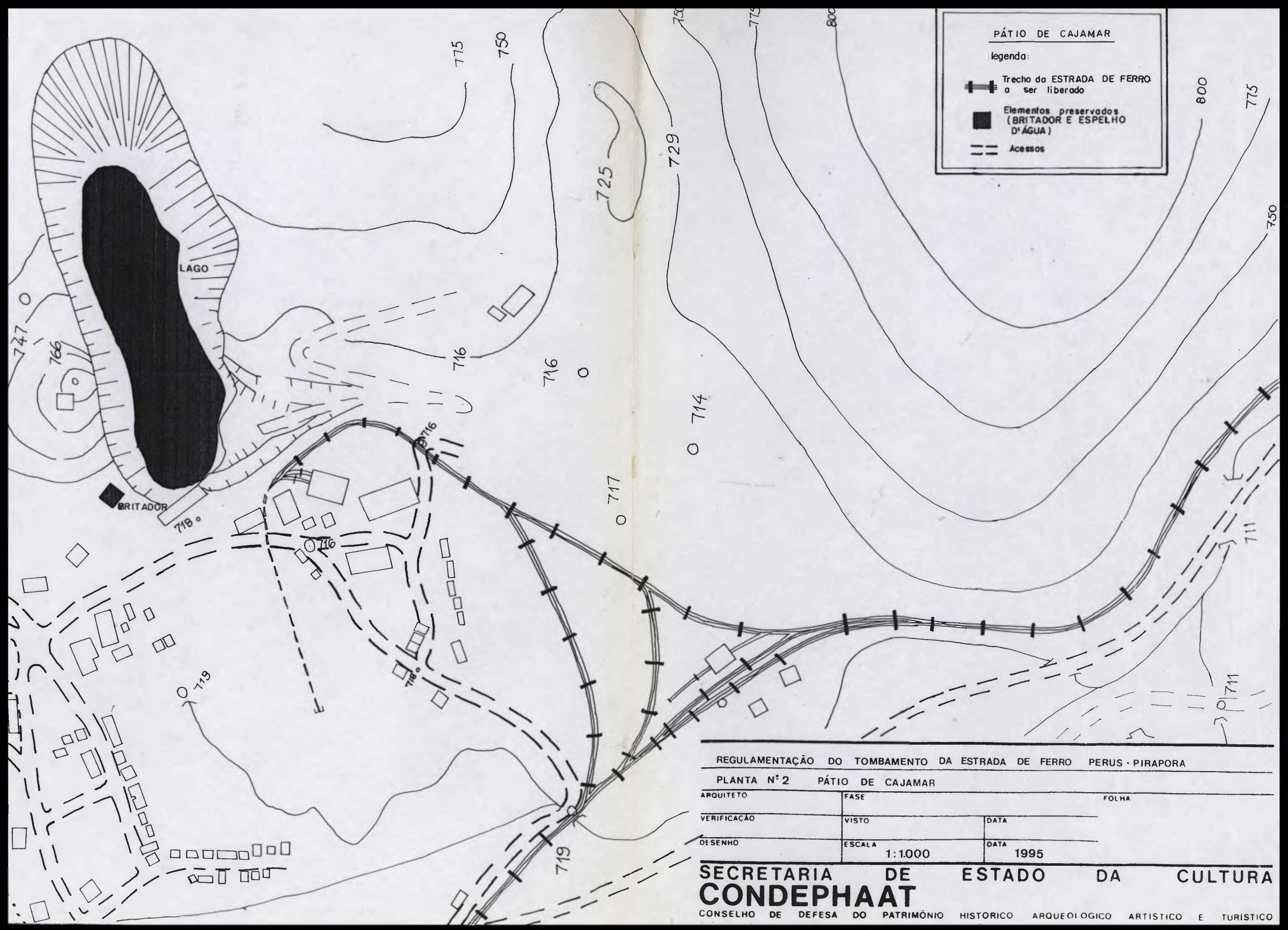
422

P. Condeplent u. 21.273/80.

593/78

25

423

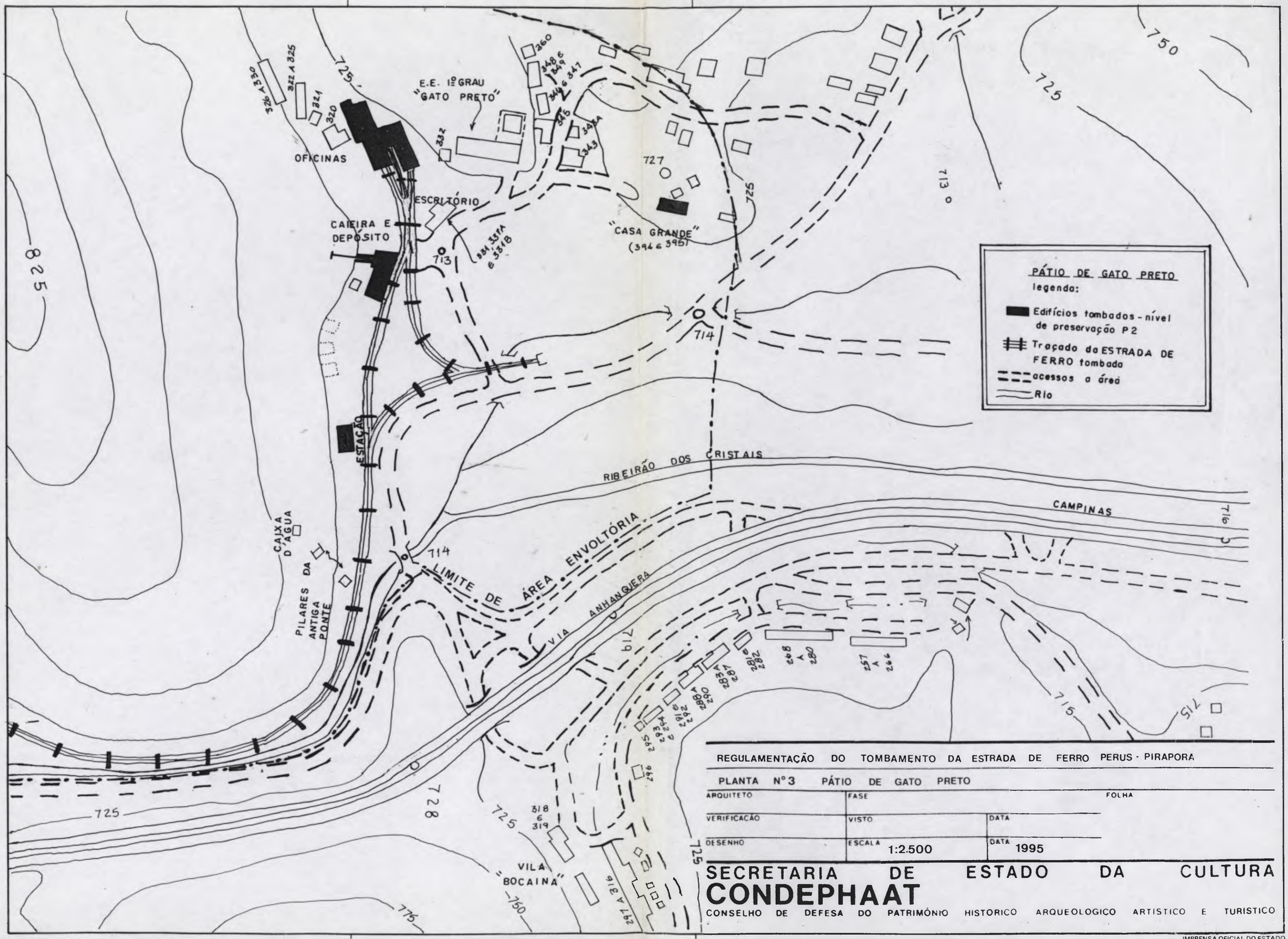

PÁTIO DE CAJAMAR
legenda:
Trecho da ESTRADA DE FERRO a ser liberado
Elementos preservados (BRITADOR E ESPELHO D'ÁGUA)
Acessos
LAGO
BRITADOR
775
750
725
729
714
800
775
750
716
716
717
711
711
719
719
718
718
716
716
747
766
REGULAMENTAÇÃO DO TOMBAMENTO DA ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA
PLANTA Nº 2 PÁTIO DE CAJAMAR
ARQUITETO
FASE
FOLHA
VERIFICAÇÃO
VISTO
DATA
DESENHO
ESCALA 1:1.000
DATA 1995
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT
CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTORICO ARQUEOLOGICO ARTISTICO E TURISTICO

P. Condeplaat n. 21.273/80.

594/78

25

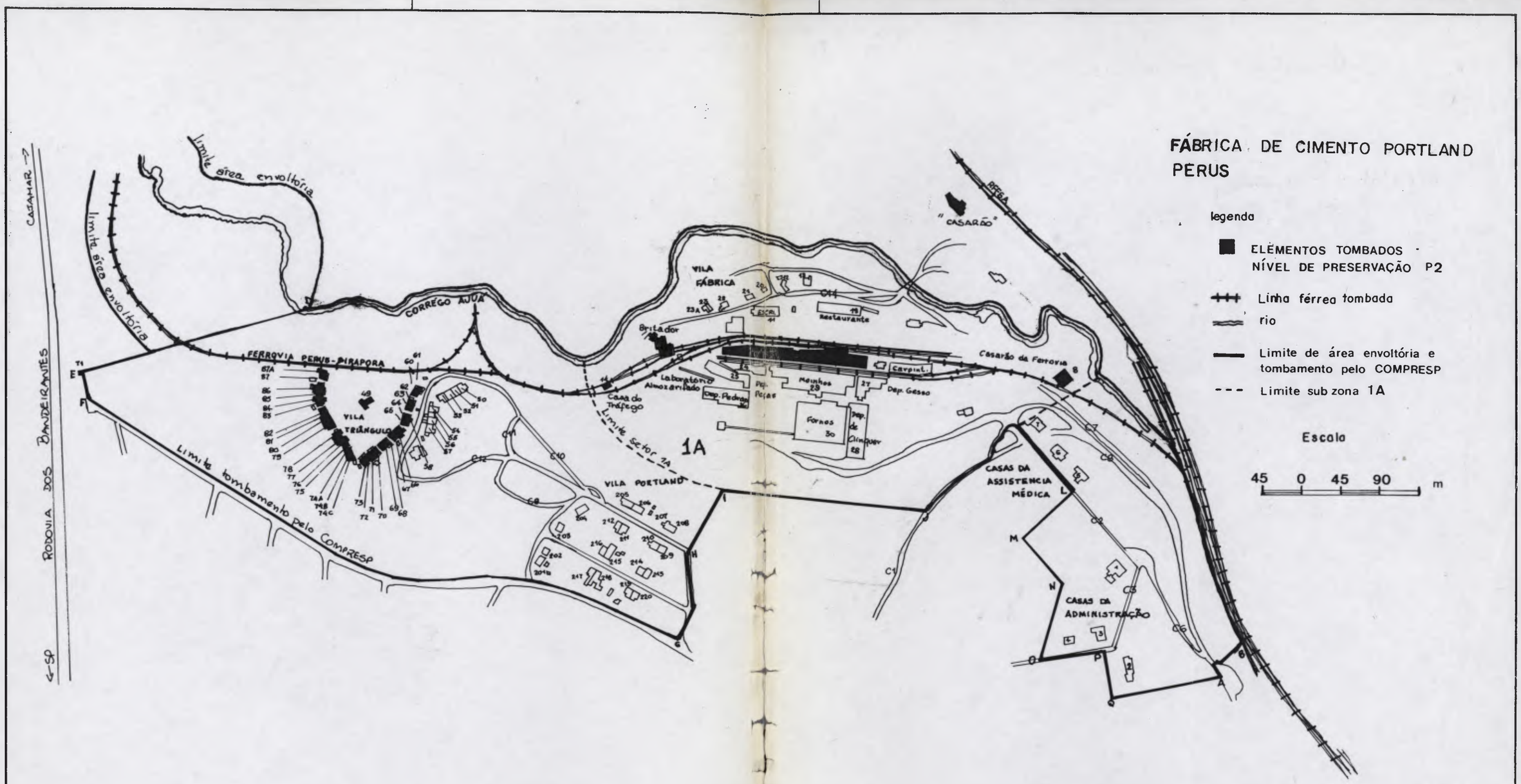
424



IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO

595/78

P. Condeplant n. 21.273/80.



REGULAMETAÇÃO DO TOMBAMENTO DA ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA

PLANTA Nº 4 FÁBRICA DE CIMENTO PORTLAND PERUS

ARQUITETO	FASE		FOLHA
VERIFICAÇÃO	VISTO	DATA	
DESENHO	ESCALA 1 : 4.500	DATA 1995	

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTORICO ARQUEOLOGICO ARTISTICO E TURISTICO

RUA LIBERO BADARÓ 39 11° ANDAR · CEP 01009 · SAO PAULO · TELEFONES (011) 257 1311 35 6640

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 596/28

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

LEVANTAMENTO FOTOGRAFICO

Linha férrea fotos 1 a 4
Fábrica de Cimento em Perus fotos 5 a 39
Pátio de Cajamar fotos 40 a 43
Gato Preto fotos 44 a 50
Material rodante fotos 51 a 56
Area envoltória fotos 57 a 60

426

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 597 29

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Conde pleat	21.273	1980	

Fotos 1 e 2: percurso da linha férrea que atravessa o "grande corte", trecho onde o trem passava por um estreito corte em rocha. Um dos setores mais interessantes do percurso.

427

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 30
598
B

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

Fotos 3 e 4: trechos da linha férrea no interior do Parque Anhanguera. Notar o crescimento de vegetação em faixa de domínio da ferrovia.

428

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 599 31

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

Fotos 5 e 6: prédio principal dos silos e ensacadeira onde encontra-se a marca da empresa. Edificação proposta para tombamento com nível de preservação P2.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do: P. Condephaat

Número: 21.273

Ano: 1980

Rubrica

Ficha de Informação
Rubricada sob nº 600/B

32

Fotos 7 e 8: entrada da Fábrica próximo ao depósito de óleo. Ao fundo destaque do edifício dos silos e ensacadeira.

430

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 601 33

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

Foto 9: ao fundo "casarão" incluído na proposta de tombamento, com nível de preservação P2.

Foto 10: em primeiro plano o britador. Ao fundo casa de tráfego. Ambos estão incluídos na proposta de tombamento.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 602/B 34

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeplaat	21.273	1980	

Foto 11: casa de tráfego

Foto 12: em primeiro plano as oficinas.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do: P. Condeptent

Número: 21.273

Ano: 1980

Rubrica

Folha de Informação Rubricada sob n.º 603/B

35

Fotos 13 e 14: conjunto da Fábrica de Cimento visto do britador próximo a casa de tráfego

433

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n° 604 36

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Conde ploest	21.273	1980	

Foto 15: esteira (triper). Foto 16: forno para produção do clinquer

434

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 605 37
B

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

Foto 17: outra vista do forno. Foto 18: detalhe da parte interna do forno.

435

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 606 38

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Conde Float	21.273	1980	

Foto 19: parte superior do depósito de pedras, onde as esteiras jogavam o calcário.

Foto 20: detalhe dos silos

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 607 39
B

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeflaat	21.273	1980	

Foto 21: outra vista do forno para clinquer. Foto 21': detalhe do silo

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 608 B

40

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeflocat	21.273	1980	

Foto 22: maquinário interno. Foto 23: detalhe do depósito de pedras

438

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 609 41

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeplant	21.273	1980	

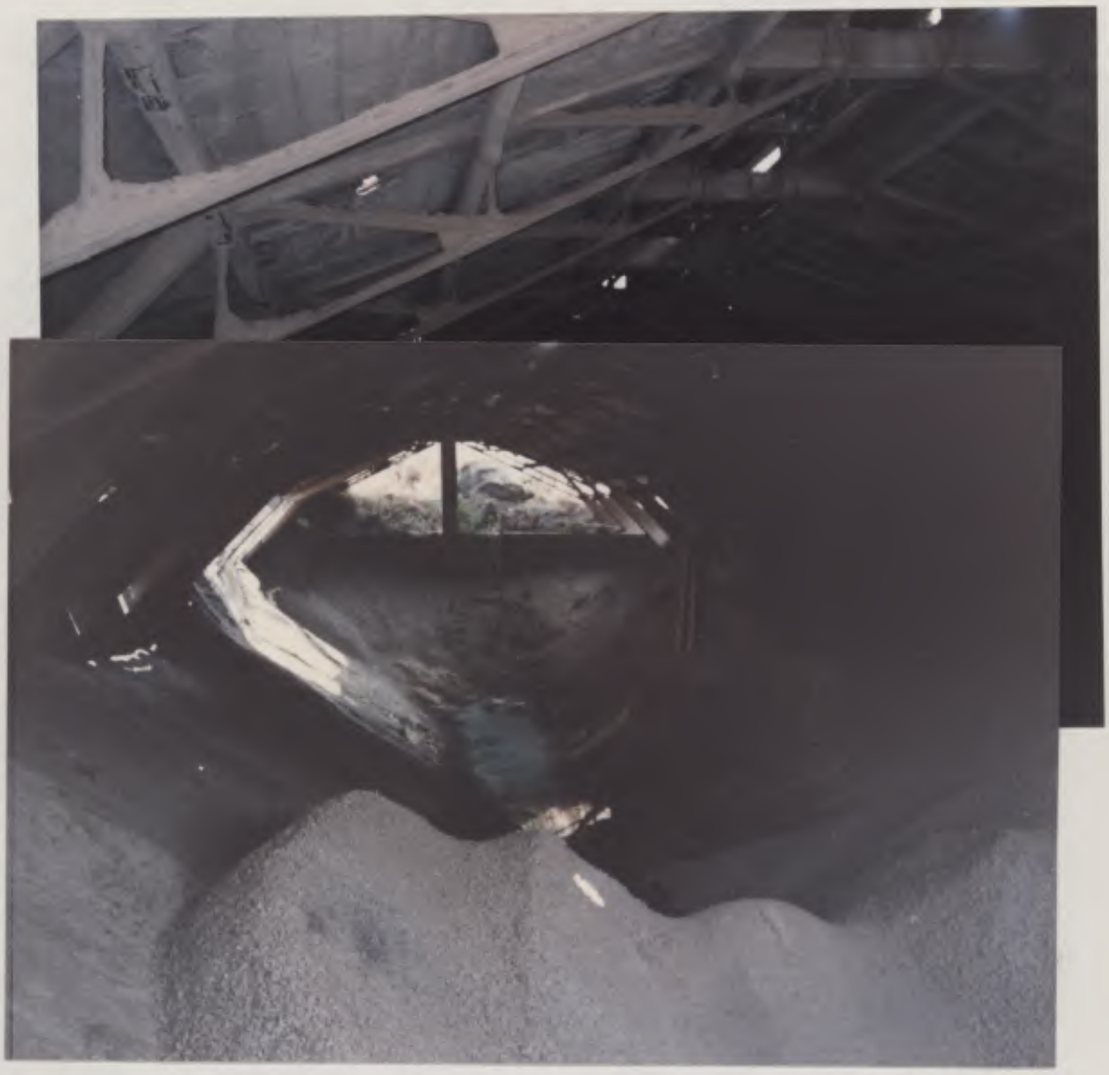


Foto 23: depósito de clinquer.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 610/B 42

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeploat	21.273	1980	

Fotos 24 e 25: detalhes dos edifícios dos moinhos

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 611/B 43

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeplact	21.273	1980	

Foto 26 e 27: detalhe do forno para clinquer

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 612/80

44

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeflecat	21.273	1980	

Foto 28: telefone interno da Compania Cimento Portland

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 617/B

45

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeflact	21-273	1980	

Foto 29: equipamento interno da área dos fornos

443

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 614/B

46

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeflecat	21.273	1980	

Foto 30: área dos silos

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 615 47

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeflont	21.273	1980	

Foto 31 e 32: Vila Triângulo. Acima, casas 60 e 61. Abaixo, antiga cocheira.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do P. Condephaat

Número 21.873

Ano 1980

Rubrica

Foto 33, 34 e 35: vista geral da Vila Triângulo com a igreja em sua parte central

Folha de Informação Rubricada sob n.º 616 48

446

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 617/B 49

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeflcat	21.273	1980	

Foto 36: Igreja da Vila Triângulo. Foto 37: detalhe da cobertura das casas feita com cimento.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do: P. Condephaat

Número: 21.273

Ano: 1980

Rubrica:

Fotos 37 e 38: vista de cima do conjunto da Fábrica de Cimento.

Folha de Informação Rubricada sob nº 618/80 50

448

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 619/B 51

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

Foto 39: Vila Portland

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
620 52
B

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeflaat	21.273	1980	

Foto 40: lago formado por antiga área de lavra, incluído na proposta de preservação.

Foto 41: barreira de terra formada para minimizar o impacto visual da ativação da lavra de calcário. Esta medida comprometeu a visualização do conjunto tombado no Pátio de Cajamar.

450

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 621/B 53

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condepaat	21.273	1980	

Foto 42: lavra iniciada em área envoltória e sem autorização do Condephaat.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do P. Condephaat

Número 21.273

Ano 1980

Rubrica

Folha de Informação Rubricada sob nº 628 54

Foto 43: vista do interior do Pátio de Cajamar. A barreira de terra impede a visualização do conjunto tombado.

452

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n º 623/B 55

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

Foto 44: Vista do terminal de Gato Preto onde propõe-se a preservação da estação, caieiras, casa do administrador e oficinas. Foto 45: casa do administrador, proposto nível de preservação P2.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 624 56
B

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Conde Jacot	21.273	1980	

Fotos 46 e 47: ampla várzea do rib. dos Cristais, porção frontal ao Terminal de Gato Preto. Proposta de área non aedificandi visando preservar a visualização do conjunto tombado a partir da Rod. Anhanguera, que passa ao lado.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 625/8

57

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

Foto 48: casas situadas em Gato Preto. Foto 49: escola estadual de Gato Preto.

455

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 626/85

58

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeixa	21.273	1980	

Foto 50: exuberante exemplar de paineira, remanescente provável da mata original, situada em topo de colina em Gato Preto. Proposta de declaração de árvore imune ao corte pela sua expressividade e beleza.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 627/8 59

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeplacat	21.273	1980	

Foto 51: carro de passageiros com pintura original e vidros bisotados, abrigado sob galpão em estado precário, com telhado danificado (vide foto).

Foto 52: locomotivas abrigadas sob galpão próximo a administração do Pátio de Cajamar. Notar outro carro de passageiros ao relento.

457

FOTO: SIMONE

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 60
628/8

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeplant	21.273	1980	

Foto 53: locomotiva abrigada sob galpão no Pátio de Cajamar.

Foto 54: locomotivas na fila da morte em Cajamar.

FOTO : SIMONE

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 629/B

61

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeplant	21.273	1980	

Foto 55: vagonetes a céu aberto na Fábrica de Cimento Portland Perus.

Foto 56: locomotiva nº 16 abrigada parcialmente na Fábrica de Cimento.

459

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 62
630/80

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

Foto 57: Rio Juquery, próximo a área do parque Anhanguera. Notar a mata ciliar ao longo do rio. Logo acima o reflorestamento com pinus da Cia Melhoramentos.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 631/83

63

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condeflcat	21.273	1980	

Foto 58: área envoltória da EFPP no interior do Parque Anhanguera, limite com área da Cia Melhoramentos.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 632/B

64

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Cardeplant	21.273	1980	

Foto 59 e 60: loteamentos clandestinos em área envoltória da EFPP, muito próximos ao leito da ferrovia. Área do município de Cajamar, ao longo da estrada Polvilho-Cajamar

462

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
633
B

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Condephaat	21.273	1980	

Ass.: ref.estudos de tombamento da ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA.

Ao GP/Condephaat,

Segue, às fls.569 a 632, proposta para conclusão de etapa importante dos estudos referentes ao tombamento da ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA.

A organização final e conclusão de textos e peças gráficas, resultam de graciosa colaboração da geógrafa Simone Scifoni, que não mais integrando o Corpo Técnico deste Conselho continua demonstrando suas qualidades profissionais. Traduz no gesto o reconhecimento do valor deste bem cultural e da necessidade de prosseguirmos com vistas a sua preservação.

Participaram dos trabalhos, conforme já mencionado nestes autos (fls.555 a 559), os arquitetos Silvia Wolff e Laercio Lico Jr.

Trata-se da "PROPOSTA PARA REGULAMENTAÇÃO DO TOMBAMENTO DA ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA", em que, após tantos anos do ato do tombamento, define-se com clareza o objeto tombado e sua área envoltória, com as respectivas diretrizes para a desejada preservação de suas características mais relevantes. Apresenta um detalhamento técnico até agora não alcançado, o que torna definitivamente necessária a participação do Colegiado no encaminhamento da questão, que visa a efetivação da Resolução de Tombamento que virá regulamentar a "SC nº 05", de 19/01/87.

Este STCR propõe ao Sr.Presidente e Srs.Conselheiros seja aprovado o presente trabalho, destacando para seu prosseguimento as "recomendações" contidas no item "5", de fls.585.

Como providências posteriores à reunião do E.Colegiado, sugiro envio de cópias de documentos destes autos, a partir das fls.569, ao IPHAN e à APMF. Sugiro, ainda, correspondência à geógrafa Simone Scifoni, comunicando a deliberação do Conselho e agradecendo seu empenho para a conclusão dos trabalhos técnicos.

STCR, 08 de dezembro de 1995.

BUBLI FERREIRA DE [illegible]
Diretor [illegible] do STCR
CREA n.º 55.198-D-RJ

463

NESTA DATA [illegible] N.º 21.273/80

O I E II VOL.

AO Guichê de N.º 0434/94 Fazendo-se

~~DO~~

às devidas anotações nas Fichas Respectivas.

Encaminhe-se ao GT

Seção de Administração em 14/12/95

SENHOR PRESIDENTE,

ATENDIDA A SOLICITAÇÃO DA SENHORA DIRETORA DO S.T.C.R., ENCAMINHAMOS OS AUTOS PARA O QUE MAIS COUBER.

SP/PROTOCOLO, 14/12/95.

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 634

Do	Número	Ano	Rubrica
PROCESSO CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO
SESSÃO ORDINÁRIA DE 11 DE DEZEMBRO DE 1995
ATA Nº 1057

O Egrégio Colegiado deliberou aprovar, na íntegra, a proposta para regulamentação do tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora, no Município de Cajamar com as seguintes recomendações: a) solicitar auxílio técnico da ABPF para discriminação do acervo (material rodante) tombado na Resolução de Tombamento a ser publicada; b) realizar negociações junto ao principal proprietário (Grupo Abdalla) para liberação do ramal de Cajamar. 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 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 IPHAN, para a preservação das peças constantes no almoxarifado de Cajamar.

1. Ao GP para elaborar e encaminhar ofícios aos interessados;
2. À SA para aguardar a posse do próximo Conselho.

GP/Condephaat, 14 de dezembro de 1995.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

/emws.-

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP-2210/95
Processo 21.273/80

São Paulo, 14 de dezembro de 1995.

Prezados Senhores,

Em sua sessão ordinária de 11 do corrente, Ata nº 1057, o Colegiado do CONDEPHAAT deliberou aprovar, na íntegra, a proposta para regulamentação do tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora. Deliberou, ainda, informar Vossas Senhorias que, oportunamente deverá ser solicitado auxílio técnico dessa Associação para discriminação do acervo (material rodante) tombado na Resolução de Tombamento a ser publicada.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

À
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
A/C - Élcio Siqueira
Rua Bananal do Rio nº 168
Vila Caluba - Perus - CAPITAL
05202-040

/emws.-

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP-2211/95
Processo 21.273/80

São Paulo, 14 de dezembro de 1995.

Prezada Senhora,

Agradecendo o seu empenho para conclusão dos trabalhos técnicos na elaboração da Proposta para Regulamentação do Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, informamos que em sessão de 11 do corrente, o Egrégio Colegiado deliberou aprovar, na íntegra, a proposta elaborada.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Ilma. Sra.
SIMONE SCIFONI
Rua General Leite de Castro nº 746
CAPITAL
04182-020

/emws.-

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

637

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP-2209/95
Processo 21.273/80

São Paulo, 14 de dezembro de 1995.

Prezada Senhora,

Em sua sessão ordinária de 11 do corrente, Ata nº 1057, o Colegiado do CONDEPHAAT deliberou aprovar, na íntegra, a proposta para regulamentação do tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora, no Município de Cajamar.

Contamos com a colaboração desse Instituto para realização das negociações necessárias visando a preservação das peças constantes no almoxarifado de Cajamar.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Em anexo: xerocópia de fls. 569 a 632 dos autos

Ilma. Sra.
CECÍLIA RODRIGUES DOS SANTOS
DD. Coordenadora Regional do IPHAN - 9ª CR
Rua Baronesa de Itu nº 639
CAPITAL
01231-000

/emws.-

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

467

SEGUE JUNTADA DO DOC. SOB Nº 638 A 645.
SÃO PAULO, 09/02/96.

638 A

MINISTÉRIO DA CULTURA
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
9ª Coordenadoria Regional, São Paulo

OF/Nº/ 040 /96/9ªCR/IPHAN/SP

São paulo, 30 janeiro de 1996

Da: Coordenadoria Regional do IPHAN/SP

Para: Presidente do CONDEPHAAT, Jośe Carlos Ribeiro de Almeida

Senhor Presidente:

Encaminho a V.Sª., em anexo, cópias xerográficas do MEMO/DEPROT/IPHAN/Nº 007/96 de 04.01.1996, MEMO/PROJUR/IPHAN/RJ/Nº/756/95, MEMO/DEPROT/IPHAN/Nº/494/93, OF/GP - 1770/95 de 17.10.95 e informações do Diretor Deprot - Sabino Barroso de 15.12.95 e da Procuradora Chefe do IPHAN - Drª Sista Souza dos Santos de 20.12.95, conforme solicitação feita pelo DEPROT /IPHAN de 19.01.96.

Atenciosamente

CECILIA HELENA GODOY RODRIGUES DOS SANTOS
COORDENADORA REGIONAL
IPHAN/SP

rcm

468

23/96
019

639 A

Serviço Público Federal

Memorando DEPROT/IPHAN nº 007/96

Para: Arq. Cláudia M. Girão Barroso, Arquiteta, Chefe de Divisão de Proteção Legal

De: Adler Homero Fonseca de Castro, Historiador

Data: 4 de janeiro de 1996

Assunto: Remete documentação, a 9ª CR, sobre o processo de tombamento 1104-T-83, Estrada de Ferro Perus-Pirapora

---

Prezada Chefe,

Tendo em vista o andamento das atividades deste departamento, em relação ao processo de tombamento n° 1.104-T-83, Estrada de Ferro Perus-Pirapora, cremos ser conveniente remeter a documentação em anexo, à Il.ma Srª. Coordenadora da 9ª CR, para as providências que julgar cabíveis.

Acreditamos ser igualmente oportuno remeter correspondência ao Il.mo Sr. Presidente do CONDEPHAAT, Carlos Ribeiro de Almeida, agradecendo o material que foi enviado junto com o ofício GP 1770/95, de 17 de outubro de 1995, pois o mesmo será muito útil à instrução do processo em tela.

Sem mais, subscrevo-me,

Atenciosamente.

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador - Ass. Téc. Pesquisa III.
Matr. 223.784

De acordo.
Ao Sr. Diretor do DEPROT,
recomendando:

1) encaminhamento da documentação anexa à 9ª CR e
2) envio de ofício ao CONDEPHAAT, conforme indicado no Memo nº 007/96.

Cláudia M. Girão Barroso
Chefe da Divisão de Proteção Legal

De acordo.
À Sra.Coord. da 9ªCr arqtª Cecília Rodrigues, para providências que julgar cabíveis.
Em 19/1/96

Sabino Barroso
Diretor DEPROT

469

Nº 992 640
DEPROT/RIO
27.12.95
Filian

Serviço Público Federal
Ministério da Cultura
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

MEMO/PROJUR/IPHAN/RJ nº 756/95 Em 21.12.95

De : Tereza Beatriz da Rosa Miguel - Procuradora-Chefe/IPHAN

Para : Dra. Sista Souza dos Santos - Procuradora-Chefe/IPHAN

Ass.: Consulta formulada pelo DEPROT
Estrada de Ferro Perus - Pirapora (SP)
Proc. nº 1104-T-83

Senhora Procuradora-Chefe,

Em atenção ao depacho de V.Sa. aposto no MEMO DEPROT/IPHAN nº 494/95, pelo qual encaminha consulta formulada pela Presidência do CONDEPHAAT, com relação a situação jurídica, do Grupo Abdala, diante da União Federal, bem como da existência de interesse em realizar-se desapropriação sem ônus, com fins de preservação ao que tudo indica de trecho de ferrovia, objeto do processo de tombamento nº 1104-T-83, tenho a consignar:

I - Os dados fornecidos a esta PROJUR são pouco esclarecedores acerca do pleito estadual, pois informam ter havido confisco de bens no passado, sem que tenha sido dito por quem e para qual finalidade.

II - Da mesma forma, no documento remetido, discorre-se acerca da desapropriação sem ônus, com fins de preservação, sem maior detalhamento sobre o assunto.

III - O que se pode afirmar, por hipótese, na medida em que não se tem maiores dados a respeito, é que se desconhece a figura da desapropriação sem ônus, até porque o ato de expropriar consiste no desapossamento da propriedade particular em favor do Poder Público, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, tudo de acordo com o ordenamento legal que dispõe sobre a matéria.

IV - As leis existentes, no que tange a desapropriação, foram perfeitamente recepcionadas pelo teor do art. 5º, inciso XXIV, da Constituição Federal vigente.

V - Em se tratando de desapropriação por utilidade publica, a letra K, do art. 5º, do Decreto-lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, prevê a hipotese de sua incidência para preservar e conservar os monumentos historicos e artisticos, isolados ou integrados em conjuntos urbanos ou rurais, bem como as medidas necessarias a manter-lhes e realçar-lhes os aspectos valiosos ou caracteristicos e, ainda, a proteção de paisagens e locais particularmente dotados pela natureza

64/1

VI - Essa é, pois, a previsão legal para possíveis desapropriações decorrentes da necessidade de preservação do patrimônio cultural, devendo ser processadas sempre mediante o pagamento de quantia indenizatória.

VII - Vale ressaltar, entretanto, que somente se opta pela desapropriação em tombamentos quando o Poder Público não consegue conciliar a medida protetora com o próprio domínio do bem.

VIII - Pois, via de regra é perfeitamente possível a Administração tombar sem desapropriar, na medida em que o tombamento é uma limitação administrativa ao direito de propriedade, incidindo normalmente sobre alguns aspectos concernentes ao uso do bem, mas permitindo o gozo e a fruição do imóvel, sem maiores sacrifícios.

IX - Mas, se o Poder Público achar por bem determinar algum tipo de procedimento mais rigoroso, tal como dispor sobre o desenvolvimento de uma atividade específica no objeto tombado, ou proibir determinado uso, desde que não seja nocivo ao imóvel, ele estará atingindo a propriedade em sua plenitude, com o consequente esvaziamento do seu conteúdo econômico, vez que a mesma somente se prestará para o fim por ele imposto, acarretando, pois, a inevitável desapropriação do objeto, nos termos do que está disposto em lei.

X - Por fim, esta PROJUR deseja registrar que se tais informações não forem suficientes para atingir os fins desejados, dever-se-á devolver o assunto para nova avaliação, munido de maiores dados acerca da matéria.

Atenciosamente,

Tereza Beatriz da Rosa Miguel

TEREZA BEATRIZ DA ROSA MIGUEL

Aprovo as informações constantes do presente expediente. Encaminhe-se ao Senhor Diretor do Departamento de Proteção/IPHAN, Dr. SABINO BARROSO.

Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 1995.

SISTA SOUZA DOS SANTOS
Procuradora-Chefe/IPHAN
Matr. nº 7224191

À Div. Proteção Legal
em vista da informação
do Procurador
Em 5/1/96
[illegible]

Ao Interessado
Adm. II
para informar
em [illegible]
[illegible]

[illegible]
Chefe de Divisão
[illegible]
[illegible]

471

642

970 DEPROT 14/12/95

Serviço Público Federal

Memorando DEPROT/IPHAN nº 494/93

Para: Arq. Cláudia M. Girão Barroso, Arquiteta, Chefe de Divisão de Proteção Legal

De: Adler Homero Fonseca de Castro, Historiador

Data: 7 de novembro de 1995

Assunto: Solicita informações jurídicas a PROJUR sobre o processo nº 1104-T-83, Estrada de Ferro Perus-Pirapora (SP)

Prezada Chefe.

Tendo em vista o andamento do processo de tombamento nº 1104-T-83, Estrada de Ferro Perus-Pirapora (SP), solicitamos, por meio desta, que seja encaminhado a Procuradoria Jurídica do IPHAN o requerimento em anexo, feito pelo Exmo. Sr. Presidente do CONDEPHAAT (Ofício GP-1770/95), no sentido de se averiguar a situação jurídica do Grupo diante da União Federal, bem como a validade/existência da figura legal mencionado no referido documento, da "desapropriação sem ônus com fins de preservação".

Tal solicitação, que vem ao encontro das necessidades de instrução do processo, deve-se a situação específica do bem em tela, que foi confiscado ao Grupo Abdala e, segundo nos foi informado verbalmente, teria sido parcialmente devolvido ao mesmo, resultando esta ação, contudo, na desativação da ferrovia. Apesar disto, manteve-se na propriedade o relevante conjunto de locomotivas de bitola estreita, motivador do pedido de tombamento.

Entre os bens que não teriam sido devolvidos, ainda de acordo com informações verbais, estaria o parque de peças de reposição, insubstituível e vital para a revitalização da ferrovia, sendo necessário, portanto, averiguar se de quem seria a responsabilidade pela guarda das peças.

Sem mais, subscrevo-me.

Atenciosamente

Adler Homero Fonseca de Castro
Historiador

De acordo,
Ao Sr. Diretor do DEPROT,
recomendando que seja solicitado o pronunciamento da PROJUR acerca do caso.
em 12.12.95

Cláudia M. Girão Barroso
Chefe Divisão de Proteção Legal

472

643

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, resolûção 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 estabilizar a preservação.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

atenciosamente.

JOSÉ CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
Presidente

Senhora
Cecília Rodrigues dos Santos
MD. Coordenadora do IPHAN
Rua Baronesa de Itu nº 618
CAPITAL.
01231-001

473

644

1649
PROJUR/RJ
19/12/95

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Memo DEPROT/IPHAN/Nº 494/95

De acordo.
À Sra. Procuradora Chefe IPHAN Dra. Sista S. dos Santos, solicitando pronunciamento.
Em 15/12/95

Sabino Barroso
Diretor DEPROT

À Dra. Tereza Beatriz da R. Miguel para análise e manifestação e adoção das providências que forem cabíveis.
RJ., 20.12.95.

SISTA SOULA DOS SANTOS
Procuradora-Chefe/IPHAN
Matr. nº 7224191

474

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 645

Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício nº 040/96			

INT.: MINISTÉRIO DA CULTURA-INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL-9a. Coordenadoria Regional,São Paulo

ASS.: Processo de tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora

1. À SA para juntar ao respectivo processo.

2. Ao STCR para ciência e eventual manifestação.

GP/CONDEPHAAT, 07 de fevereiro de 1996.

VALQUIRIA ABDO GANEU
Diretora Técnica

cp.-

À DT/ Condephaat,

na vacância do Colegiado.

Ciente do material enviado pelo IPHAN (fls. 638 a 644), sugiro que os autos aguardem na S.A., pela constituição do novo Colegiado, conforme proposto pelo GP/ Condephaat em Dezembro p.p. (fls. 634).

SPU, 18 - março - 1996.

SUELI FERREIRA DE BEM
Diretora Tecnica do STCR
CREA n.o 55.198-D-RJ

CONDEPHAAT
Em 19/03/96
Recebido por: AC
Horas: 10:45

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 646

Do	Número	Ano	Rubrica
PROCESSO CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
ASS.. Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

À SA para aguardar a posse do novo Conselho.

GP/Condephaat, 21 de março de 1996.

VALQUÍRIA ABDO GANEU
Diretora Técnica

/emws.-

SENHOR PRESIDENTE,
ENCAMINHAMOS OS AUTOS PARA O QUE MAIS COUBER.
SJ/P-PROTOCOLO, 28/06/96.

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP Modelo Oficial 17

476

647

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA-ABPF
SEDE NACIONAL LARGO DE SANTA ROSA S/N ESTAÇÃO DO PARI-SP
CGC (MF) 49.731.466/0001-56 * CPC (MinC) 35.001.551.87.

São Paulo, 17 de junho de 1996 DIRETORIA NACIONAL C45/96

ILMO.SR DR.
ULPIANO BEZERRA DE MENEZES
MM PRESIDENTE DO CONDEPHAAT
SÃO PAULO

CONDEPHAAT
Em 26/06/96
Recebido por: SELVANA
Horas: 14:30

SENHOR PRESIDENTE

Agradecemos o envio do oficio GP-2210/95 de 14/12/95 ,emanado do egrégio Colegiado do CONDEPHAAT, no qual fomos informados da aprovação , em sessão ordinária de 11 de dezembro de 1995, da "REGULAMENTAÇÃO DO DECRETO DE TOMBAMENTO DA ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA".

Tal resolução, em suas paginas 585/17, recomenda o estabelecimento de conversações junto à :

-ABPF- para o confecionar lista dos bens e ítens que compõem o material rodante:

-ao principal proprietário da FERROVIA PERUS-PIRAPORA S/A (o Grupo Abdalla) , para a liberação do Ramal de Cajamar, desde que efetuada a transferencia dos trilhos e dormentes para local adequado para futura reutilização ; dos vagões , carros de passageiros e das locomotivas a vapor , ali guardados, para as oficinas de Gato Preto ou da ABPF, para sua restauração ;

-Ministério da Fazenda , por intermedio do IBPC, atual IPHAAN para a preservação das peças constantes do Almoxarifado da Estrada de Ferro Perus Pirapora (propriedade do Governo Federal) guardadas num galpão do Ministério em Cajamar.

Informamos a V.Sa que o tombamento foi proposto por esta ABPF em 1980, em função de se tratar de diversificado acervo ferroviário de bitola estreita (600mm) existente no pais e representativo do pionerismo ferroviário existente em nosso Estado.

Em 1994 , a ABPF , juntamente com outras entidade , apresentou proposta de regulamentação- Processo 31.617/94 , o qual servio como contribuição para a deliberação do egrégio Colegiado .

Em 2 de fevereiro de 1995, foi proposto Inquerito " Civil Público " que tornou-se Ação Civil Pública de Numero 42/95 , que tramitou no Forum Distrital de Cajamar , e em seus itens o Ministério Público , viu-se a propor :

1o-a condenação da Ferrovia Perus-Pirapora S/A a executar Plano de Recuperação e Manutenção da Estrada de Ferro, previamente aprovado pelo CONDEPHAAT.

CONDEPHAAT - Presidência
Em 26/06/96
Recebido por
Horas:

477

648

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA-ABPF
SEDE NACIONAL LARGO DE SANTA ROSA S/N ESTAÇÃO DO PARI-SP
CGC (MF) 49.731.466/0001-56 * CPC (MinC) 35.001.551.87.

Ao longo do inquerito foram constatados muitos danos ao acervo tombado resultante não de iniciativas deliberada de destruição, mas da da falta de cuidados corriqueiros de preservação por parte da empresa proprietária .Citamos como exemplos as locomotivas estacionadas ao relento em Cajamar, **ASSIM COMO AQUELAS ABRIGADAS EM CAJAMAR E EM GATO PRETO .**

Em novembro de 1995 , acatando recurso da ré proprietária , o Juiz da Ação Civil Pública, encaminhou-a à Justiça Federal, fato que deu-se em 3 de junho de 1996

SENHOR PRESIDENTE

Propomos a V.Sa. convoque as partes envolvidas, a ABPF, a Ferrovia Perus-Pirapora S/A atraves de seu proprietário , a Estrada de Ferro Perus-Pirapora ,o IPHAAN, assim como o Ministério Publico Federal, para criar , junto com representantes desse Egregio Conselho , Grupo de Trabalho, para propor, discutir e derimir as pendencias assim como , apresentar ao Colegiado do CONDEPHAAT suas resoluções , para que seja feita Minuta de Decreto de Regulamentação ao Sr Secretário de Estado da Cultura.

Sem mais, aproveitamos a oportunidade para manifestar os nossos protestos de elevada estima e consideração

ATENCIOSAMENTE

Gilberto Mendes
Diretor Secretário

Endereço para Correspondencia
Caixa Postal 6501 - CEP 01064-970-São Paulo
Tel-Fax 278-7309

À S.A para anexar ao processo.
Ao GP para o que couber.
DT. 02.07.96

VALQUIRIA ABDO GANEU
Diretora Técnica
CONDEPHAAT

478

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT

649

Ofício GP-1479/96
Processo 21.273/80

São Paulo, 24 de outubro de 1996.

Prezada Senhora,

Conforme contato verbal ocorrido nesta data, encaminhamos anexo xerocópia das fls. 637, 638, 644, 635, 647 e 648 do processo acima epigrafado, que trata da regulamentação de tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora.

Aproveitamos o ensejo para protestar nossa mais alta estima e consideração.

Atenciosamente,

CARLOS H. HECK
Presidente

Exma. Sra.
DRª ISABEL CRISTINA GROBA VIEIRA
DD. Procuradora da República
Ministério Público Federal
Rua Peixoto Gomide nº 768 - 9º andar
CAPITAL
01409-000

/emws.-

12.00.00.3.0.001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP

479

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
650

Do	Número	Ano	Rubrica
PROCESSO CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

Ao STCR para análise e manifestação sobre os documentos enviados pelo IPHAN (fls.638 a 644) e pela ABPF (fls. 647 e 648).

GP/Condephaat, 24 de outubro de 1996.

CARLOS H. HECK
Presidente

/emws.-

480

Juntada

Segue _____ juntada _____ nesta data, Documento _____ / Folha _____ de Informação rubricada

sob n.º 651

Em 101,30 de outubro de 19 96.

Assinatura

SUELI FERREIRA DE BE
Diretora Técnica do ST
CREA n.º 55.198-D-R

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
651
B

Do	Número	Ano	Rubrica
P.CONDEPHAAT	21.273	80	

Interessado: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
Assunto: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Ao GP/CONDEPHAAT

Já com ciência do material enviado pelo IPHAN (fls.638-644), sugeri (fls.645-verso) que os autos aguardassem pela constituição do novo Colegiado, para prosseguimento do assunto conforme proposto pelo GP/CONDEPHAAT em dezembro/1995.

Esta DT/STCR, às fls. 633, encaminhou a PROPOSTA PARA REGULAMENTAÇÃO DO TOMBAMENTO DA ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA, concluída neste STCR após longos anos decorridos do tombamento e respectiva homologação.

A "Síntese de Decisão do Egrégio Colegiado", da sessão ordinária de 11.12.95, às fls. 634, determina o caminho a ser seguido com vistas a ser alcançada efetiva preservação do bem tombado.

O novo documento juntado às fls. 647 e 648, enviado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária-ABPF, propõe à Presidência deste Conselho convocar "as partes envolvidas" e criação de GRUPO DE TRABALHO, como cumprimento e prosseguimento das deliberações deste CONDEPHAAT.

Tendo conhecimento da existência de Ação Civil Pública - "Número 42/95, que tramitou no Forum Distrital de Cajamar" - e considerando o teor do Ofício de fls. 649, dirigido à Procuradoria da República, sugiro, ouvindo previamente o Assessor Jurídico deste Conselho, Dr. José Roberto Melhem, consultar a Procuradoria sobre o estágio do assunto em seus aspectos jurídicos.

Lembro as dificuldades inúmeras para realização dos trabalhos da PERUS-PIRAPORA, só recentemente encaminhados ao Conselho, e cuja conclusão só foi possível com a participação da geógrafa Simone Scifoni, que deixou de pertencer ao quadro técnico deste CONDEPHAAT em 31.01.95, em consequência de determinações governamentais.

Muito embora a sequência do assunto mereça atenção ou gestões efetivas do Colegiado, conforme proposto, seria de todo apropriado

481

prosseguir com sua participação nos trabalhos, razão por que esta DT/STCR propõe seja verificada possibilidade de contratação dos serviços profissionais da referida geógrafa, considerada a natureza e complexidade da questão da preservação do bem cultural em causa.

STCR, 31 de outubro de 1996.

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 652 e 653

Em 25 de 11 de 19 96

Assinatura

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
652

Do	Número	Ano	Rubrica
P.Condephaat	21.273	1980	

1. À S.A.,

para juntar ao respectivo processo.

2. Ao GP/Condephaat,

Consultando recentemente os estudos de tombamento da ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA, pude observar um lapso de correspondência entre este Condephaat e o Conpresp.

Assim, sugiro envio de Ofício-GP àquele Conselho, remetendo cópia-xerox da Regulamentação do tombamento da estrada, conforme segue em anexo.

Na oportunidade, lembro da importância de inclusão efetiva da matéria nos planos de atuação deste Conselho, em prosseguimento dos trabalhos para preservação da área tombada.

STCR, 21 de novembro de 1996.

SUEL FERREIRA DE BEM
Diretora Técnica de STCR
CREA n.º 55.198-D-RJ

482

659

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

Ofício GP-1741/96
P.Cond. 21.273/80

São Paulo, 22 de novembro de 1996

Prezado Senhor

Encaminhamos, em anexo, cópia-xerox de proposta de regulamentação do tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora, no Município de Cajamar, aprovada por este CONDEPHAAT em 14 de dezembro de 1995.

Escusas pelo atraso no envio do documento que, por lapso, não ocorreu quando da deliberação do Egrégio Colegiado sobre a matéria.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

atenciosamente.

CARLOS H. HECK
Presidente

Senhor
Withold Zmitrowicz
Presidente do Conpresp
Rua Frei Caneca nº 1402 - 6º andar
CAPITAL

01307.002

SFB/srh

12.00.00 3.0 001
IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A - IMESP

483

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 654

Do	Número	Ano	Rubrica
PROCESSO CONDEPHAAT	21.273	95	

INT.. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús-Pirapóra.

Ao Dr. José Roberto Melhem
para manifestação quanto ao
despacho de fls. 651, da Diretoria do STCR.

GP/CONDEPHAAT, 29 de novembro de 1996.

CARLOS H. HECK
Presidente

Recebido
9.12.96

cp.-

484

Juntada

Segue ~ juntada 5 nesta data, Documento ____ / Folha ~~do Informação~~ rubricada

sob n.º 655 A 660.

37/Y-010606

Em 02 de 02 de 19 98

Assinatura

655

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

5ª Subseção Judiciária de São Paulo
2ª Vara Federal de Campinas-SP

Ofício nº 39/98

Em 27 de janeiro de 1998.

Processo nº 98.0600363-2

CONDEPHAAT
Em 30 / 01 / 98
Recebido por SELUTNI
Horas: 15:00

Senhor Presidente,

Pelo presente, expedido nos autos da Medida Cauteçlar nº 98.0600363-2, movida pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL E ESTADUAL contra FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA, transmito a Vossa Senhoria a cópia de decisão proferida nos autos supramencionados, para que sejam tomadas as providencias cabíveis, conforme cópia em anexo..

Aproveito a oportunidade para apresentar protestos de consideração.

RAUL MARIANO JUNIOR
Juiz Federal Substituto

Exmo Sr.
CARLOS HENRIQUE HECK
PRESIDENTE DO
CONDENPHAT
AV. PAULISTA, 2644
SÃO PAULO -SP

À S.A. para anexar ao processo respectivo.
Ao STCR para manifestação.
DT/Condephaat. 02.02.98

Valquiria Abdo G.
Diretora Técnica
CONDEPHAAT

0.015
485

2ª Vara Federal de Campinas
Fel: (019) 255-0322
Rua Dr. Emílio Ribas nº 874
Campinas - SP
13025-141

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

Justiça Federal - SP - Sec. 2ª Vara Campinas - Fls. 169

656

C O N C L U S Ã O
Em, 15 de janeiro de 1998
Faço conclusos estes autos ao MM. Juiz Federal Substituto Dr. RAUL MARIANO JÚNIOR.

Téc./Analista Judiciário

PROCESSO Nº 98.0600363-2

AÇÃO CAUTELAR INCIDENTAL

AUTORES: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL E MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL

RÉ : FERROVIA PERUS PIRAPÓRA LTDA

DECISÃO

Cuida-se de pedido de decisão liminar formulado em processo cautelar incidental ao Processo nº 96.0019765-2, com a finalidade de conseguir a proteção de máquinas, vagões, galpões e outros bens, pertencentes à requerida.

Tais bens, ou melhor, todo o patrimônio da Ferrovia Perus-Pirapóra foi tombado pelo CONDEPHAAT, como patrimônio histórico nacional.

Nos autos principais, ação civil pública proposta pelo Ministério Público Estadual, se discute a possibilidade da restauração e

0.015

486

conservação daquele patrimônio, cuja importância histórica é inafastável.

Tal ação, proposta junto a E. Justiça Estadual de 1ª Instância em fevereiro de 1995, encontra-se hoje em trâmite por este Juízo.

Os autores trazem para este processo, os autos do processo administrativo instaurado pelo Ministério Público Federal, com a finalidade de preservação imediata do patrimônio em discussão nos autos principais, tendo em vista as condições a que se encontravam, devido a ação do clima, de eventuais pilhagens e atos de vandalismo.

É O RELATÓRIO. DECIDO.

Apontam como "*periculum in mora*" o fato de que eventual demora na solução da ação principal poderia levar a deterioração dos bens já referidos a tal ponto que, quando do provimento final, talvez já não se tivesse mais o que proteger. Demonstram ainda, através de detalhado laudo juntado as fls. 36 a 132, as atuais condições das instalações e máquinas, cujos estragos podem ser facilmente verificados, especialmente quando comparadas as fotografias com aquelas encartadas na ação principal.

Quanto ao "*fumus boni iuris*", este fica demonstrado às escancaras, em ambos os processos, pois a propriedade da ferrovia e seu patrimônio é fato incontroverso, como também o é, o fato do tombamento e a existência do ônus da preservação do patrimônio, desde 1987.

Outrossim, além do interesse público envolvido no pedido ora analisado, evidenciado na preservação da memória nacional, há também fato de que com o passar do tempo associado ao abandono, os prejuízos que deverão ser indenizados serão ainda maiores, e onerará ainda mais aquele que estiver na obrigação de fazê-lo.

Por outro lado, o tombamento decorre de lei, e onera o proprietário do bem com a obrigação de fazer todas as obras, tomar todas as providências necessárias a sua preservação, sob pena de multa, na forma do Decreto -lei nº 25/37, artigo 19, podendo entretanto, levar ao conhecimento do órgão responsável pelo tombamento, a impossibilidade de fazê-lo. Isto poderia em alguns casos levar a realização das providências pelo próprio órgão ou até à desapropriação do bem ou o cancelamento do tombamento.

Ainda, em decorrência do ônus do tombamento, decorre ao titular do domínio a obrigação de vigiar, permanentemente o bem, a fim de evitar danos causados por terceiros.

Destarte defiro "*in totum*" os requerimentos formulados pelos requerentes, determinando a requerida que tome as providências necessárias para a realização das obras preventivas enumeradas nos itens 1 a 20 da inicial, de modo a evitar maiores prejuízos aos bens tombados.

Tais providências deverão observar as recomendações técnicas apontadas no laudo de fls. 34 a 132, devendo cada uma delas ser fotograficamente documentada e filmada para comprovação perante este Juízo da real efetivação, a cada 30 (trinta) dias, juntando também o relatório das tarefas realizadas.

A requerida deverá trazer aos autos, em 15 (quinze) dias, o planejamento da execução, observando o prazo máximo de 120

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

(cento e vinte) dias contados da citação para a conclusão. O início das obras não deverá exceder a 15 (quinze) dias da apresentação do referido projeto, findo este prazo, e não tendo sido concluídos os trabalhos, ou descumpridos qualquer dos prazos ora fixados, ficará a requerida obrigada ao pagamento de multa diária equivalente a R$5.000,00 (cinco mil reais) em favor do Fundo instituído pela Lei nº 7.347/85, até o cumprimento da obrigação.

Oficie-se ao CONDEPHAAT na forma requerida às fls. 25.

Intime-se e Cite-se.

Campinas, 20 de janeiro de 1998

RAUL MARIANO JÚNIOR
Juiz Federal Substituto

D A T A
Em, 20 de janeiro de 1998
Baixaram estes autos à Secretaria, com o R. Despacho supra.

Téc./Analista Judiciário

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

- a concessão de liminar, "inaudita altera pars", para que a demandada seja compelida a tomar imediatamente as medidas emergenciais relacionadas no item V, subitens 1 a 20, desta petição, concluindo-as no prazo de 30 (trinta) dias, como antes referido;

- que a requerida seja citada, na forma do artigo 802 do CPC, para contestar a ação, querendo, no prazo legal, sob pena de revelia;

- que ao final, a ação seja julgada procedente para, em confirmação à liminar concedida, condenar a requerida nos pedidos acima formulados, impondo-se-lhe, via de conseqüência, os ônus da sucumbência;

- que a requerida seja também condenada ao pagamento de multa diária pelo descumprimento de qualquer das medidas acima especificadas, em quantia sujeita à correção monetária, pelos índices oficiais, desde a distribuição da petição inicial até o efetivo adimplemento, destinada ao recolhimento ao fundo de que trata o artigo 13 da Lei nº 7.347/85;

- seja oficiado ao CONDEPHAAT comunicando-o da liminar, caso concedida, o que se espera, remetendo-se ao mesmo cópia da inicial e determinando-lhe que acompanhe e fiscalize o cumprimento da medida. Posteriormente, seja enviada àquele órgão também cópia da sentença, solicitando contínua fiscalização no local para atestar o real cumprimento da ordem;

- seja observado o rito estabelecido nos artigos 801 e seguintes do CPC;

- as intimações dos atos e termos processuais, aos autores, na forma do artigo 236, § 2º, do CPC.

Dando à causa o valor mínimo de alçada, pedem deferimento.

Campinas, 09 de janeiro de 1998.

MARIA ELISELDA FRANCISCO,
Promotora de Justiça
(em exercício em Cajamar).

JOSÉ OSMAR PUMES,
Procurador da República.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 661

Do	Número	Ano	Rubrica
P.CONDEPHAAT	21.273	80	

Interessado: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
Assunto: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora - C

p/ sra. Tais Moretin
s/ ciência e manifesto,
03/02/98

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STCR
CREA n.º 17518/D-SP

Recebi em 04/02/98

Senhor Diretor Técnico

Da leitura dos presentes autos, temos a considerar:

1) tenho conhecimento do Estudo de Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora e da elaboração da Proposta de Resolução de Tombamento da referida estrada, cumulando os Processos de nºs 31.617/94 e 21.273/80; tendo em vista que não participei dos referidos estudos e que os quais foram realizados por uma equipe multidisciplinar,

2) do que tenho conhecimento até o presente, existem duas propostas para revitalização da

E.F.P.P; uma de autoria da A.B.P.F. e a outra da E.F.P.P; sendo que num passado próximo chegaram a um acordo a respeito das linhas gerais da filosofia que deve presidir o futuro projeto de revitalização da E.E.P.P. (consultar fls 201 a 208 do Processo Condephaat Nº 31.617/94)

③ por outro lado, em outubro de 1996, a Diretora Técnica do Condephaat à época, Arq. Sueli de Bene, em informação constante nos Processos de nº 31.617/94 e 21.273/80 lembra que:

....." a Súmula de Decisão do Egrégio Colegiado da Sessão ordinária de 11.12.95 aprova na íntegra a proposta para regulamentação do tombamento da E.F.P.P., indicando um caminho a ser realizado; o qual deveria ser apresentado no próximo Colegiado" .....

Assim, permito-me sugerir que a Regulamentação do Tombamento da E.E.P.P, seja discutida no Colegiado, bem como seja designada uma equipe multidisciplinar para o referido estudo dada as especificidades que a matéria obriga.

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 662

Do	Número	Ano	Rubrica
P. Candeplacat	21.273	80	

Interessado: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Assunto: Solicita o tombamento da E.F.P.P.

- continuação de fls. 662.

(4) quanto a ação cautelar incidental de autoria do Ministério Público Federal e Ministério Público Estadual e ré - Ferrovia Paulista Ltda, pudemos verificar quem em fls 658 a ré fica obrigada a tomar "as providências necessárias para a realização das obras preventivas enumeradas nos itens 1 a 20 da inicial, de modo a evitar maiores prejuízos aos bens tombados".

E ainda que "tais providências deverão observar as recomendações técnicas apontadas no laudo de fls. 34 a 132, devendo cada uma delas ser fotograficamente documentada e filmada para comprovação perante este juízo da real efetivação, a cada 30 (trinta) dias, juntando também o relatório das

tarefas realizadas.

A requerida (ré) deverá trazer aos autos, em 15 (quinze) dias, o planejamento da execução, observando o prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias contados da citação da condenação".....

Em fls 660 o M.P. solicita que o Condephaat ——————— acompanhe e fiscalize o cumprimento da medida.

Assim, neste caso, solicito orientação e providências superiores quanto a levantar junto ao M.P. o planejamento dos serviços que serão realizados = que ficaram de serem entregues a este pela ré, para que se possa fiscalizar o afirmado.

Observamos ainda a necessidade de ser designada uma equipe para realizar tal procedimento.

STCR, em 12/02/98

Tania Martinho Vega
Arquit:ta
CREA - 85507/D - SP

AO DT
C/TPOSTA O ENG. ELIANA
P/ ANALISE 19/02/98

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STCR
CREA n.º 17518/D-SP

Juntada
Segue ..... juntada ..... nesta data, Documento ..... /Folha ..... da Informação Juntada sob n.º .....
Em ..... de ..... de 19 .....

Assinatura
CONDEPHAAT
Em 20/02/98
Recebido por:
Horas: 9h00

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 663

Do	Número	Ano	Rubrica
Proc. CONDEPHAAT	21.273	80	

Interessado: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

Assunto: Tombamento da Estrada de Ferro Perus - Pirapora

De acordo com o solicitado encaminhe-se à Dra Eliana de Oliveira.
DT/CONDEPHAAT. 27.02.98

VALQUIRIA ABDO GANEU
Diretora Técnica
CONDEPHAAT

493

Juntada

Segue — juntada 5 nesta data, Documento ~~Folha~~ ~~do Informação~~ rubricada

sob n.º 664 A 666.

5714-010606

Em 26 de março de 19 96

Assinatura

AO
CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO - CONDEPHAAT -

Senhor Presidente,

JULIANA MACHADO GOMIDE, advogada e bastante procuradora, de FERROVIA PERUS PIRAPORA (procuração anexa) R.G. 21449047-6 residente à Rua Paulo Sérgio de Macedo, 71 - APTO 94-B
Bairro Morumbi Cidade SP Estado São Paulo
Telefone 8535311 (com) CEP. 05639-100, vem requerer a Vossa Senhoria, vista dos autos do processo nº 21273 de 1980 referente ao tombamento da Estrada de Ferro Perus - Pirapora, bem como extração de copias.

no imóvel que se localiza na _____
Bairro _____
Cidade _____ Estado _____
nº do contribuinte _____.

Seguem em anexo, os documentos.

Nesses termos
P. Deferimento

São Paulo, 12 de março de 1998.

Juliana Machado Gomide
Assinatura
OAB/SP 138.367

CONDEPHAAT
Em 12 / 03 / 98
Recebido por:
Horas: 15:35 h

665

PROCURAÇÃO

Pelo presente instrumento particular de mandato, **FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA.**, sociedade regularmente constituída, com sede nesta Capital à Av. Cidade Jardim, 400, 8º andar, cjs. 84/86, inscrita no CGC/MF sob nr. 45.892.197/0001-59, neste ato representada por seu Sócio-Gerente, **Sr. Antonio João Abdalla Filho**, nomeia e constitui seus bastantes procuradores ARTHUR BRANDI SOBRINHO, OAB/SP nr. 46.372 e CPF/MF nr. 596.779.888-91, AUGUSTO CARVALHO FARIA, OAB/SP nr. 32.536 e CPF/MF nr. 502.826.208-00, DENISE BASTOS GUEDES, OAB/SP nr. 79.647 e CPF/MF nr. 048.894.228-46, JOSÉ EDUARDO MOREIRA MARMO, OAB/SP nr. 46.265 e CPF/MF nr. 938.870.358-87, JULIANA MACHADO GOMIDE, OAB/SP nr. 138.367 e CPF/MF nr. 184.716.008-54, LAURA FELDMAN, OAB/SP nr. 120.677 e CPF/MF nr. 156.031.098-74, MARCIA SAAB, OAB/SP nr. 129.680 e CPF/MF nr. 126.838.778-97, MARIA CRISTINA ALVES, OAB/SP nr. 50.664 e CPF/MF nr. 871.450.148-15, MARISA APARECIDA DA SILVA, OAB/SP nr. 134.169 e CPF/MF nr. 103.716.688-40, brasileiros, advogados integrantes de "BRANDI E ASSOCIADOS - ADVOGADOS", sociedade regularmente registrada na OAB/SP sob nr. 1.114, e os estagiários em Direito, EDUARDO JOSÉ HERSZKOWICZ, RG. nr. 15.518.379-5 e CPF/MF nr. 252.482.018-10, GILMARA LEOCADIO DA ROCHA, RG nr. 21.435.838 e CPF/MF nr. 978.246.018-73, LENK ALVES DA SILVA, OAB/SP nº 77.265-E e CPF/MF nº 101.237.888-89, RENATA DE AGUIAR, RG nr. 24.494.602-4 e CPF/MF nr. 175.583.888-30, RODRIGO FIRMO DA SILVA PONTES, RG nr. 27.630.676-4 e CPF/MF nr. 274.078.288-81, e RODRIGO FRANÇOSO MARTINI, OAB/SP nr. 71.183-E e CPF/MF nr. 168.383.928-52, brasileiros, todos com escritório em São Paulo, na Avenida São Gabriel, nr. 333, 9o. andar, conferindo-lhes os mais amplos e gerais poderes para, agindo isolada e independentemente da ordem de nomeação, representar a Outorgante perante o Foro em geral, outorgando-lhes todos os poderes constantes da cláusula "ad judicia", para, em qualquer Juízo, Instância ou Tribunal, propor contra quem de direito, as ações competentes e defender a Outorgante nas contrárias, seguindo umas e outras até final decisão, conferindo-lhes, ainda, poderes especiais, para confessar, desistir, transigir, firmar compromissos ou acordos, receber e dar quitação, podendo, ainda, substabelecer esta em outrem, com ou sem reserva de iguais poderes.

São Paulo, 13 de fevereiro de 1998.

22º TABELIONATO DE NOTAS

FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA.
Antonio João Abdalla Filho
Sócio-Gerente

22o. SERVICO NOTARIAL DA CAPITAL - SP
* VALIDO SO COM SELO DE AUTENTICIDADE *
Reconheco p/semelhanca 0001 firma
ANTONIO JOAO ABDALLA FILHO
Sao Paulo, 13 De FEVEREIRO De
Carimbo: 007307 Pago:
Selos...: 582395-BD
AV. BRASIL, 564 - CAPITAL - SP - FONE

22º TABELIONATO DE NOTAS
Camilo Go
ESCRE
PABX (011) 884-6766
Av. Brasil, 564 - São Paulo/SP

SELO DE AUTENTICIDADE
FIRMA 1
BD 582395

495

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 666

Do	Número	Ano	Rubrica

Requerimento

INT.: JULIANA MACHADO GOMIDE

ASS.: Solicita vistas e cópias do processo 21.273

À AS para juntar ao respectivo processo, encaminhando os autos a este GP.

GP/Condephaat, 19 de março de 1998.

CARLOS H. HECK
Presidente

CONDEPHAAT
Em 24/03/98
Recebido por: SELVA
Horas: 10:10

496

668

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT

EXTRATO PARA PUBLICAÇÃO

DESPACHO DO PRESIDENTE DO CONDEPHAAT

DE 26.03.98

Interessado: Juliana Machado Gomide

Assunto : Solicita vistas ao Proc. CONDEPHAAT nº 21.273/80

Autorizo a concessão de vistas ao Proc. CONDEPHAAT nº 21.273/80, observadas as formalidades de estilo e o fornecimento das cópias reprográficas requeridas, devendo o interessado apresentar, quando da retirada, guia de recolhimento correspondente.

GP/CONDEPHAAT, 26 de Março de 1998.

CARLOS H. HECK
Presidente

Obtive vista do processo supra em 8/4/98
Juliana Machado Gomide
RG 21449047-6

498

RETIREI DO CONDEPHAAT XEROX DAS PÁGINAS:
01 A 19, 66, 67, 70 A 73, 78 A 89, 94, 101, 102/109, 111/112, 187 A 193, 194, 201 A 204, 231 A 235, 418, 458, 478, 489 A 490, 497, 498, 499, 500, 502, 503, 509/511, 527, 569 A 632, 633 A 637, 647, 648, 652, 653/655, 661, 662 (FRENTE E VERSO) E 663.

NOME: JULIANA MACHADO GOMIDE

R.G. : 21.449047-6

ASS. : Juliana Machado Gomide

DATA : 08/4/98

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º

667

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

À vista do requerimento formulado por Juliana Machado Gomide, juntado nos presentes autos às fls. 664, AUTORIZO a concessão de vistas ao Processo CONDEPHAAT nº 21.273/80, observadas as formalidades de estilo e a extração de cópias com as cautelas de praxe, mediante o recolhimento da Taxa de Serviços Diversos.

Encaminhe-se à D.T. para as providências pertinentes e publicação no Diário Oficial do Estado.

GP/CONDEPHAAT, 26 de Março de 1998.

CARLOS H. HECK
Presidente

497

669'

PROCESSO Nº 21273 ANO 1980

III VOLUME

19 707

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.

66911

CONDEPHAAT

PROCESSO N.º 21273/80

FLUXOGRAMA DO PROCESSO

DATA DE REMESSA	ENVIAR PARA	RUBRICA REMETENTE	RUBRICA CONTR. PROC.
25.09	GP	—	
14.10	SA	—	
16.10	SA – STA		
20.01.04	STA – SJ		
20.01.04	SJ – DIZ. ELIANA		
23/04	GP – STER		
29/4	Dalmo Rosalen		
14/05	GP		
27/05	GP. STA		
09.08.05	STA – SJ		
09.08.05	SJ – STER		
11/8	Dalmo Rosalen		
20/12	GP		
11/01/07	STER		
12/1	Marcio Coelho		
12/01/07	DT Dalmo Rosalen		

PROCESSO N.º 2223/80

CONDEPHAAT 669

FLUXOGRAMA DO PROCESSO

DATA DE REMESSA	ENVIAR PARA	RUBRICA REMETENTE	RUBRICA CONTR. PROC.
16/8	Dalmo Rosalen		
21/08/01	Diretoria Técnica		
21/8	Ass. jurídica		
17.01.02	SA - STCR		
17/1	Dalmo Rosalen		
19/04	STCR		
22.04	Dalmo		
18.09.02	SA - GP		
23/09	GP - STCR		
24/9	Dalmo Rosalen		
26/9	Ass. jurídica		
03/10	STCR		
8/10	Dalmo Rosalen		
18/10/02	DT-STCR		
21/10	GP		
22/10	GP/AJ		
30/10	GP		
20.03.03	STA - SA		
20.03.03	SA - STCR		
20/3	Dalmo Rosalen		
31/03/03	DT. STCR		ok
1º/4	Ass. jurídica		
1º/04	GP		
17/07	GP - STCR		
23/07/03	Dalmo Rosalem		
19/9	Dalmo Rosalen		
25-09-03	GP		
14/10/03	GP - SA		

669 R

PERUS PIRAPORA
FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA

Av Cidade Jardim 400 8ºandar Conj 84/86 Cep 01454 902 Jd Paulistano SP
Tel 816 6006 816 6161 Fax 212 1046 Telex 118 3056 AJAF BR

São Paulo, 19 de março de 1.998.

Ao

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

Av. Paulista, nr. 2644

São Paulo - SP.

CONDEPHAAT
Em 19/03/98
Recebido por: SILVANA
Horas: 15:50

Ref.: Processo nº 21.273/84 - Resolução de 19/01/87 - Tombamento Estrada de Ferro Perus Pirapora.

Prezados Senhores,

Nos termos e para os efeitos do Decreto nº 13.426/79, especialmente de seu artigo 136, vimos, por meio desta, **NOTIFICÁ-LOS** e **COMUNICÁ-LOS** oficialmente do quanto se segue.

1. Por intermédio da Resolução de 19 de janeiro de 1987, publicada no Diário Oficial do Estado em 20 de janeiro de 1987, este órgão tombou o patrimônio da antiga Estrada de Ferro Perus Pirapora, nos seguintes termos:

> "Fica tombado como bem cultural de interesse histórico o acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora, incluindo material rodante e instalações

4

PERUS PIRAPORA
FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA
Av Cidade Jardim 400 8ºandar Conj 84/86 Cep 01454 902 Jd Paulistano SP
Tel 816 6006 816 6161 Fax 212 1046 Telex 118 3056 AJAF BR

(linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações), 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 conseqüências em nosso Estado".

1.2. Diante do tombamento, a notificante desenvolveu e apresentou em 1991 a esse órgão um projeto de revitalização da Ferrovia, que havia permanecido sob domínio e responsabilidade da União Federal até 1981. Tal projeto tinha, também, por objetivo suprir a deficiente definição do tombamento, identificar de modo certo os equipamentos de interesse do tombamento e programar a necessária implementação.

E, como parte do acervo encontra-se em área do Município de São Paulo, o mesmo projeto foi enviado ao Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - COMPRESP, órgão subordinado à Secretaria da Cultura da Prefeitura Municipal de São Paulo, para apreciação e posterior aprovação.

1.3. O COMPRESP não se manifestou a respeito do projeto, mas a Municipalidade de São Paulo, sob a administração da então Prefeita Luiza Erundina, tomou duas medidas que atingiram o acervo tombado, quais foram:

PERUS PIRAPORA
FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA
Av Cidade Jardim 400 8ºandar Conj 84/86 Cep 01454 902 Jd Paulistano SP
Tel 816 6006 816 6161 Fax 212 1046 Telex 118 3056 AJAF BR

a) em 27.06.92, declarou de utilidade pública a área da antiga Fábrica de Cimento em Perus, ponto inicial da Ferrovia, através do Decreto 31.805, publicado no Diário Oficial do Município de São Paulo; e

b) em 11.09.92, através da Resolução 27/COMPRESP/92, tombou a mesma área (antiga Fábrica de Cimento em Perus).

Com tais atos a Administração Municipal de São Paulo tornou impossível e inviável a execução do projeto de revitalização apresentado pela notificante, porquanto apartou a área da Fábrica de Cimento daquela da Estrada de Ferro.

1.4. Em fevereiro de 1995, o Ministério Público do Estado de São Paulo, por sua representante no Município de Cajamar, ingressou com Ação Civil Pública contra a notificante e contra a Prefeitura Municipal de Cajamar, pleiteando a condenação da primeira a elaborar e executar plano de proteção, conservação e preservação de todo o patrimônio tombado, consistente no acervo da Estrada de Ferro Perus Pirapora, incluindo material rodante e instalações, bem como a recuperar e restaurar os bens de tal acervo, atualmente danificados e passíveis de recuperação (doc. 01).

1.5. Posteriormente, em dezembro de 1997, os Ministérios Públicos Federal e Estadual solicitaram uma vistoria nos locais em que se encontram os bens que integram o tombamento, tendo sido elaborado um detalhado laudo pericial, no qual estão indicados os danos constatados e as medidas consideradas imprescindíveis à proteção dos referidos bens.

PERUS PIRAPORA
FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA
Av Cidade Jardim 400 8ºandar Conj 84/86 Cep 01454 902 Jd Paulistano SP
Tel 816 6006 816 6161 Fax 212 1046 Telex 118 3056 AJAF BR

Com base no laudo em apreço, cuja cópia se junta com a presente (doc. 03), os Ministérios Públicos Federal e Estadual, em litisconsórcio ativo, ajuizaram medida cautelar (doc. 02), pedindo a condenação da notificante à realização de todas as medidas e obras emergenciais, descritas na vestibular, para preservação do acervo histórico, sob pena de incidência de multa diária pelo descumprimento no valor de R$ 10.000,00 (dez mil reais).

1.6. À vista do pedido inicial, o Exmo. Sr. Dr. Juiz Federal da 2ª Vara da Subseção Judiciária de Campinas, onde tramita atualmente o feito em apreço, houve por bem deferir a liminar (doc. 04), *verbis*:

> "(...)
>
> Destarte, defiro *in totum* os requerimentos formulados pelos requerentes, determinando a requerida que tome as providências necessárias para a realização das obras preventivas enumeradas nos itens 1 a 20 da inicial, de modo a evitar maiores prejuízos aos bens tombados.
>
> Tais providências deverão observar as recomendações técnicas apontadas no laudo de fls. 34 a 132, devendo cada uma delas ser fotograficamente documentada e filmada para comprovação perante este Juízo da real efetivação, a cada 30 (trinta) dias, juntando também o relatório das tarefas realizadas.

PERUS PIRAPORA
FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA
Av Cidade Jardim 400 8ºandar Conj 84/86 Cep 01454 902 Jd Paulistano SP
Tel 816 6006 816 6161 Fax 212 1046 Telex 118 3056 AJAF BR

A requerida deverá trazer aos autos, em 15 (quinze) dias, o planejamento da execução, observando o prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias contados da citação para conclusão. O início das obras não deverá exceder a 15 (quinze) dias da apresentação do referido projeto, findo este prazo, e não tendo sido concluídos os trabalhos, ou descumpridos qualquer dos prazos ora fixados, ficará a requerida obrigada ao pagamento de multa diária equivalente a R$ 5.000,00 (cinco mil reais) em favor do Fundo instituído pela Lei nº 7.347/85, até o cumprimento da obrigação.

Oficie-se ao CONDEPHAAT na forma requerida à fls. 25.
Intime-se e Cite-se."

Registre-se, a respeito, que V. Sas. encontram-se cientes da ação civil pública e da medida cautelar interpostas, uma vez que já foram devidamente notificados dos termos da liminar concedida pelo Juízo de Campinas.

1.7. Contudo, é preciso anotar que a notificante não possui condições econômicas e financeiras para a adoção das providências necessárias à realização das obras preventivas enumeradas na petição inicial da ação cautelar, nem muito menos para realizar as obras definitivas pleiteadas na ação principal.

Esta circunstância resta, ademais, inequívoca conforme os balanços patrimoniais e demonstrativos de resultados apresentados pela notificante FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA., nos

PERUS PIRAPORA
FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA
Av Cidade Jardim 400 8ºandar Conj 84/86 Cep 01454 902 Jd Paulistano SP
Tel 816 6006 816 6161 Fax 212 1046 Telex 118 3056 AJAF BR

últimos exercícios (docs. 07/08), pelos quais se verifica a inexistência de disponibilidade de quaisquer recursos ou a geração de quaisquer lucros/resultados positivos que permitem afrontar os custos inerentes a tais obras.

1.8. A propósito, vale esclarecer que "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" foi confiscado e incorporado à Fazenda Nacional (doc. 05) pelo Exmo. então Presidente da República, através do Decreto nº 74.728, de 18.10.1974, publicado no Diário Oficial da União de 21.10.74.

Registre-se, mais, que a União Federal, como titular do domínio, posse e administração das áreas confiscadas, alienou partes destas áreas ao Consórcio formado por Sérgio Stephano Chohfi - Engenharia e Comércio S/A e Cia. Agrícola e Pastoril Fazenda Rio Pardo, conforme compromisso de venda e compra de 1981, ratificado por escritura definitiva de venda e compra, doação e cessão de 29.04.1983 (doc. 06), o qual posteriormente incorporou os bens adquiridos da União na empresa denominada Ferrovia Perus Pirapora Ltda.

É de se esclarecer que a Ferrovia tem estado absolutamente inativa, sem qualquer operação ou funcionamento.

Assim, não houve, por parte da notificante a adoção de qualquer medida que provocasse destruição ou alteração do acervo tombado.

PERUS PIRAPORA
FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA
Av Cidade Jardim 400 8ºandar Conj 84/86 Cep 01454 902 Jd Paulistano SP
Tel 816 6006 816 6161 Fax 212 1046 Telex 118 3056 AJAF BR

1.9. Tenha-se presente, especialmente, que a notificante adotou todas as medidas ao seu alcance necessárias à preservação do acervo histórico - elaboração de um projeto de revitalização e sua correspondente apresentação ao CONDEPHAAT e COMPRESP -, que não se concretizaram por razões alheias à sua vontade e iniciativa.

Vale dizer, tudo que estava ao alcance da notificante foi feito e nada mais poderia fazer sem a prévia e imprescindível aprovação do CONDEPHAAT (Decreto Estadual nr. 13.426/79, artigo 134), já que, repita-se, havia se tornado inviável a revitalização da Ferrovia sem a área da Fábrica de Cimento, declarada de utilidade pública e tombada pela Municipalidade de São Paulo.

1.10. Nesse diapasão, estabelece o Decreto Estadual nr. 13.426/79, em seu artigo 136, que:

> "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.
> § 1º Recebida a comunicação, o Conselho mandará executar as obras necessárias.
> § 2º Omitindo-se o Conselho quanto às providências referidas no parágrafo anterior, assistirá ao proprietário o direito de pleitear o cancelamento do tombamento. (...)".

PERUS PIRAPORA
FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA
Av Cidade Jardim 400 8ºandar Conj 84/86 Cep 01454 902 Jd Paulistano SP
Tel 816 6006 816 6161 Fax 212 1046 Telex 118 3056 AJAF BR

1.11. Logo, a própria lei atribui a responsabilidade ao próprio CONDEPHAAT pelas obras de conservação, restauração e proteção dos bens tombados, quando o proprietário não dispuser de recursos para tanto, como é o caso presente, em razão do que, **NOTIFICAMOS** V. Sas. a:

- **proceder, por sua conta e às suas expensas, a todas as obras e medidas de conservação e preservação de que o bem tombado necessite, inclusive aquelas objeto da ação cautelar e despacho judicial em anexo.**

Lembramos, finalmente, V. Sas. que a omissão deste órgão quanto às providências ora referidas, poderá conduzir à caducidade e o conseqüente cancelamento do tombamento, nos exatos termos do que dispõe o parágrafo 2º, do artigo 136, do Decreto Estadual nº 13.426/79.

Sem mais para o momento,
Atenciosamente,

P. FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA.
Antonio João Abdalla Filho / Sócio - Gerente

677

FERROVIA PERUS PIRA

JUCESP PROTOCOLO
381250/94-5

- Cadastro Geral d a
Fazenda(CGC/MF):

ALTERAÇÃO CONTRATUAL

ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO, filho de Antonio João Abdalla e Henriette Chohfi Abdalla, brasileiro, natural da cidade de São Paulo, Estado de São Paulo(SP), onde nasceu a 25/10/52, casado, industrial, residente e domiciliado, nesta cidade, à rua Holanda, nº 82-casa, no Jardim Europa(CEP 01446-030), portador da carteira de identidade RG nº 3.593.130, expedida, em 20/06/78, pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo(SSP/SP), e inscrito, no Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda (CPF/MF), sob o nº 376.253.068/87; RONALDO NOFAL CHOHFI, filho de Miguel Chohfi e Rosa Chohfi, brasileiro, natural da cidade de Jacutinga, Estado de Minas Gerais(MG), onde nasceu a 08/04/35, casado, economista, residente e domiciliado, nesta cidade, à rua Vieira de Moraes, nº 80, apto. 61, em Campo Belo(CEP 04617-000), portador da carteira de identidade RG nº 1.850.332, expedida, em 29/07/58, pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo(SSP/SP), e inscrito, no Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda (CPF/MF), sob o nº 042.924.808/34; e JOSÉ OCTAVIANO CURY, filho de Paulo Cury e Nunciada Rossi Cury, brasileiro, natural da cidade de Campos do Jordão, Estado de São Paulo(SP), onde nasceu a 13/02/41, divorciado, advogado, residente e domiciliado, nesta cidade, à Alameda Casa Branca, nº 471, 9º andar, no Jardim Paulista(CEP 01408-001), portador da carteira de identidade nº RG 2.594.855, expedida, em 06/10/81, pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo (SSP/SP), e

22º TABELIONATO DE NOTAS
Jacques Martins Ortiz e Bel. ELEUTÉRIO ORTIZ - TABELIÃO
AUTENTICAÇÃO - Autentico Carlos Campos / Susai Designado
GRÁFICA, CONFORME AO ORIGINAL PRESENTE CÓPIA REPROD.
QUE DOU FÉ. ANTIM APRESENTADO, DO
S. Paulo-SP 02 MAR 1998 Av. Brasil nº 564
MISAEL DO LAGO SOUZA - Escr. Autorizado
ASSIS CAMILO GOMES - Escr. Autorizado
VÁLIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE
VALOR RECEBIDO POR AUTENTICAÇÃO: R$ 0,55
SELO DE AUTENTICIDADE
SERVIÇO PÚBLICO DELEGADO
AUTENTICAÇÃO
GQ 677409

12

inscrito, no Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda (CPF/MF), sob o nº 006.403.528/04, únicos sócios componentes da sociedade por cotas de responsabilidade limitada "FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA", com sede à Avenida Cidade Jardim, nº 400 (Edifício DACON), 8º andar, grupo B, sala 86 / parte, no Jardim Paulistano(CEP 01454-000), nesta cidade, com seu contrato social registrado e arquivado, na Junta Comercial do Estado de São Paulo (JUCESP), sob o nº 352.014.86058, por despacho de 30/04/81, e inscrita, no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda(CGC/MF), sob o nº 45.892.197/0001-59, resolvem, de comum acordo, alterar o seu contrato social, para efeito de aumento do capital social, mediante as condições consubstanciadas nos seguintes ítens:

22º TABELIONATO DE NOTAS
Dr. ELEUTÉRIO ORTIZ - TABELIÃO
Jaques Martins Ortiz, Bel. Carlos de Campos Souza, Designados
AUTENTICAÇÃO - Autentico a presente cópia reprográfica, conforme ao original mim apresentado, do que dou fé.
S. Paulo-SP 02 MAR 1998
Av. Brasil nº 564
☐ MISAEL DO LAGO SOUZA
☐ ASSIS CAMILO GOMES
Escr. Autorizado
VÁLIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE
VALOR RECEBIDO POR AUTENTICAÇÃO R$ 0,55
SELO DE AUTENTICIDADE
SERVIÇO PÚBLICO DELEGADO
AUTENTICAÇÃO
GQ 077410

1º (primeiro).

Deliberam os sócios, por unanimidade, aumentar o capital social, atualmente fixado em R$ 0,80 (oitenta centavos de real) para R$ 2.000,00 (dois mil reais). O aumento, na ordem de R$ 1.999,20 (hum mil, novecentos e noventa e nove reais e vinte centavos), será integralmente realizado, neste ato, através do aproveitamento de parte substancial do saldo da correção monetária do capital realizado, conforme expressamente consignado na contabilidade da empresa sob a rubrica "Reservas de Capital". Referida rubrica, a 30/06/94 no valor total de CR$ 5.632.135,16(cinco milhões,seiscentos e trinta e dois mil, cento e trinta e cinco cruzeiros reais e dezesseis centavos), hoje correspondente a R$ 2.048,04 (dois mil, quarenta e oito reais e quatro centavos), ficará reduzida a apenas R$ 48,04 (quarenta e oito reais e quatro centavos). As novas cotas emitidas em decorrência deste aumento serão distribuídas, entre os sócios, proporcionalmente às cotas que até então possuiam, na forma entre eles ajustada e efetivada. O aumento ora realizado está totalmente isento de qualquer ônus fiscal, de acordo com as disposições legais vigentes.

2º (segundo).

Resolvem então todos os sócios que o valor nominal unitário de cada cota em que se

divide o capital social passe a ser, doravante, de R$ 1,00 (hum real).

3º (terceiro).

Por força do deliberado nos ítens 1º (primeiro) e 2º (segundo), anteriores, a Cláusula Terceira (3ª) do contrato social, relativa ao capital da empresa, passa a vigorar com a redação seguinte: "CLÁUSULA TERCEIRA - CAPITAL SOCIAL - O capital social é de R$ 2.000,00 (dois mil reais), já totalmente integralizado em moeda corrente do País, bens, coisas e direitos, e dividido em 2.000 (duas mil) cotas do valor nominal de R$ 1,00 (hum real) cada uma, distribuídas, entre os sócios, na forma seguinte: - ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO, com 1.980 (mil, novecentas e oitenta) cotas do valor nominal de R$ 1,00 (hum real) cada uma, num total de R$ 1.980,00 (hum mil, novecentos e oitenta reais); - RONALDO NOFAL CHOHFI, com 18 (dezoito) cotas do valor nominal de R$ 1,00 (hum real) cada uma, num total de R$ 18,00 (dezoito reais); e JOSÉ OCTAVIANO CURY, com 2 (duas) cotas do valor nominal de R$ 1,00 (hum real) cada uma, num total de R$ 2,00 (dois reais)."

4º (quarto).

Deliberam mais, todos os sócios, face às modificações aqui antes aprovadas, CONSOLIDAR o contrato social que, a partir de agora, passará a vigorar na forma seguinte:

CONTRATO DA SOCIEDADE POR COTAS DE RESPONSABILIDADE LIMITADA " FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA "

CLÁUSULA PRIMEIRA(1ª).
DENOMINAÇÃO, FÔRO E SEDE

A sociedade é por cotas de responsabilidade limitada e gira sob a denominação de "FERROVIA PERUS PIRAPORA LIMITADA", com fôro nesta cidade, onde tem sede à Avenida Cidade Jardim, nº 400 (Edifício DACON), 8º andar, grupo B, sala 86/parte, no Jardim Paulistano(CEP 01454-000), regendo-se pelo Decreto nº 3.708, de 10 de janeiro de 1919.

22º TABELIONATO DE NOTAS
SELO DE AUTENTICIDADE
AUTENTICAÇÃO
SERVIÇO PÚBLICO DELEGADO
02 MAR. 1998
Av. Brasil nº 564
GQ 677411
MISAEL DO LAGO SOUZA - Escr. Autorizado
ASSIS CAMILO GOMES - Escr. Autorizado
VÁLIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE
VALOR RECEBIDO POR AUTENTICAÇÃO: R$ 0,55

14

Parágrafo Único - A sociedade pode abrir filiais, sucursais, depósitos, agências, representações ou escritórios em qualquer parte do território nacional e, obedecidas as disposições legais pertinentes à espécie, também no estrangeiro.

CLÁUSULA SEGUNDA (2ª).
OBJETIVO

O objetivo social é a exploração de transporte por vias ferroviárias, em território nacional.

CLÁUSULA TERCEIRA(3ª).
CAPITAL SOCIAL

O capital social é de R$ 2.000,00 (dois mil reais), já totalmente integralizado em moeda corrente do País, bens, coisas e direitos, e dividido em 2.000 (duas mil) cotas do valor nominal de R$ 1,00 (hum real) cada uma, distribuídas, entre os sócios, na forma seguinte:

- ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO, com 1.980 (mil, novecentas e oitenta) cotas do valor nominal de R$ 1,00 (hum real) cada uma, num total de R$ 1.980,00 (hum mil, novecentos e oitenta reais);

- RONALDO NOFAL CHOHFI, com 18 (dezoito) cotas do valor nominal de R$ 1,00 (hum real) cada uma, num total de R$ 18,00 (dezoito reais); e

- JOSÉ OCTAVIANO CURY, com 2 (duas) cotas do valor nominal de R$ 1,00 (hum real) cada uma, num total de R$ 2,00 (dois reais).

22º TABELIONATO DE NOTAS
Bel. ELEUTÉRIO ORTIZ
Jaques Martins Ortiz e Bel. Carlos de Campos
AUTENTICAÇÃO - Autentico a presente cópia fotográfica, conforme ao original a mim apresentado, que dou fé.
S.Paulo-SP 02 MAR. 19
MISAEL DO LAGO SOUZA - Escr. Autorizado
ASSIS CAMILO GOMES - Escr. Autorizado
VÁLIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE
VALOR RECEBIDO POR AUTENTICAÇÃO: R$ 0,55
SELO DE AUTENTICIDADE
GQ 677412

CLÁUSULA QUARTA(4ª).
RESPONSABILIDADE

A responsabilidade dos sócios é limitada à integralização do capital social, nos termos da Lei.

CLÁUSULA QUINTA(5ª).
GERÊNCIA

A gerência da sociedade é exercida, com exclusividade, pelo sócio ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO ou por quaisquer procuradores por ele nomeados.

Parágrafo Primeiro - O sócio gerente poderá retirar, mensalmente, a título de "pro-labore", uma quantia não excedente ao limite permitido, pela legislação do Imposto de Renda então vigente, como passível de ser lançada na conta "Despesas Gerais", dedutível do lucro operacional da empresa.

Parágrafo Segundo - O sócio gerente está dispensado de prestar caução em garantia de sua gestão.

CLÁUSULA SEXTA(6ª).
DELIBERAÇÕES SOCIAIS

As deliberações sociais, inclusive no que se refere a alterações contratuais, deverão ser tomadas sempre por maioria de votos, cabendo um voto a cada cota.

CLÁUSULA SÉTIMA(7ª).
USO DA FIRMA

O uso da firma social compete, exclusivamente, ao sócio gerente que, sozinho, poderá usá-la para todos os fins que julgar convenientes, exceto em operações de favor ou estranhas aos interesses sociais.

22º TABELIONATO DE NOTAS
Bel. ELEUTÉRIO ORTIZ - Tabelião
Jaques Martins Ortiz e Bel. Carlos de Campos
AUTENTICAÇÃO - Autentico a presente cópia
GRÁFICA, CONFORME AO ORIGINAL A MIM
QUE DOU FÉ.
S.Paulo-SP 02 MAR. 198
MISAEL DO LAGO SOUZA
ASSIS CAMILO GOMES - Esc. Autorizado
VÁLIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE
SELO DE AUTENTICIDADE
GQ 677413
VALOR R$ 0,55

CLÁUSULA OITAVA(8ª).
OBRIGAÇÕES SOCIAIS

Constituem a sociedade em obrigações, os papéis de qualquer natureza, como contratos, promissórias, duplicatas e todos os demais que contenham a assinatura do sócio gerente, ou de seus respectivos procuradores, conforme possibilidade prevista no parágrafo segundo desta cláusula, inclusive quando se tratar de operação relativa a compra e venda de imóveis e oneração por hipoteca ou a outro título, hipóteses em que não será necessária a deliberação dos demais sócios.

Parágrafo Primeiro - O sócio gerente poderá nomear procuradores com poderes gerais e especiais para representa-lo perante terceiros ou perante a própria sociedade, por períodos não superiores a 12 (doze) meses.

Parágrafo Segundo - Serão válidos quaisquer documentos, cheques ou endossos se assinados, pelo sócio gerente ou por quaisquer procuradores seus com poderes específicos para representa-lo em tais atos.

CLÁUSULA NONA(9ª).
BALANÇO PATRIMONIAL

O Balanço Patrimonial será levantado anualmente, em 31 de dezembro, devendo ser aprovado e assinado pelo sócio gerente.

CLÁUSULA DÉCIMA(10ª).
DISTRIBUIÇÃO DE LUCROS

Os lucros líquidos apurados em Balanço serão distribuídos na proporção das cotas que cada sócio possuir, ou permanecerão em reserva, a critério dos sócios, e os prejuízos deverão ficar em suspenso, para amortização futura.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA(11ª).
APURAÇÃO DOS HAVERES

Em caso de falecimento ou retirada de sócio, serão estritamente observadas as seguintes disposições: será levantado, na data do evento, um balanço patrimonial para apuração dos haveres do sócio falecido ou retirante, balanço este que deverá ser efetuado consoante as normas adotadas no balanço de que trata a Cláusula Nona(9ª), não se procedendo, consequentemente, a qualquer atualização dos valores do ativo ou apuração de fundo de comércio. Se existirem reservas livres, o sócio retirante, ou os herdeiros, ou os sucessores do sócio falecido, participarão das mesmas, na proporção de seu capital. O pagamento dos haveres será feito em doze prestações iguais, mensais e sucessivas, sem juros, vencendo-se, a primeira, 60 (sessenta) dias após o evento.

Parágrafo Primeiro - Caso o falecimento ou a retirada de sócio ocorra durante os primeiros seis meses decorridos após o encerramento do último exercício social, todos os cálculos terão por base o último balanço patrimonial efetuado, não sendo necessária a feitura de um outro, salvo se todos os sócios remanescentes assim o desejarem.

Parágrafo Segundo - Fica estabelecido que os herdeiros, sucessores ou meeira do sócio falecido, poderão substituí-lo na sociedade, salvo se a maioria dos sócios remanescentes se opuser.

SELO DE AUTENTICIDADE
SERVIÇO PÚBLICO DELEGADO
GQ 677414
2º TABELIONATO DE NOTAS
Bel. ELEUTÉRIO ORTIZ - TABELIÃO
Av. Brasil nº 564
02 MAR. 1998
MISAEL DO LAGO SOUZA - Escr. Autorizado
ASSIS CAMILO GOMES - Escr. Autorizado
VÁLIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA(12ª).
JUÍZO ARBITRAL

No caso de surgirem divergências entre os sócios, estes procurarão resolve-las, amigavelmente, nomeando, para isso, cada uma das partes, um árbitro, dentro de 30 (trinta) dias, a contar da data da divergência. Se os árbitros não chegarem a um acordo, nomearão outro, com plenos poderes, para desempatar a questão. Os árbitros deverão apresentar o seu laudo dentro de 30 (trinta) dias, contados de suas noemações.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA(13ª).
PRAZO

O prazo de duração da sociedade é indeterminado.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA(14ª).
TRANSFORMAÇÃO EM COMPANHIA

Esta sociedade poderá ser transformada em sociedade por ações, pela vontade de seus sócios que representem mais da metade do capital social.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA(15ª).
CESSÃO DE COTAS

Fica expressamente proibida a cessão ou a transferência de cotas de qualquer dos sócios a estranho, sem o prévio consentimento dos demais sócios. O sócio que quiser se retirar da sociedade ou nela alterar a sua participação, comunicará essa decisão, por escrito, aos outros sócios que, em trinta dias, contados da data do recebimento da comunicação, exercerão, ou não, o direito de preferência à aquisição das cotas do cedente, em igualdade de preço, prazo e condições. A ausência de resposta à comunicação, no prazo antes indicado, importará na tácita desistência do direito de preferência aqui previsto.

22º TABELIONATO DE NOTAS
Bel. ELEUTÉRIO ORTIZ
Jaques Martins Ortiz e Bel. Carlos de Campos
AUTENTICIDADE
AUTENTICAÇÃO - Autentico a presente cópia xerográfica, conforme ao original a mim apresentado, do que dou fé.
S.Paulo-SP 02 MAR. 1993
Av. Br
MIGAEL DO LAGO SOUZA - Escr. Autorizado
ASSIS CAMILO GOMES - Escr. Autorizado
677415
VÁLIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE
VALOR RECEBIDO POR AUTENTICAÇÃO R$ 0,155

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA(16ª).
CASOS OMISSOS

Os casos omissos neste contrato serão regidos pelos dispositivos do Decreto nº 3.708, de 10 de janeiro de 1919, e dispositivos de lei que se lhes apliquem.

* * *

E, por estarem assim, bem justos e contratados, firmam todos a presente alteração em 5 (cinco) vias de igual teor e forma, para um só e mesmo efeito de direito, na presença das duas testemunhas abaixo também assinadas.

São Paulo/SP, 26 de julho de 1994.

ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO

RONALDO NOFAL CHOHFI

JOSÉ OCTAVIANO CURI

TESTEMUNHAS:

1ª) _____; e

Nome por extenso: Hugo PICCELLI
Identidade nº:
CPF/MF nº:

2ª) _____

Nome por extenso: THEREZINHA SOUZA
Identidade nº:
CPF/MF nº:

SECRETARIA DA JUSTIÇA E DEFESA DA CIDADANIA
JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO
CERTIFICO O REGISTRO SOB O NÚMERO
119.830/94-2
JOSÉ EDGARD L. GOMES
SECRETÁRIO GERAL

22º TABELIONATO DE NOTAS
Bel. ELEUTÉRIO ORTIZ - TABELIÃO
Jaques Martins Ortiz e Bel. Carlos de Campos - Subst. Designados
AUTENTICAÇÃO: Autentico a presente cópia reprográfica, conforme ao original a mim apresentado, do
02 MAR. 1998
Av. Brasil nº 564
SAEL DO LAGO SOUZA - Escr. Autorizado
SIS CAMILO GOMES - Escr. Autorizado
ENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE
BIDO POR AUTENTICAÇÃO: R$ 0,55

SELO DE AUTENTICIDADE
SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS
AUTENTICAÇÃO
GQ 677416

JUSTIÇA GRATUITA

doc 01

PODER JUDICIÁRIO

19 95

685

042/95

SÃO PAULO

1º VOLUME

JUIZO DE DIREITO DA FORO DISTRITAL DE CAJAMAR

CARTORIO DO ____º OFICIO JUDICIAL DE CAJAMAR

ESCRIVÃO(Ã) DIRETOR(A) Bel. Isaias Alves Telles Júnior

Ação Civil Pública
pelo procedimento Ordinário

Ministerio Público do Estado de São Paulo

Requerente

Ferrovia Peru Pirapora Ltda
Prefeitura Municipal de Cajamar

Requeridos

AUTUAÇÃO

Em sete (07) de Fevereiro (02) de mil novecentos e noventa e cinco (95). autuo neste Cartório Petição e Documentos.

que segue(m) e fiz este termo. Eu, 795 Esc., subscrevi

Registro sob nº 042/95

Livro nº 003

Fls. 071

50.04.017
252

686

02

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

PODER JUDICIÁRIO
-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 Ordem Distrital
Data 07 / 2 / 95
Distribuidor

R. A. Conclusos
Em 07 de 02 de 1995
Juiz de Direito

O Ministério 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 **AÇÃO CIVIL PÚBLICA**, pelo procedimento ordinário, em face da **FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA**, com sede a 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 Jose 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 19 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

21

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 à 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,

22

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 a 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 possivel 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 série 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

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 proprietarios 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

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.

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 Diário 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

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

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

dano, ressaltando que não havia trilhos ferroviários 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 solução 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 ferrea 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 às **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),

O proprietário do bem tombado fica sujeito as seguintes obrigações:

1-Positivas- fazer as obras de conservação necessárias a preservação do bem, ou, se não tiver meios, comunicar a sua necessidade ao orgao competenete, sob pena de incorrer em multa correspondente ao dobro da importância em que foi avaliado o dano sofrido pela coisa (art. 19 Decreto-lei n. 25/37).(...)

2-Negativas- o proprietário 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.....".

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.

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 orgão competente, no caso o CONDEPHAAT. Não pode a proprietária deixá-lo ao estado de abandono, pois se assim fosse, de nada serviria o tombamento.

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

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, a 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, palenteologico, 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".

No art. 19, por seu turno, determinou-se:

> "O proprietario 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 Artistico 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

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 OMISSÃO voluntária, negligência ou imperícia, violar direito ou causar prejuizo a outrem, fica obrigado a reparar o dano.

Evidente que a omissão e negligência da ré proprietária está a causar dano não somente a seu próprio patrimônio, mas àquele que pertence a toda a coletividade, pelo valor histórico que possui.

A ré 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 ré 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). Tasl plano deverá ser submetido a aprovacão do CONDEPHAAT, nos termos do art.134 do Decreto Estadual n.13.426/79.

Além disso, a ré proprietária deve tambem 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 prejuizo 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.".

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 aprovaçào 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

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 juizo, 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 Municipio de Cajamar, que se encontram DANIFICADOS, mas que sejam passiveis de recuperação, os quais deverão ser indicados pela pericia, 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 pericia , 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;

702
18

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 monetária, 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 Elisabeth Francisco
Promotora de Justiça

Rol de testemunhas-
1-Nelson Aparecido Bueno de Camargo- fls. 05
2-Simone Scifoni- CONDEPHAAT (precatória)

MP - 720.002

37

doc 02

703

JUSTIÇA FEDERAL
FLS. 07
2ª Vara de Campinas

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Exmo. Sr. Dr. Juiz Federal da 2ª Vara da Subsecão Judiciária de Campinas.

98. 0600363-2

Autorizo a distribuir por dependência conforme requerido. Cps 9.1.98

DISTRIBUIÇÃO POR DEPENDÊNCIA

Os Ministérios Públicos Federal e Estadual, por seus representantes infra assinados, com fundamento nos artigos 1° e 12 da lei n° 7.347/85 e 796 e seguintes do Código de Processo Civil, vêm à presença de Vossa Excelência, em litisconsórcio facultativo consoante autorizado pelo artigo 5°, § 5°, da citada Lei n° 7.347/85, ajuizar **MEDIDA CAUTELAR, com pedido liminar**, em face de **FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA**, com sede na Av. Cidade Jardim, n° 400, 8° andar, conjuntos 84 e 86, em São Paulo, CGC n° 45.892.197/0001-59, na figura de seu representante legal, pelos motivos que passam a expor:

I- DOS FATOS-

Tramita junto a essa Vara da Justiça Federal de Campinas a ação civil pública de n° 96.0019765-2, ajuizada contra a requerida Ferrovia Perus Pirapora Ltda. e Prefeitura Municipal de Cajamar, almejando a reparação de danos sofridos pelo patrimônio da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, objeto de tombamento pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo(**CONDEPHAAT**), em resolução de 19 de janeiro de 1987, publicada no Diário Oficial do Estado em 20 de janeiro de 1987.

A Resolução de tombamento veio a dispor que:

4º TABELIONATO DE NOTAS DA CAPITAL
Autenticação: Autentico a presente cópia reprográfica que confere com o original apresentado, dou fé.
S.Paulo-SP 16 FEV 1998
OSVALDO ESMERIA
JACKSON ROBERTO BASSANI
MARCO ANTÔNIO C. ARRUDA
Valor pago pelo ato R$ 0,55
SELO DE AUTENTICIDADE
GV 467567
Osvaldo Esmeria
Escrevente

38

704

> "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 de bitola estreita, testemunho dinâmico nos dias de hoje da história do desenvolvimento industrial e suas conseqüências em nosso Estado".

Posteriormente, em sessão ordinária realizada em **11 de dezembro de 1995**, o CONDEPHAAT veio a aprovar proposta de **regulamentação do tombamento da Estrada de Ferro**, solicitando auxílio técnico junto à Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, para a discriminação do acervo a ser objeto da Resolução.

A ação civil, inicialmente ajuizada no Foro Distrital de Cajamar, veio a ser encaminhada à Justiça Federal, por se cogitar de haver, no caso, interesse da União.

Na ação civil pública pleiteou-se, em síntese, a condenação da ré Ferrovia Perus Pirapora Ltda. nas seguintes obrigações:

a - obrigação de fazer consistente em elaborar detalhado plano para a proteção, conservação e preservação de todo o patrimônio tombado, existente em Cajamar, bem como em executar tal plano, REALIZANDO TODAS AS OBRAS NECESSÁRIAS, que também deveriam englobar medidas PREVENTIVAS para impedir novas situações danosas ao acervo;

b - obrigação de fazer consistente em proceder à recuperação e restauração de todos os bens integrantes do tombamento, existentes no Município de Cajamar, que se encontram DANIFICADOS, mas que sejam passíveis de recuperação;

c - obrigação de INDENIZAR, em montante a ser apurado em perícia, todos os bens do tombamento existente em Cajamar, que se tenham deteriorado

705

completamente, tornando o dano irrecuperável, recolhendo-se o valor da indenização ao Fundo de Reparação de Interesses Difusos Lesados;

Pleiteou-se ainda a condenação da Prefeitura Municipal de Cajamar em OBRIGAÇÃO DE FAZER consistente em proceder à recuperação e restauração das vias férreas encobertas por asfalto na Parada do Rocha e no Km 16 da Estrada Municipal Cajamar/Polvilho ou a INDENIZAR, em dinheiro, o dano ocasionado ao patrimônio histórico pelo cobrimento com asfalto daqueles trechos da Estrada de Ferro, caso a recuperação seja declarada impossível.

Ocorre que, não obstante a aprovação de proposta de regulamentação do tombamento pelo CONDEPHAAT no ano de 1995 e o ajuizamento da ação civil referida, a proprietária do acervo, Ferrovia Perus Pirapora Ltda., tem-se mantido omissa no que tange a medidas de proteção aos bens que integram aquele patrimônio histórico.

Diante disso, os requerentes solicitaram nova vistoria nos locais em que se encontram os bens que integram o tombamento, sendo que, em dezembro de 1997, foi elaborado um detalhado laudo, no qual não apenas se expuseram os danos constatados, mas também se indicaram quais as medidas consideradas imprescindíveis à proteção daqueles.

O laudo pericial está juntado ao procedimento administrativo 08123-01.0405/97-31, da Procuradoria da República em Campinas, que acompanha a presente medida. Nele apontaram-se algumas situações danosas que se estão verificando, a exigirem imediatas providências.

II - DOS DANOS CONSTATADOS NO LAUDO PERICIAL-

O laudo pericial, que é composto de 58 folhas e 96 fotografias numeradas em seqüência, apontou a existência de vários danos e de muitas medidas que devem ser imediatamente providenciadas pela proprietária, para a proteção do acervo.

106

Tal laudo será transcrito quase que integralmente nessa petição.

Para que fique clara a situação descrita no laudo, dada a complexidade do patrimônio, os danos serão descritos nos seguintes subitens:

1- Danos a coberturas das oficinas da Estrada de Ferro-
A-no Pátio de Cajamar;
B-nas oficinas de manutenção pesada de Gato Preto;

2- Situação da Caieira de Gato Preto-

3- Locomotivas expostas a chuvas-
A- locomotivas parcialmente abrigadas;
B- locomotivas totalmente expostas a chuvas;

4-Carros com laterais de madeira em locais descobertos-
A-Fábrica de Cimentos Portland Perus;
B-Oficinas do Gato Preto;
C-Pátio de Cajamar;

5- Outros bens integrantes do patrimônio tombado que demandam medidas urgentes de preservação e ocorrências diversas-
A- Pátio de Cajamar;
B- Casos de Vandalismos;
C- Gôndolas de calcário carregadas;
D- Locomotiva nº 4 desmontada, com partes espalhadas pelas oficinas do Gato Preto;
E- Peças de reposição (rodas, eixos e ferramentas) abandonadas sem qualquer cuidado, nas dependências da EFPP;
F- Paineira do Gato Preto;
G- Leito Férreo em situação precária-

A seguir serão descritos, de forma pormenorizada, todos esses itens e subitens.

Inicialmente, o laudo consignou que as coberturas das oficinas estão em estado precário, com o que prejudicam a preservação do patrimônio, posto que não o protegem da ação do tempo.

1- SITUAÇÃO DE CONSERVAÇÃO DAS COBERTURAS DAS OFICINAS DA ESTRADA DE FERRO PERUS PIRAPORA em CAJAMAR-

A- No pátio de Cajamar, consignou-se a existência de três abrigos de locomotivas distintos:

-Abrigo 1- onde está estacionada a locomotiva 17 - Consignou-se no laudo que o madeiramento é muito antigo e corre o risco de desabar num futuro próximo. Apontou-se a ausência de telhas, o que vem acelerando o processo de deterioração dos carros de passageiros e da locomotiva ali estacionados(fotos 1 a 8).

-Abrigo 2- onde estão abrigadas as máquinas 2, 5, 10 e 14. No laudo constou que este galpão é utilizado rotineiramente para serviços gerais da empresa mineradora instalada no Pátio de Cajamar. Tambores, placas de sinalização e objetos de madeira estão agrupados desordenadamente ao redor das locomotivas e vagões, o que acentua o aspecto de abandono e descaso. Ressaltou-se que a situação do abrigo é inadequada, por causa das laterais abertas, que deixam as locomotivas muito expostas a chuvas e à poeira. As fotografias 09 a 20 demonstram: furos no telhado; ferrugem na parte traseira da locomotiva nº 05, em decorrência de estar ela exposta à chuva; empilhamento inadequado de madeira nas proximidades do Abrigo nº 2, gerando risco de incêndio; uso inadequado dos vagões de carga da EFPP, posto que há armazenamento de tambores de óleo, caracterizando risco de incêndio etc.

-Abrigo 3- da locomotiva nº 08. Também este abrigo não está protegendo adequadamente a locomotiva, expondo-a a rajadas de chuvas pelas laterais. O

telhado do abrigo está inclinado, demonstrando perigo de desabamento(fotos 23 e 24).

B- NAS OFICINAS DE MANUTENÇÃO PESADA DE GATO PRETO-

No laudo apontou-se que nessas oficinas faltam cuidados elementares como limpeza e capinação. O pátio interno, em frente às oficinas propriamente ditas, está tomado por gramíneas e vegetação arbustiva (que já está penetrando em alguns carros), enquanto trepadeiras cobrem grande parte do telhado. Ressaltou-se que há falta de telhas em diversos pontos da cobertura, o que faz com que as locomotivas 7 e 11 sejam constantemente expostas a chuvas, apesar de estarem estacionadas na parte central do abrigo. Outro sinal de desleixo é uma das colunas de madeira apodrecida, à direita da máquina nº 11, na intersecção de dois níveis de cobertura. Ressaltou-se a possibilidade de desabamento neste ponto. Constatou-se ainda que a grande extensão das coberturas deveria ter permitido que os veículos abrigados em Gato Preto não tomassem chuvas lateralmente. Contudo, diversos carros foram postos em locais particularmente desfavoráveis, como que para expô-los a uma degradação mais acelerada. É o caso das locomotivas 1 e 3.

A tudo isso se soma a própria localização das oficinas de Gato Preto, cercadas por morros por trás e pelas laterais, de um modo que nem são elas bem arejadas, nem recebem iluminação solar direta em seus interiores. Conseqüentemente, a umidade torna-se mais intensa, favorecendo uma oxidação mais rápida dos componentes metálicos.

Nas fotografias de nºs 27 e 28 constatam-se tetos danificados, coluna de madeira da locomotiva nº 11 deteriorada, com risco de desabamento e ausência de proteção solar.

2- SITUAÇÃO DA CAIEIRA DE GATO PRETO-

Conforme o laudo, a Caieira é a última edificação desse tipo em toda a Perus Pirapora, e foi expressamente tombada pelo CONDEPHAAT (conforme pág. 574/6 da Resolução de 11.12.95).

709 2

Segundo o mesmo trabalho técnico, a Caieira está em situação crítica. O risco de desabamento é iminente. A estrutura está comprometida por rachaduras bastante visíveis em sua alvenaria, problema acentuado por um eucalipto que cresce em seu topo. O telhado está em situação igualmente precária, vazado em muitos pontos.

As fotografias 30 a 33 demonstram a existência de diversas rachaduras nas paredes, causadas pelo eucalipto, bem como evidenciam o calamitoso estado, muito danificado, do telhado da caieira. Mostram ainda um buraco na intersecção da cobertura com estrutura em alvenaria.

3- LOCOMOTIVAS EXPOSTAS ÀS CHUVAS-

Consignou-se no laudo que nenhuma locomotiva da EFPP está abrigada em condições plenamente satisfatórias. A situação é a seguinte:

A- locomotivas parcialmente abrigadas- Além da **locomotiva 08** (abrigo 3, fotografias nºs 23 a 25), estão nessa condição:

- **locomotiva 16** (fotografia nº 34). O único engenho desse tipo estacionado na fábrica de cimento, em Perus. Tende a ser bastante danificada pela exposição total às intempéries. Apresenta ferrugem nas rodas, braçagens, caldeiras e cabines, provocada por chuvas vindas lateralmente.

- Gato Preto - (fotografia nº 35) - **Locomotiva 3** - parcialmente ao tempo. Parte traseira exposta permanentemente a chuvas por dano no telhado. Vidro quebrado.

- Gato Preto (fotografia nº 36) - **locomotiva 06** - com mato avançando pela lateral esquerda. Trepadeira subindo na plataforma da máquina.

- Gato Preto (fotografias nºs 37 e 38) - **locomotiva 07** - lateral esquerda exposta ao tempo. Na foto 38, à direita, nota-se cabo e guincho do Guindaste Manual nº 13, único veículo do gênero da EFPP, na mesma condição.

710

- Gato Preto (fotografia nº 39) - **locomotiva 07** - rombo na proteção da caldeira provocado por bica d'água que cai nesse ponto da máquina em dias de chuva.

- Gato Preto (fotografia nº 40) - **locomotiva 01** - com cabines expostas às intempéries.

No laudo assinalou-se que a estrada de Ferro Perus Pirapora teve três locomotivas: a primeira, batizada de Jaraguá, foi transferida para outra ferrovia nos primeiros anos da EFPP. A terceira máquina a receber o nº 1 é esta estacionada em Gato Preto; não deve ser confundida com a segunda nº 01 (DR. Sylvio de Campos) - deixada ao tempo no pátio de Cajamar, perto do abrigo 2.

- Gato Preto (fotografia nº 41) - **locomotiva 18** - com frente exposta ao tempo;

- Fotografias nºs 42, 43 e 44 - **locomotiva 11** (Já mostrada na fotografia nº 28) - recebe um tal volume de chuvas através de falhas no telhado, em sua seção intermediária, que se constitui em um caso particularmente grave de deterioração. Já tendo rompido a proteção exterior, a ferrugem está agora agindo diretamente na caldeira, parte vital da máquina.

- Pátio de Cajamar (fotografia nº 45) - abrigo 2 - **locomotiva 2** - ao fundo apresenta as cabines expostas a chuvas;

- Pátio de Cajamar (fotografia nº 46) - abrigo 2 - **locomotiva 05** — com a extremidade da cabine exposta ao tempo.

B- Locomotivas totalmente expostas a chuvas-

- Além das máquinas estacionadas na "Fila da morte", nessa categoria se encontra:

- **Locomotiva nº 1** - (fotografia nº 47) - "Sylvio de Campos" -, abandonada ao relento e às chuvas no Pátio de Cajamar, nas proximidades do abrigo 2.

4- CARROS COM LATERAIS DE MADEIRAS EM LOCAIS DESCOBERTOS-

A- Fábrica de Cimentos Portland Perus-

- Fotografias nºs 48 e 49 - **oito vagões-prancha** parados em frente à carpintaria. Pisos laterais totalmente apodrecidos.

- Fotografias nºs 50 e 51 - **vagões fechados s/n e nº 150**, nas proximidades dos vagões-prancha das fotos 48 e 49;

B- Oficinas de Gato Preto-

- Fotografia nº 52 - **vagão de carga sem número** estacionado em trilhos elevados, em frente à entrada principal. Único exemplar com dois eixos. Atrás, fora da foto, Carro de Socorro nº 109.

C- Pátio de Cajamar-

- Fotografia nº 53 - **vagão de carga sem número** parcialmente exposto ao tempo, parado atrás do vagão da administração (abrigo nº 1).

- Fotografia nº 54 - **dois vagões fechados e dois vagões-prancha sem identificação** estacionados nas proximidades do abrigo nº 1.

- Fotografia nº 55 - **carro de passageiros nº 05, conectado à fileira de gôndolas para o transporte de calcário**, em frente ao abrigo nº 1.

- Fotografia nº 56 - abrigo nº 2 - **vagão de carga conectado à locomotiva nº 2.**

- Fotografias nºs 57 e 58 - abrigo nº 2 - em primeiro plano **carro de passageiros nº 4**, em estado precário.

- Fotografia nº 59 - ao lado do abrigo nº 2 - **carro de passageiro nº 2,** conectado às vagonetas basculantes 812 e 814.

- Fotografias nºs 60 e 61 - **carro de passageiros nº 6,** exposto à chuva e ao sol, que favorecem a oxidação da pintura e o apodrecimento da madeira.

5- OUTROS BENS INTEGRANTES DO PATRIMÔNIO TOMBADO QUE DEMANDAM MEDIDAS URGENTES DE PRESERVAÇÃO E OCORRÊNCIAS DIVERSAS-

A- Pátio de Cajamar-

Além dos problemas antes tratados foi constatada a incompatibilidade da atividade mineradora com a preservação do patrimônio da Estrada de Ferro.

Apontou-se no laudo, ainda, que estão ocorrendo depredação e desaparecimento de peças. A empresa Engexplo teria alguma parcela de responsabilidade, pois, conforme demonstram as fotografias, utiliza-se do abrigo nº 01 de forma inadequada, o que já está sendo objeto de apuração através do procedimento de nº 01/98 da Promotoria de Justiça de Cajamar. O laudo denuncia também situações reputadas graves, como o esvaziamento do lago remanescente da antiga mineração de calcário, expressamente tombado pelo CONDEPHAAT (PP 573/5, 574/6 , 587/19 da Resolução de dezembro de 1995), e soterramento de trilhos da estrada de Ferro Perus Pirapora, com a instalação da mineradora, que também serão apurados naquele procedimento.

B- CASOS DE VANDALISMOS-

O laudo ainda apontou os seguintes danos:

- depredação do Vagão da Administração, Pátio de Cajamar, abrigo 1;
- depredação de carro de passageiros também estacionado no abrigo 1;
- desaparecimento do sino da locomotiva 10, Pátio de Cajamar, abrigo 2;
- desaparecimento de placas das máquinas 5 e 11.

4º TABELIONATO DE NOTAS DA CAPITAL
Rua Estados Unidos, 731 - São Paulo-SP
Not. OSVALDO CAMINO - TABELIÃO
Autenticação - Autentico a presente cópia reprográfica que confere com o original apresentado, dou fé.
S.Paulo-SP 16 FEV. 1998
OSVALDO ESMERIA - Escrev. Autorizado
JACKSON ROBERTO HASSAN - Escrev. Autorizado
MARCO ANTONIO C. ARRUDA - Escrev. Autorizado
Valor pago pelo ato R$ 0,55

SELO DE AUTENTICIDADE - SERVIÇO DELEGADO - AUTENTICAÇÃO - GV 467575

TABELIÃO - SP
Osvaldo Esméria
Escrevente Designado

713

C- Gôndolas de calcário carregadas-

Consignou-se no laudo que esses carros estão em estado de conservação ainda mais precário, posto que o calcário retém aguas das chuvas, o que favorece o aparecimento de áreas de ferrugem. Aparecem buracos nas laterais provocados pela pressão constante do minério sobre as chapas. O aparecimento de gramíneas estimula a umidade e a corrosão.

D- Locomotiva nº 4 desmontada, com partes espalhadas pelas oficinas de Gato Preto-

- Fotografias nºs 80 a 82, respetivamente - tanque-sela, caldeira e sistema de rodagem com chassis.

E- Peças de reposição- rodas-eixos e ferramentas abandonadas sem qualquer cuidado, nas dependências da EFPP.

- Fotografias nºs 83 a 86 - demonstram essa situação.

F- Paineira do Gato Preto - Fotografia nº 87 - declarada imune ao corte pelo CONDEPHAAT, na resolução de 1995. O laudo sugere colocação de placa indicando que a árvore foi tombada como patrimônio histórico, e colocação de cerca protetora, pois já ocorreram casos de afixação de placas de propaganda eleitoral nessa árvore.

G- Leito férreo em situação precária- as fotografias desse ponto (88 a 96) são de um período (ano de 1991) em que o estado geral do leito da EFPP, ainda que preocupante, era muito menos precário do que atualmente. O ritmo de deterioração dos dormentes está-se acelerando.

48

III- DA NECESSIDADE DE MEDIDAS EMERGENCIAIS COM VISTAS A EVITAR A CONTINUIDADE DO PROCESSO DE DETERIORAÇÃO DOS BENS TOMBADOS-

Face a todas essas situações danosas, o laudo concluiu pela necessidade das seguintes providências:

A- medidas emergenciais a serem realizadas imediatamente:

- reforma geral da Caieira do Gato Preto (retirada dos eucaliptos, reparos na alvenaria e no telhado);

- retirada de mato (gramíneas, arbustos e trepadeiras) e consertos de emergência na estrutura de sustentação e nas coberturas das oficinas de Gato Preto;

- reposição integral das telhas, reforço de pilares, pintura e limpeza em todos os abrigos, vagões e locomotivas da EFPP;

- deslocamento das locomotivas estacionadas no abrigo 2 das oficinas de Gato Preto, de modo a que fiquem menos expostas ao tempo;

- colocação de extintores de incêndio em todos os abrigos;

- colocação da tubulação de diâmetro na valeta cavada paralelamente à "fila da morte";

- corte de mato e remoção da terra, de modo a descobrir a fila da morte;

B- Tomadas tais providências, as medidas necessárias à preservação dos itens mais importantes do patrimônio da EFPP são:

- na hipótese de máquinas a vapor permanecerem nos abrigos em que estão atualmente, as laterais deverão ser vedadas com paredes de madeira ou equivalentes e as portas trancadas. Somente pessoal autorizado poderá ter acesso a esses recintos, nos quais serão feitos somente os trabalhos necessários à conservação do patrimônio tombado (manutenção, reparos e limpezas). As

49

chaves deverão ficar guardadas nas portarias dos respectivos pátios. Externamente, deverão ser afixadas tabuletas de tamanho bem visível, informando que o patrimônio ali guardado está tombado e ressaltando que as violações sujeitarão os infratores às penas da lei. É igualmente necessário delimitar uma faixa de 10 metros, contada a partir das laterais dos abrigos, com cerca de aproximadamente 02 metros de altura, dentro da qual não será permitido que haja mato, entulho, bancadas de serviços, madeiras secas, estacionamento de veículos ou presença de materiais ou quaisquer equipamentos que possam vir a comprometer a segurança dos abrigos. As locomotivas deverão ser limpas e receber pinturas de proteção contra ferrugem; suas braçagens deverão ser engraxadas; deverá ser aplicada uma fina camada de óleo protetor nas manípulas, torneiras, alavancas, caixas de manômetro e lubrificadores hidrostáticos. Portas e janelas deverão ser reparadas. Deverá ser estudada uma forma satisfatória de abrigar a locomotiva 16, em Perus;

- os carros de passageiros e os vagões de cargas fechados deverão ser deslocados para os abrigos existentes. Como estes não têm espaço suficiente para abrigá-los a todos, deverá ser construído novo abrigo nas condições acima descritas para as locomotivas. Os referidos vagões deverão ter repostos os vidros e partes danificadas ou apodrecidas, bem como deverão receber nova pintura. Não deverá ser admitido o uso desses veículos para finalidades estranhas à ferrovia, como armazenamento de tambores de óleo ou sucata;

- quanto aos demais vagões de carga, sugeriu o laudo que sejam descarregados os que estão cheios de calcário e que o mato em suas proximidades seja regularmente cortado, como aliás já foi feito pela Engexplo no pátio de Cajamar;

- em relação à locomotiva nº 1, Dr. Sylvio de Campos, e aos outros carros de tração estacionados na fila da morte, devem ser transferidos para o abrigo adequado e receber os cuidados propostos para as demais locomotivas;

- os componentes da locomotiva nº 4 deverão ser limpos, pintados com tinta de proteção e abrigados em local adequado. As partes menores deverão ser encaminhadas ao almoxarifado do Gato Preto, desde que este recinto passe pela reformas necessárias e esteja em condições satisfatórias de segurança.

Este mesmo destino deverá ser dado para as rodas, eixos, truques e outros itens de reposição que se acham abandonados pela Ferrovia. Tal como as partes da locomotiva 4, os demais itens referidos nesse ponto deverão ser limpos da ferrugem e receber uma leve camada de óleo protetor. Deverá ser dado destino semelhante para as caldeiras abandonadas sob a cobertura da Caieira de Gato Preto, que demandam os mesmos cuidados acima descritos;

- afixação de placas ao longo da Estrada de Ferro, pelo menos a cada 500 metros, informando que se trata de patrimônio histórico tombado;

Foram essas medidas que o laudo reputou emergenciais e necessárias à revitalização da Estrada de Ferro.

IV - DA RESPONSABILIDADE DA FERROVIA PERUS PIRAPORA PELAS MEDIDAS EMERGENCIAIS DE PROTEÇÃO AO PATRIMÔNIO E DA POSSIBILIDADE DO LITISCONSÓRCIO ATIVO ENTRE OS MINISTÉRIOS PÚBLICOS FEDERAL E ESTADUAL.

Como já consignado, não obstante o ajuizamento da ação civil, a proprietária continua a manter-se inerte e omissa quanto à preservação do acervo que integra o tombamento.

O laudo pericial apontou que existe uma continuidade de danos, pela ação do tempo, sem que a proprietária tenha tomado qualquer atitude para a proteção daqueles bens.

A responsabilidade da requerida Ferrovia Perus Pirapora pelas medidas de reparação emergenciais é clara.

Na ação principal já se frisou que a doutrina ensina que o tombamento acarreta vários efeitos, sendo que o principal deles é o dever do proprietário de conservar o bem:

> "Estes se produzem quanto à alienação, quanto ao deslocamento, quanto às transformações, quanto aos

imóveis vizinhos, quanto à conservação, quanto à fiscalização. Disso resultam para o proprietário obrigações positivas (de fazer), negativas (de não fazer) e de suportar (deixar fazer); para os proprietários de imóveis vizinhos, obrigações negativas (não fazer) e para o IPHAN, obrigações positivas (fazer).

O proprietário do bem tombado fica sujeito às seguintes obrigações:

1- Positivas - fazer as obras de conservação necessárias à preservação do bem, ou, se não tiver meios, comunicar a sua necessidade ao órgão competente, sob pena de incorrer em multa correspondente ao dobro da importância em que foi avaliado o dano sofrido pela coisa (art. 19 do Decreto-lei n° 25/37).(...)

2- Negativas - o proprietário 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 JURÍDICO", 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 enfrentado 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, às suas expensas...".

Vislumbra-se, pois, que a responsabilidade na conservação do bem é da requerida proprietária. Como a mesma deixou de adotar medidas para a preservação do patrimônio, o que se vem verificando, de forma reiterada, até a presente data, evidenciados estão o "fumus boni iuris" e o "periculum in mora", a justificar que se-lhe exija a adoção das necessárias medidas emergenciais de proteção ao patrimônio tombado.

No que se refere ao litisconsórcio ativo facultativo estabelecido entre os Ministérios Públicos Federal e Estadual, mister se faz salientar que tal possibilidade decorre *ex vi legis*, uma vez que o artigo 5º, § 5º, da Lei da Ação Civil Pública (Lei nº 7.347/85), expressamente dispõe:

> *"Parágrafo 5º. Admitir-se-á o litisconsórcio facultativo entre os Ministérios Públicos da União, do Distrito Federal e dos Estados, na defesa dos interesses e direitos de que cuida esta lei."*

No presente caso, ainda mais se justifica a existência do litisconsórcio ativo entre os Ministérios Públicos, nesta cautelar, tendo em vista que na ação principal ainda se está a discutir a existência de interesse da União, o que justificaria o trâmite do feito perante essa Justiça Federal. Acaso excluído do pólo passivo o ente público, o processo deverá ser remetido à Justiça Estadual, em Cajamar, onde será acompanhado pelo *Parquet* Estadual.

V - DA LIMINAR-

O artigo 804 do CPC estabelece que é lícito ao Juiz conceder liminarmente ou após justificação prévia a medida cautelar, sem ouvir o réu, quando verificar que este, sendo citado, poderá torná-la ineficaz.

Tal dispositivo legal contempla a possibilidade da liminar ser concedida "inaudita altera pars", o que se mostra imprescindível no caso em tela, dada a urgência das medidas a serem adotadas.

A concessão da liminar é indispensável à eficácia do provimento jurisdicional pleiteado na ação principal. Isso porque os motivos que a embasam são extremamente relevantes (defesa do patrimônio tombado), e, se o direito vier a ser reconhecido apenas na decisão final de mérito, fatalmente existirão danos irreparáveis, dada a atitude omissiva assumida pela demandada.

Vale lembrar que a concessão de liminar não implicará em prejulgamento, nem afirmará direitos. Apenas preservará de lesão irreparável o patrimônio tombado, vedando, provisoriamente, a continuação do cometimento de ato ilegal (omissão da proprietária), contrário aos expressos termos da legislação citada.

A liminar é, pois, imperiosa, já que constitui o instrumento de resguardo à eficácia do provimento perseguido ao final. Sem a pronta intervenção desse Nobre Juízo, ainda que, no futuro, venha soberanamente afirmar o Poder Judiciário que a requerida tinha a obrigação de conservar os bens, poderão eles estar gravemente afetados, inviabilizando qualquer tentativa de revitalização da Estrada de Ferro.

Assim, pleiteia-se, liminarmente, que a requerida Ferrovia Perus Pirapora seja compelida, sob pena de pagamento de multa diária, NO VALOR DE R$ 10.000,00 (DEZ MIL REAIS), a ser fixada na forma do artigo 11 da Lei nº 7.347/85, a começar a realizar, imediatamente:

1- medidas de proteção em todos os abrigos e coberturas das oficinas, de forma a que venham a proteger todos os equipamentos, máquinas, locomotivas e quaisquer outros bens integrantes do patrimônio tombado. Deverá a requerida proceder à reposição integral das telhas, reforço de pilares, pintura e limpeza em todos os abrigos, vagões e locomotivas da EFPP. Para esse fim, a requerida deverá atentar ao contido no laudo pericial que acompanha a presente, item por item.

Assim, **deverá a requerida** :

4º TABELIONATO DE NOTAS DA CAPITAL
Rua Estados Unidos, 797 - São Paulo/SP
Tel: OSVALDO CARMESO - TABELIÃO
Autenticação - Autentico a presente cópia reprográfica que confere com o original apresentado. dou Fé.
S.Paulo-SP 16 FEV 1998
OSVALDO ESMERIA - Escrev. Autorizado
JACKSON ROBERTO BASSAN - Escrev. Autorizado
MARCO ANTÔNIO L. ARRUDA - Escrev. Autorizado
Valor pago pelo ato R$ 0,55
SELO DE AUTENTICIDADE
GV 467581
TABELIÃO - SP
Oswaldo Esméria
Escrevente Designado

720

Nos abrigos do pátio de Cajamar (consistentes em três abrigos de locomotivas distintos):

1.A- no abrigo 1 (onde está estacionada a locomotiva 17) - providenciar, imediatamente, o reforço de todo o madeiramento que seja antigo desse abrigo, evitando que o mesmo venha a desabar, bem como deverá providenciar a colocação de telhas que estejam faltando e substituir as que estejam danificadas;

1.B- no abrigo 2 (onde estão as máquinas 2, 5, 10 e 14), proceder à retirada de tambores, placas de sinalização e objetos de madeira que estejam agrupados desordenadamente ao redor das locomotivas e vagões;

1.C- no abrigo 2 - providenciar medidas para proteger as laterais do abrigo (conforme sugestão do laudo), evitando-se que as locomotivas sejam expostas a chuvas e à poeira;

1.D- no abrigo 2 - consertar o telhado danificado e remover a ferrugem da parte traseira da locomotiva nº 05;

1.E- retirar todo o empilhamento inadequado de madeira das proximidades do abrigo 2, que possa gerar risco de incêndio;

1.F- no abrigo 3 (da locomotiva nº 08) - reparar integralmente este abrigo, evitando que a locomotiva seja exposta a rajadas de chuva pelas laterais, reforçando o madeiramento e o telhado do abrigo, que está inclinado, impedindo que desabe.

Nas oficinas de manutenção pesada do Gato Preto-:

1.G- proceder à limpeza e à capinação. Do pátio interno, em frente às oficinas propriamente ditas, deverá a requerida retirar as gramíneas, a vegetação arbustiva (que está penetrando em alguns carros) e as trepadeiras que estão cobrindo grande parte do telhado;

55

721

1.H- repor as telhas nos diversos pontos da cobertura, evitando que as locomotivas 7 e 11 sejam expostas a chuvas;

1.I- providenciar nesse local o reforço de uma das colunas de madeira, apodrecida, à direita da máquina nº 11, na intersecção de dois níveis de cobertura, em vista da possibilidade de desabamento;

1.J- providenciar para que as locomotivas 1 e 3 sejam integralmente protegidas de chuvas e da ação de outros elementos danosos;

2- medidas de proteção à CAIEIRA DE GATO PRETO, de forma que impeça a ocorrência de desabamento no local. Assim, deve a requerida providenciar medidas de reparação da estrutura, bem como igualmente reparar as rachaduras visíveis em sua alvenaria, procedendo à retirada de um eucalipto que cresce em seu topo. O telhado também deverá ser reparado, de modo a impedir que a chuva cause maiores danos no local. Deve ainda ser reparado o buraco na intersecção da cobertura com estrutura em alvenaria.

3- medidas imediatas que possibilitem abrigar convenientemente as locomotivas expostas às chuvas.

3.A- Com relação às locomotivas parcialmente abrigadas - **locomotivas nº 8, locomotiva nº 16, locomotiva nº 3, locomotiva nº 6, locomotiva nº 7, locomotiva nº 01, locomotiva nº 18, locomotiva nº 11** (existentes em Gato Preto), deverá a requerida tomar todas as medidas necessárias para evitar que as mesmas sofram ação das intempéries (em especial chuvas pelas laterais) ou de outros elementos danosos, procedendo ao conserto e à reparação de telhados de abrigos, reposição de vidros quebrados, retirada de trepadeiras que estejam subindo na plataforma das máquinas, reparos na proteção de caldeira da locomotiva nº 7, impedindo que bica d'água incida sobre a máquina em dias de chuva. Deverá ainda proceder à retirada de ferrugem das rodas, das braçagens, das caldeiras e cabines etc. A requerida ainda deverá providenciar a proteção do cabo e guincho do Guindaste Manual nº 13, único veículo do gênero da EFPP, impedindo que sofra ele a ação danosa do tempo.

722

3.B- Com relação às locomotivas do Pátio de Cajamar (**locomotiva 2 e locomotiva 05**), também deverão ser tomadas todas as medidas acima referidas.

3.C- Deverá a requerida proceder à retirada das locomotivas totalmente expostas às chuvas, colocando-as em abrigos conservados e adequados.

3.D- Deverá providenciar também o deslocamento das locomotivas estacionadas no abrigo 2 das oficinas de Gato Preto, de modo que não mais fiquem expostas ao tempo.

3.E- Deverá colocar em abrigos seguros e conservados todas as máquinas e carros de tração estacionados na "Fila da morte" e a **locomotiva nº 1** ("Sylvio de Campos").

4- medidas necessárias para abrigar os carros com laterais de madeira que estejam em locais descobertos, **na Fábrica de Cimentos Portland Perus** (**oito vagões-prancha** parados em frente à carpintaria e **vagões fechados s/n e nº 150**, nas proximidades dos vagões-prancha das fotos 48 e 49 do laudo), nas **Oficinas de Gato Preto** (**vagão de carga sem número** estacionado em trilhos elevados, em frente à entrada principal), e no **Pátio de Cajamar** (**vagão de carga** sem número parcialmente exposto ao tempo, parado atrás do vagão da administração - abrigo nº 1 ; **dois vagões fechados e dois vagões-pranchas sem identificação** estacionados nas proximidades do abrigo 1; **carro de passageiros nº 05, conectado à fileira de gôndolas para o transporte de calcário**, em frente ao abrigo nº 1; **vagão de carga conectado à locomotiva nº 2; carro de passageiros nº 4; carro de passageiros nº 2**, conectado às vagonetas basculantes 812 e 814, e **carro de passageiros nº 6**).

5- atividades que consistam em vigilância constante nos bens integrantes do acervo, de forma a evitar que estes continuem sendo depredados e subtraídos, informando a esse Juízo, através de **relatório mensal**, todas as medidas efetivadas para garantir a segurança e a integridade do patrimônio, informando-as ao Juízo uma a uma e comprovando-as através de fotografias.

57

723

6- a retirada de calcário das gôndolas carregadas - ou seja, que os vagões de carga sejam descarregados (aqueles que estão cheios de calcário) e que o mato em suas proximidades seja regularmente cortado.

7- o recolhimento de todas as peças da locomotiva nº 4 desmontada nas oficinas de Gato Preto (tanque-sela, caldeira e sistema de rodagem com chassis), bem como das peças de reposição (rodas, eixos e ferramentas) que estão abandonadas nas dependências da EFPP, para um local seguro. Os componentes da locomotiva nº 4 deverão ser limpos, pintados com tinta de proteção e abrigados em local adequado, que, conforme sugeriu o laudo, poderá ser o almoxarifado do Gato Preto, desde que este recinto passe pela reformas necessárias e esteja em condições satisfatórias de segurança. No mesmo local poderão ser abrigados rodas, eixos, truques e outros itens de reposição que se acham abandonados pela Ferrovia. Tal como as partes da locomotiva nº 4, os demais itens referidos nesse ponto deverão ser limpos da ferrugem e receber uma leve camada de óleo protetor.

8- a colocação de placa nas proximidades da Paineira do Gato Preto, informando que a mesma foi declarada imune ao corte pelo CONDEPHAAT, através da já citada Resolução de dezembro de 1995, e foi tombada como patrimônio histórico, bem como de cerca protetora ao redor da árvore.

9- medidas para a proteção dos leitos férreos apontados nas fotografias de nºs 88/96, informando ao Juízo quais foram estas medidas.

10- a colocação de extintores de incêndio em todos os abrigos.

11- a colocação de tubulação de diâmetro na valeta cavada paralelamente à "fila da morte".

12- o corte do mato e a remoção da terra, de modo a descobrir a "fila da morte".

13- na hipótese de máquinas a vapor permanecerem nos abrigos em que estão atualmente, a vedação das laterais com paredes de madeira ou equivalentes, mantendo as portas trancadas, sendo que somente pessoal autorizado poderá ter acesso a esses recintos, nos quais serão feitos somente os trabalhos

58

necessários à conservação do patrimônio tombado (manutenção, reparos e limpezas). As chaves deverão ficar guardadas nas portarias dos respectivos pátios.

14- uma vez vedados os abrigos, a afixação de tabuletas de tamanho bem visível, informando que o patrimônio ali guardado está tombado e que as violações sujeitarão os infratores às penas da lei.

15- uma vez vedados os abrigos, delimite uma faixa de 10 metros, contada a partir das laterais dos abrigos e delimitada por uma cerca de aproximadamente dois metros de altura, dentro da qual não será permitido que haja mato, entulho, bancadas de serviços, madeiras secas, estacionamento de veículos ou presença de materiais ou quaisquer equipamentos que possam vir a comprometer a segurança dos abrigos.

16- a limpeza semanal nas locomotivas, que devem passar a receber pinturas de proteção contra ferrugem; suas braçagens deverão ser engraxadas; deverá ser aplicada uma fina camada de óleo protetor nas manípulas, torneiras, alavancas, caixas de manômetro e lubrificadores hidrostáticos. Portas e janelas deverão ser reparadas.

17- abrigar a locomotiva 16, em Perus, de uma forma satisfatória.

18- o deslocamento, para os abrigos existentes, dos carros de passageiros e dos vagões de cargas fechados. Caso os abrigos não disponham de espaço suficiente, a requerida deverá providenciar novos abrigos satisfatórios, bem como deverá. providenciar para que os vagões tenham repostos os vidros e partes danificadas ou apodrecidas recebam nova pintura.

19- a colocação de placas ao longo da Estrada de Ferro, pelo menos a cada 500 metros, informando que se trata de patrimônio histórico tombado.
20- no prazo de 30 (trinta) dias, todas as medidas emergenciais necessárias à preservação de todo o patrimônio da Estrada de Ferro Perus Pirapora.

Ressalve-se que a requerida deve ser advertida de que, ao proceder ao cumprimento das medidas pleiteadas, deverá ter todo o cuidado necessário para com o patrimônio tombado, de forma a não

descaracterizá-lo ou mesmo afetar suas características originárias, sob pena de responder pelas irregularidades que praticar.

Todas essas medidas deverão começar a ser cumpridas imediatamente pela requerida, devendo estar concluídas no prazo de 30 (trinta) dias, TENDO EM VISTA A GRAVIDADE DA SITUAÇÃO, sob pena de incidir em multa diária NO VALOR DE R$ 10.000,00 (DEZ MIL REAIS), a ser fixada na forma do artigo 11 da Lei nº 7.347/85 e a ser recolhida ao fundo a que se refere o artigo 13 do mesmo diploma legal.

Pede-se ainda que, uma vez deferida a liminar, seja oficiado ao CONDEPHAAT, determinando que aquele órgão acompanhe e fiscalize todas as medidas a serem realizadas pela requerida.

VI- DO PEDIDO FINAL-

Pede-se que, ao final, seja a presente cautelar julgada procedente para os fins de que à Ferrovia Perus Pirapora Ltda. seja imposta a cautela de:

1- proceder a todas as medidas de preservação emergencial descritas no item V, subitens 1 a 20, supra, tornando-se definitiva a liminar concedida, sob pena de multa diária, NO VALOR DE R$ 10.000,00 (DEZ MIL REAIS), a ser fixada na forma do artigo 11 da Lei nº 7.347/85 e a ser recolhida ao fundo a que se refere o artigo 13 do mesmo diploma legal;

2- mensalmente prestar esclarecimentos ao Juízo acerca das providências adotadas, para fiscalização das mesmas, sob pena de incidir em multa por dia de atraso, sem prejuízo da responsabilização penal por descumprimento de ordem judicial;

PARA TANTO POSTULA-SE:

- a juntada da anexa documentação, comprobatória das alegações expendidas nesta petição inicial;

726

- a concessão de liminar, "inaudita altera pars", para que a demandada seja compelida a tomar imediatamente as medidas emergenciais relacionadas no item V, subitens 1 a 20, desta petição, concluindo-as no prazo de 30 (trinta) dias, como antes referido;

- que a requerida seja citada, na forma do artigo 802 do CPC, para contestar a ação, querendo, no prazo legal, sob pena de revelia;

- que ao final, a ação seja julgada procedente para, em confirmação à liminar concedida, condenar a requerida nos pedidos acima formulados, impondo-se-lhe, vão de consequência, os ônus da sucumbência;

- que a requerida seja também condenada ao pagamento de multa diária pelo descumprimento de qualquer das medidas acima especificadas, em quantia sujeita à correção monetária, pelos índices oficiais, desde a distribuição da petição inicial até o efetivo cumprimento, destinada ao recolhimento ao fundo de que trata o artigo 13 da Lei nº 7.347/85;

- seja oficiado ao CONDEPHAAT comunicando-o da liminar, caso concedida, o que se espera, remetendo-se ao mesmo cópia da inicial e determinando-lhe que acompanhe e fiscalize o cumprimento da medida. Posteriormente, seja enviada àquele órgão também cópia da sentença, solicitando contínua fiscalização no local para atestar o real cumprimento da ordem;

- seja observado o rito estabelecido nos artigos 801 e seguintes do CPC;

- as intimações dos atos e termos processuais, aos autores, na forma do artigo 236, § 2º, do CPC.

Dando à causa o valor mínimo de alçada, pedem deferimento.

Campinas, 09 de janeiro de 1998.

MARIA ELISELDA FRANCISCO,
Promotora de Justiça
(em exercício em Cajamar).

JOSÉ OSMAR PUMES,
Procurador da República.

4º TABELIONATO DE NOTAS DA CAPITAL
Rua Estados Unidos, 737 - São Paulo/SP
Tel. OSVALDO CANNEO - TABELIÃO
Autenticação - Autentico a presente cópia reprográfica que confere com o original apresentado. Dou fé.
S.Paulo-SP 16 FEV. 1998
Valor conferido com a data da autenticação
OSVALDO ESMERIA - Escrevente Autorizado
JACKSON ROBERTO BASSAN - Escrevente Autorizado
MARCO ANTONIO C. ARRUDA - Escrevente Autorizado
Valor pago pelo ato R$ 0,55

SELO DE AUTENTICIDADE
SERIE ESPECIAL
TABELIÃO - SP
GV 467589
Osvaldo Esméria
Escrevente Dev.

61

doc.03

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA

Laudo Pericial

Dezembro de 1997

728

São Paulo, 23 de dezembro de 1997

à
Dr.ª Maria Elizelda de Francisco
DD. Promotora de Justiça de Cajamar

Prezada Senhora,

Em resposta ao ofício 864/97-PR CAMP, de 09.12.1997, nós, cidadãos nomeados peritos pelos Ministérios Públicos Estadual e Federal naquela ocasião, estamos encaminhando em anexo Laudo Técnico a respeito da situação do patrimônio da Estrada de Ferro Perus-Pirapora para as devidas providências.

É necessário esclarecer que o Sr. Nilson Rodrigues não pôde participar da elaboração do presente Laudo devido à necessidade de viajar a serviço surgida na última hora.

Sem mais, aproveitando o momento para renovar os nossos protestos de elevada estima e consideração, despedimo-nos

atenciosamente

Elcio Siqueira

Milton Thomaz

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA - EFPP

Laudo Pericial

ELCIO SIQUEIRA, RG 12.541.972-7 SSP/SP, CIC 089.036.758-27, Bacharel em História pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo conforme Diploma n.º 869318 registrado em 18.01.1991 por aquela Universidade por delegação de competência do Ministério da Educação e Cultura.

MILTON THOMAZ, RG 11.549.533 SSP/SP, CIC +007.365.378-05, estudante de Engenharia Mecânica na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, n.º USP 6259265.

São Paulo, 23 de dezembro de 1997

OBS.: Exceto quando houver expressamente indicação em contrário, todas as fotos presentes neste Laudo foram tiradas entre os dias 9 e 20 de dezembro de 1997 por Milton Thomaz ; todos os croquis igualmente produzidos no mesmo período.

Este Laudo é composto por 58 páginas e 96 fotos numeradas em seqüência; é acompanhado por 5 documentos em anexo que totalizam mais 32 páginas.

I – Introdução

O presente laudo deve, em primeiro lugar, mencionar a Resolução aprovada pelo CONDEPHAAT em 11 de dezembro de 1995 a respeito da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, na qual encontramos a relação dos bens tombados, a delimitação da faixa envoltória e as diretrizes de preservação do patrimônio. (Ver cópia em anexo)

Para que a Minuta que integra a Resolução possa ser encaminhada ao Sr. Secretário de Estado da Cultura para publicação no Diário Oficial, o próprio texto da deliberação sugere na pg. 585-17 que seja solicitado auxílio técnico da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) para que seja feita a discriminação do material rodante suprindo, dessa maneira, uma lacuna presente na Minuta. Em relação a essa providência, vale ressaltar que o CONDEPHAAT demorou quase dois anos para fazer tal pedido à ABPF (ver cópia do ofício STRC-045/97 de 30.10.1997.

Outro aspecto a destacar na deliberação acima referida é a sugestão de que o CONDEPHAAT estabeleça negociações junto ao principal proprietário (Grupo Abdalla) visando a liberação do ramal de Cajamar, proposta condicionada à retirada e armazenamento em condições adequadas dos trilhos, dormentes e itens do material rodante ali existentes (ver novamente pg. 585-17), bens estes que seriam transferidos para as oficinas de Gato Preto ou da ABPF, para recuperação. Esta proposta será comentada ao final do presente texto. Antes disso, a exposição seguirá a ordem dos questionamentos feitos por V.ª Sr.ª.

II - Situação de conservação das coberturas das oficinas da EFPP em Cajamar

a) Pátio de Cajamar

No Pátio de Cajamar existem três abrigos de locomotivas distintos, localizados em croqui anexo:

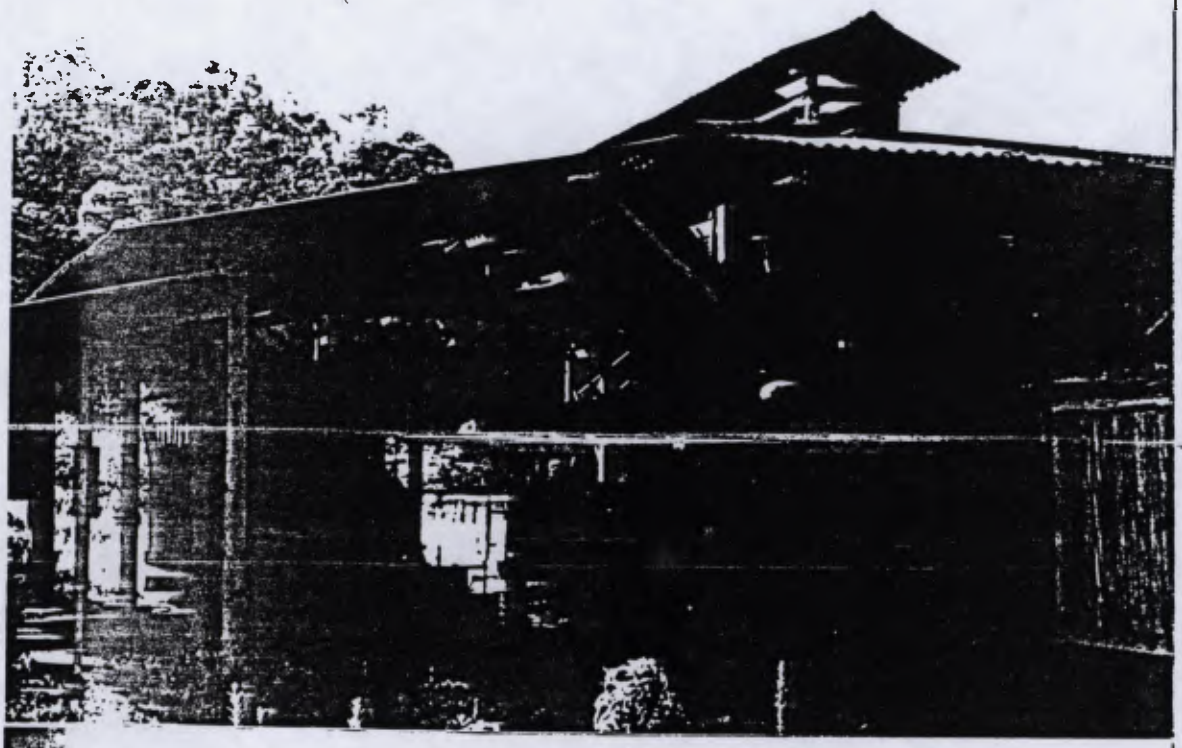
- Abrigo n.º 1, onde está estacionada a locomotiva 17;
- Abrigo n.º 2, onde estão abrigadas as máquinas 2, 5, 10 e 14;
- Abrigo n.º 3, da locomotiva n.º 8.

Vale ressaltar que nenhuma dessas edificações pode ser realmente caracterizada como garagem ou oficina pois não passam de abrigos precários nos quais, invariavelmente, o material rodante fica exposto às interpéries já que suas laterais estão todas abertas. Dessa maneira, não há proteção contra a chuva vinda lateralmente e contra a poeira produzida pela atividade mineratória que já tomou a maior parte do referido Pátio.

- **Abrigo n.º 1.** Madeiramento muito antigo. Há um evidente risco de desabamento num futuro próximo. Foi constatada ausência de telhas em muitos

pontos, o que vem acelerando o processo de deterioração dos carros de passageiros e da locomotiva ali estacionados.

Fotos n.°1 e 2. Note-se a fragilidade da estrutura.



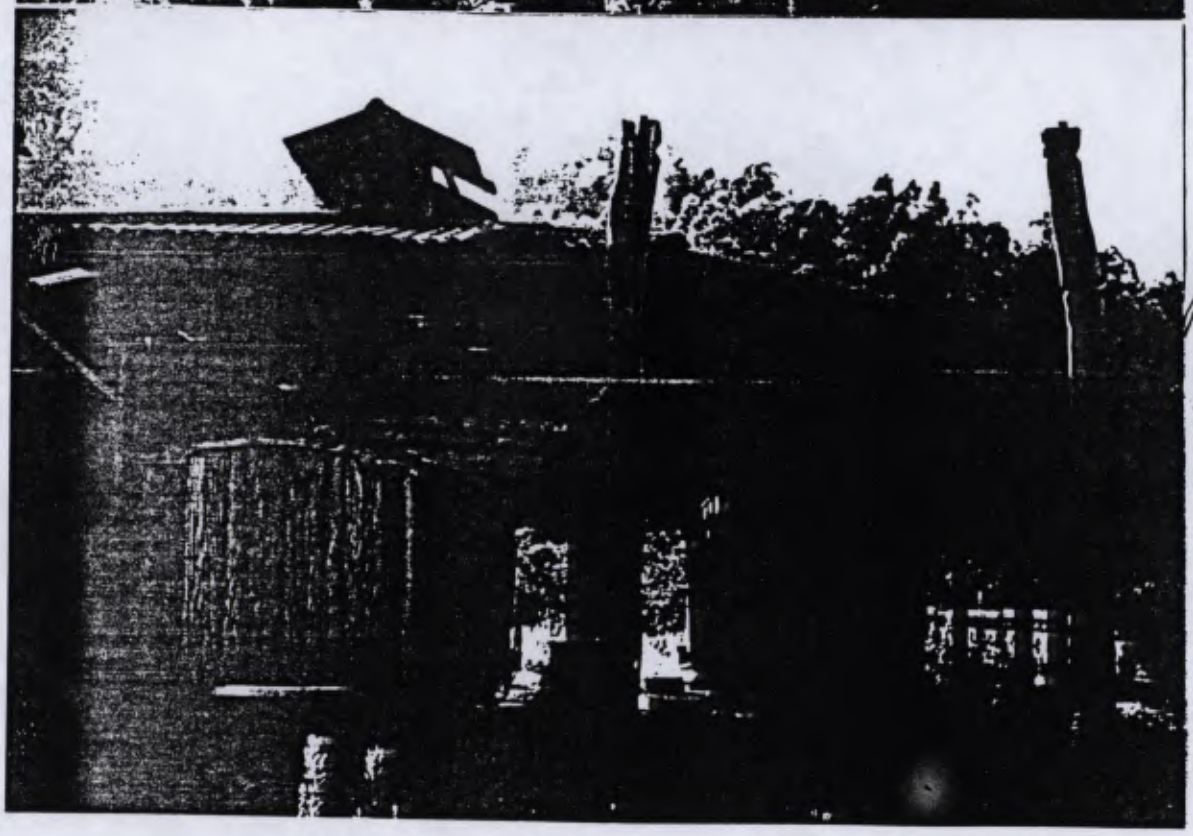
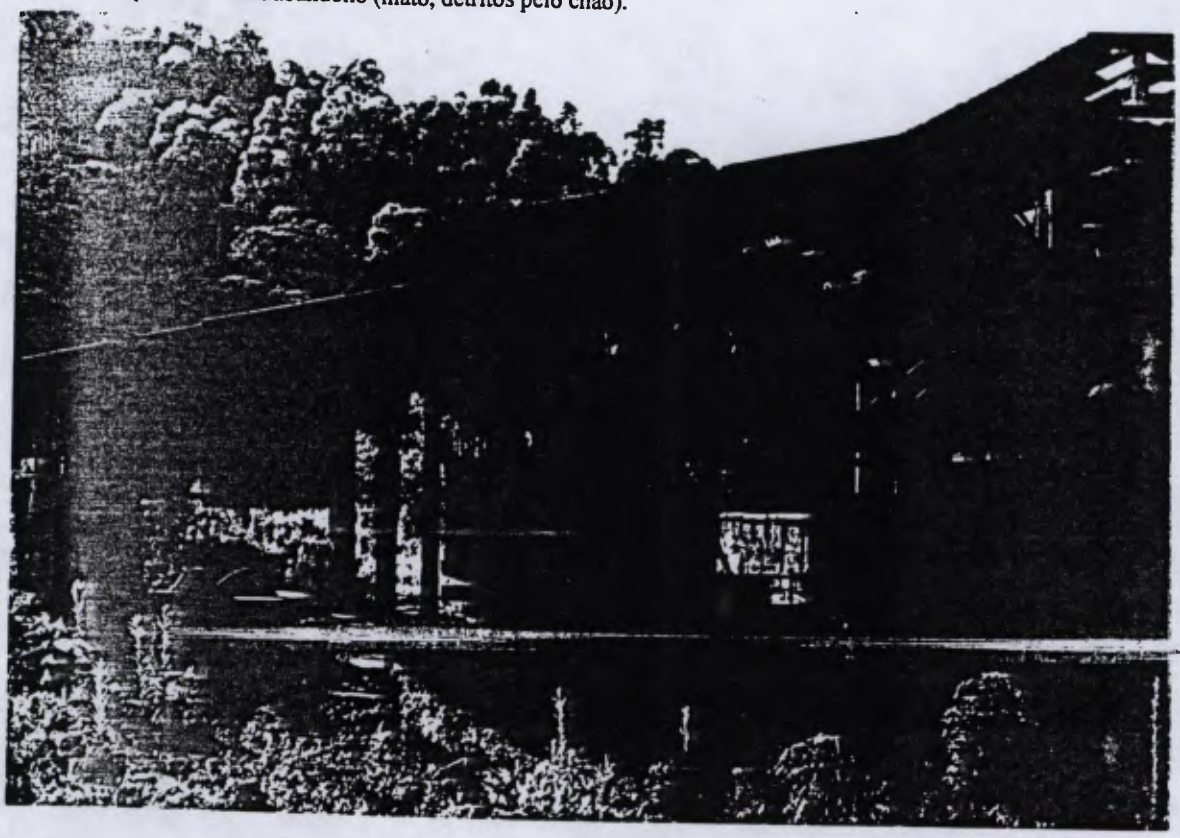
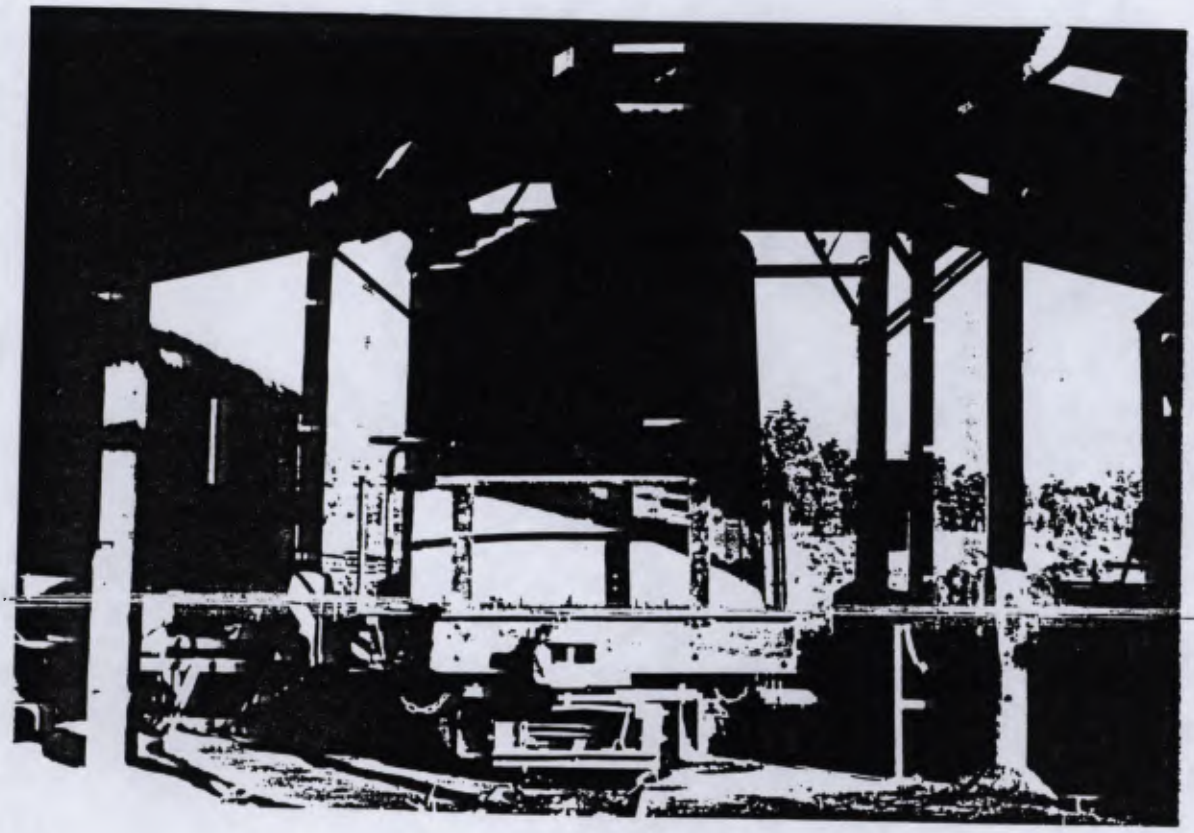


Foto 3. Aspecto de total abandono (mato, detritos pelo chão).



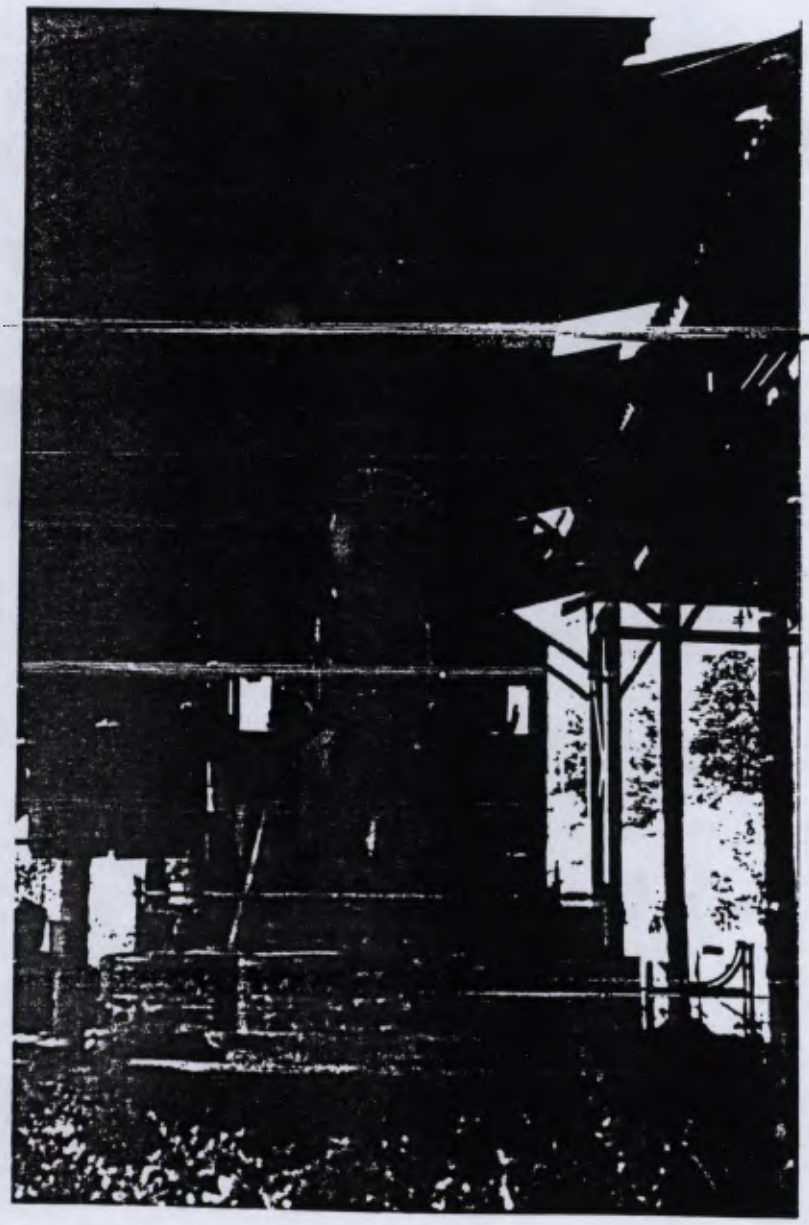
Fotos 4 e 5. Ausência de telhas em todo o telhado. A foto 5, em particular, evidencia que chove bem em cima do Vagão da Administração, um dos poucos carros de passageiros que estava em situação relativamente boa dois-três anos atrás..

733



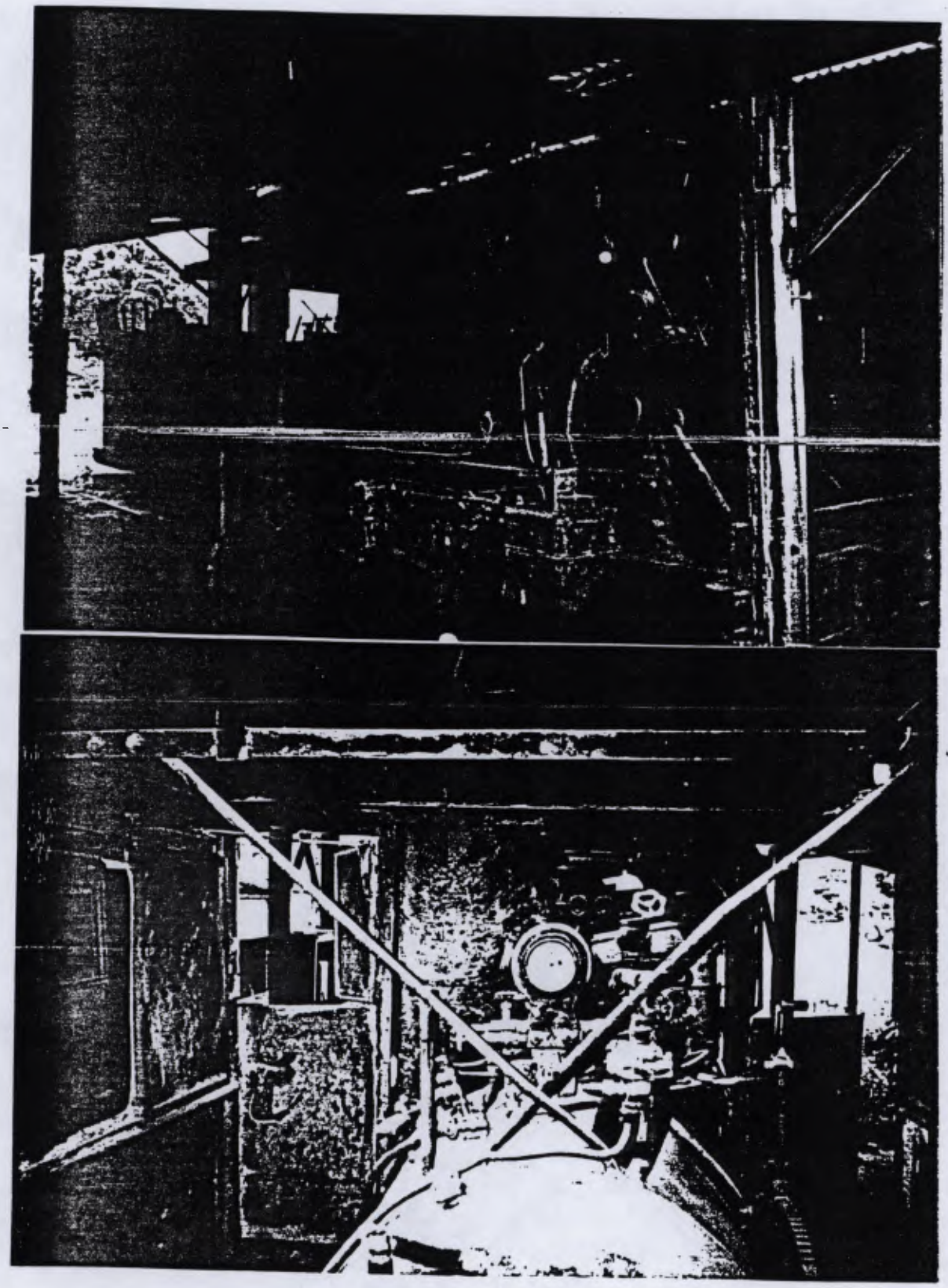
68

Foto 6. Buracos no telhado comprometendo a Locomotiva 17.



735

Foto 7. Observe-se a enorme quantidade de poeira depositada sobre a locomotiva 17, resultante da intensa atividade de britadores nas proximidades.



70

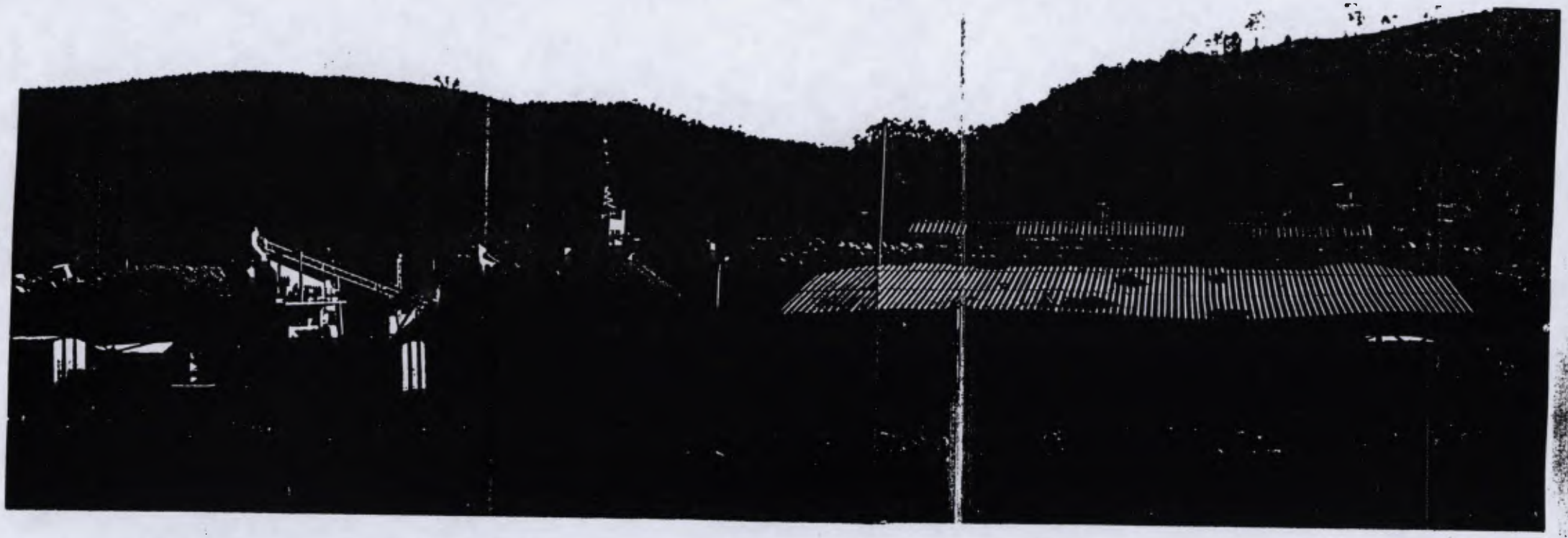
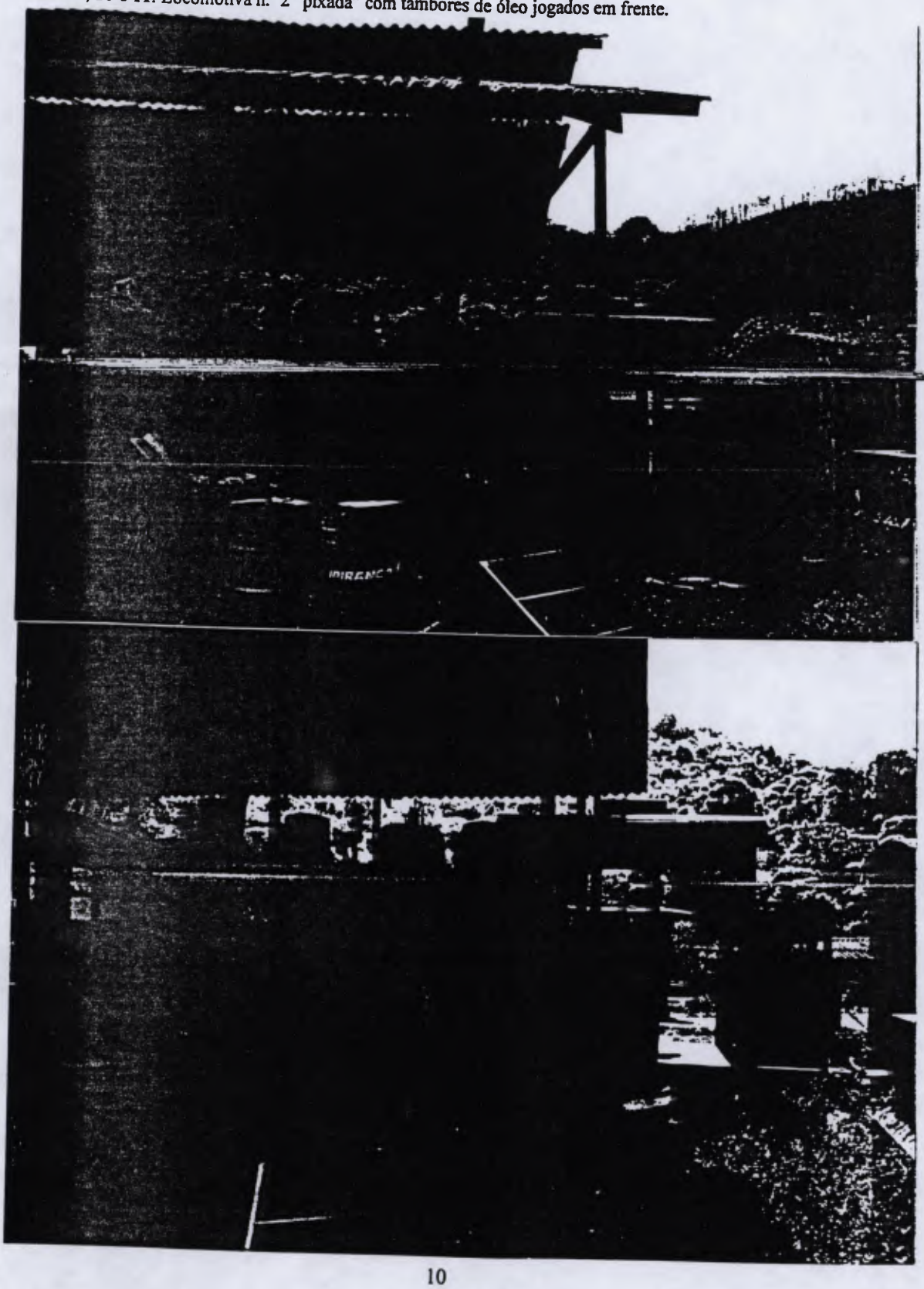


Foto 8. Vista geral do Abrigo I e da atividade dos britadores

- **Abrigo n.º 2.** Este galpão é utilizado rotineiramente para serviços gerais da empresa mineradora instalada no Pátio de Cajamar. Tambores, placas de sinalização e objetos de madeira estão agrupados desordenadamente ao redor das locomotivas e vagões, o que acentua o aspecto de abandono e descaso.

Fotos 9, 10 e 11. Locomotiva n.º 2 "pixada" com tambores de óleo jogados em frente.



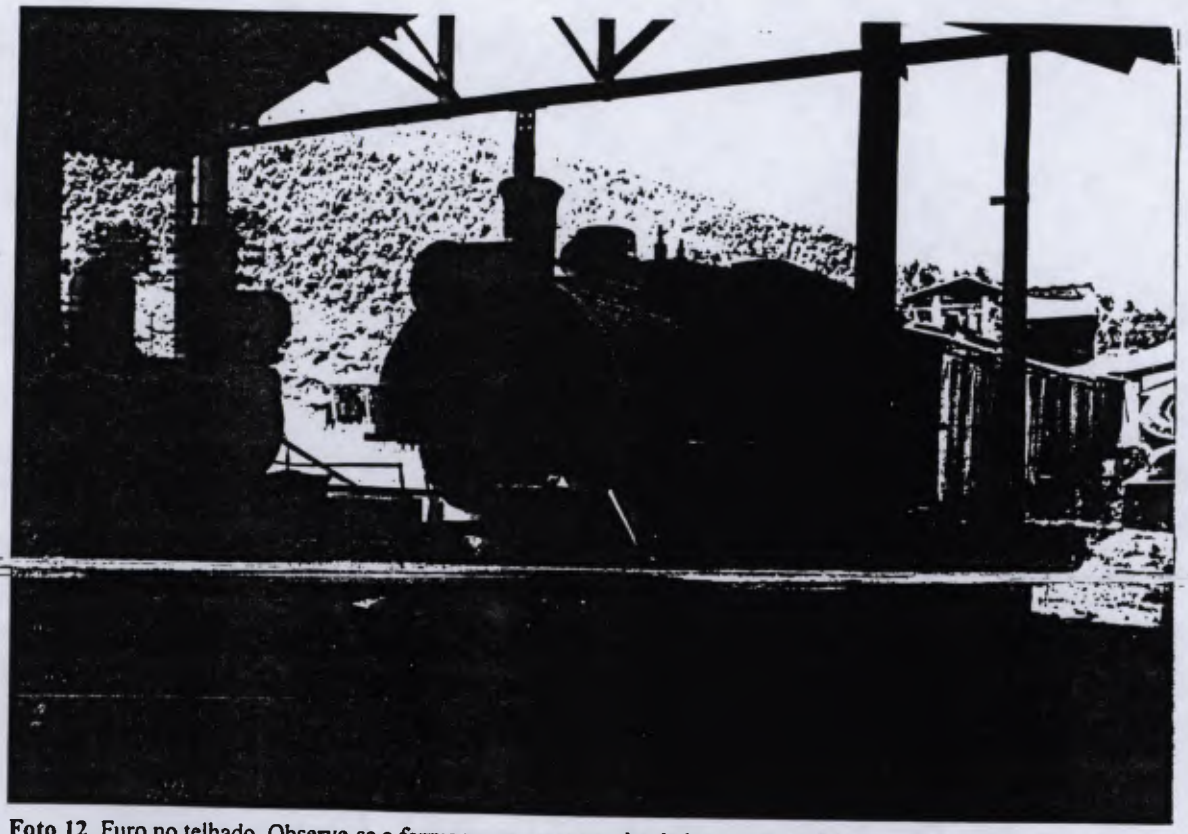
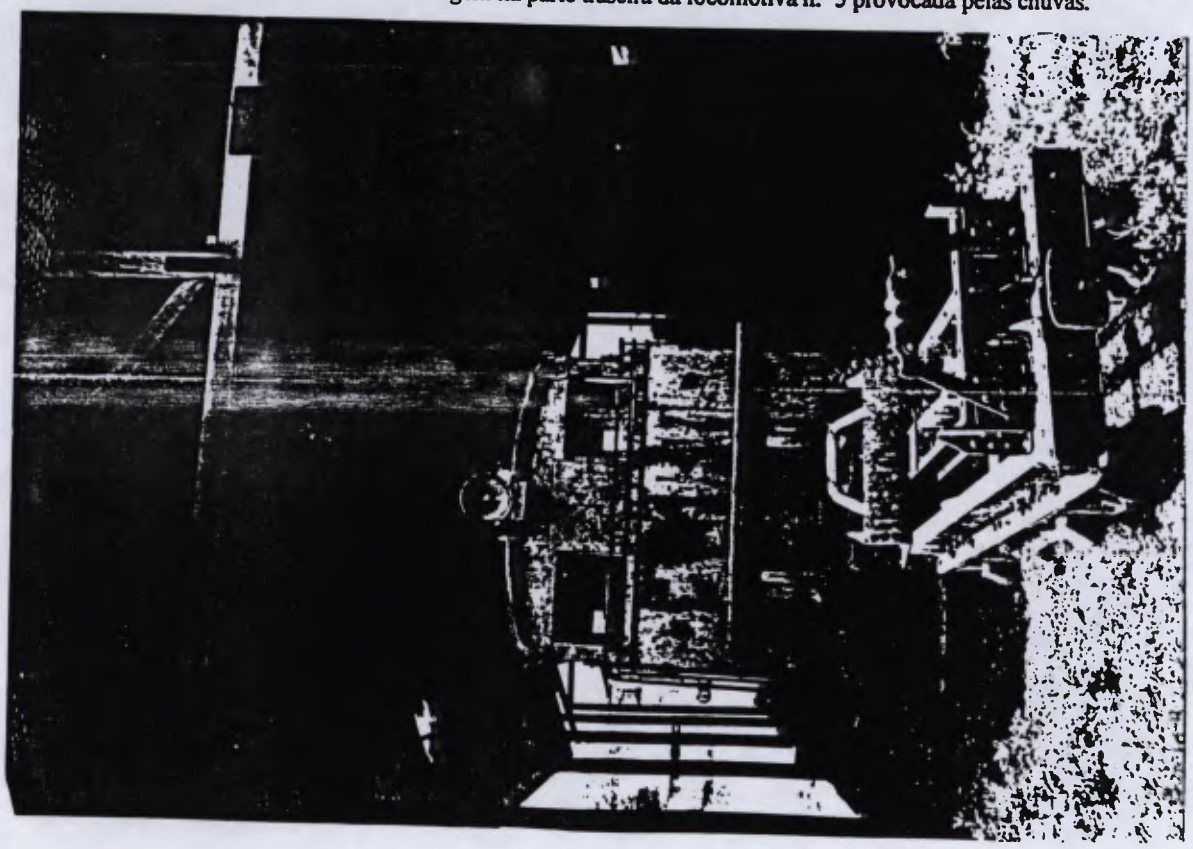


Foto 12. Furo no telhado. Observe-se a ferrugem na parte traseira da locomotiva n.º 5 provocada pelas chuvas.



739

Foto 13. Note-se, à direita, bancada de serviço.

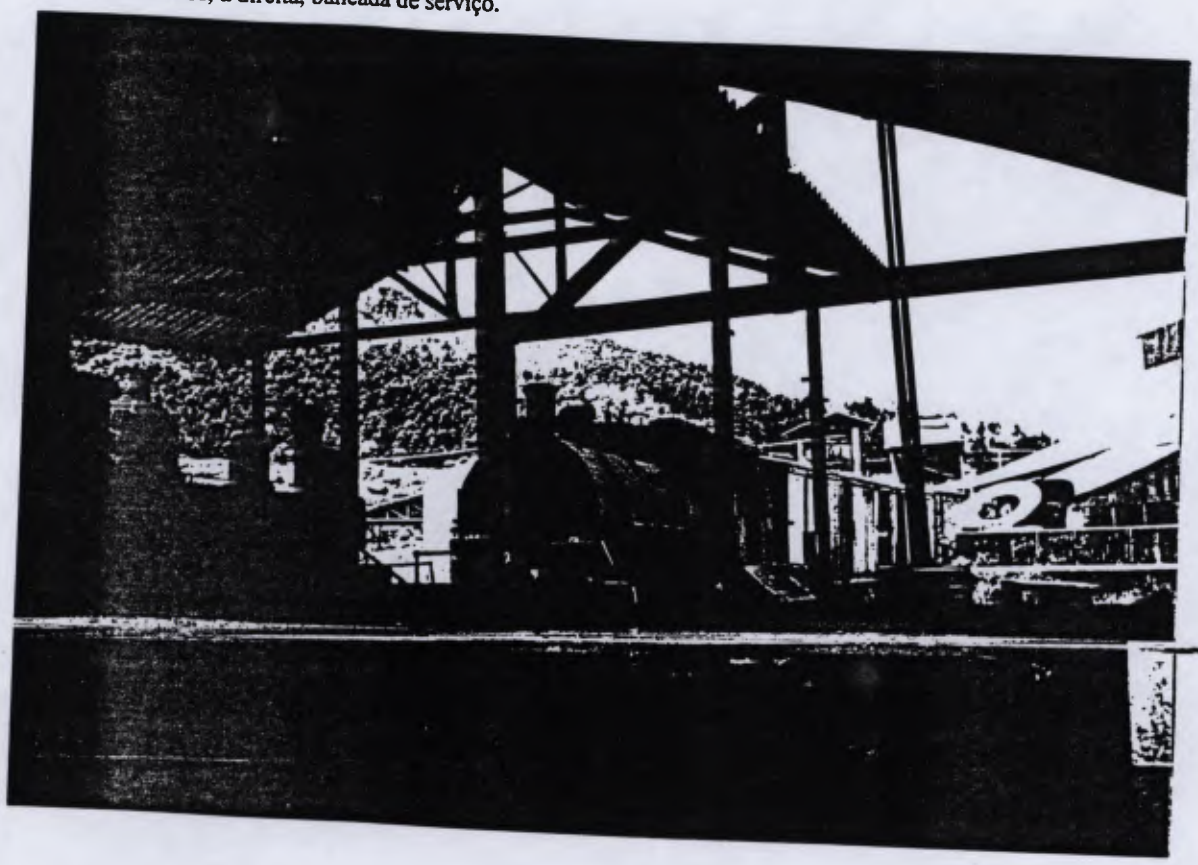


Foto 14. A mesma bancada, com o motor de uma serra circular visível à esquerda.

Foto 15. Placas de sinalização jogadas sobre a locomotiva 14.

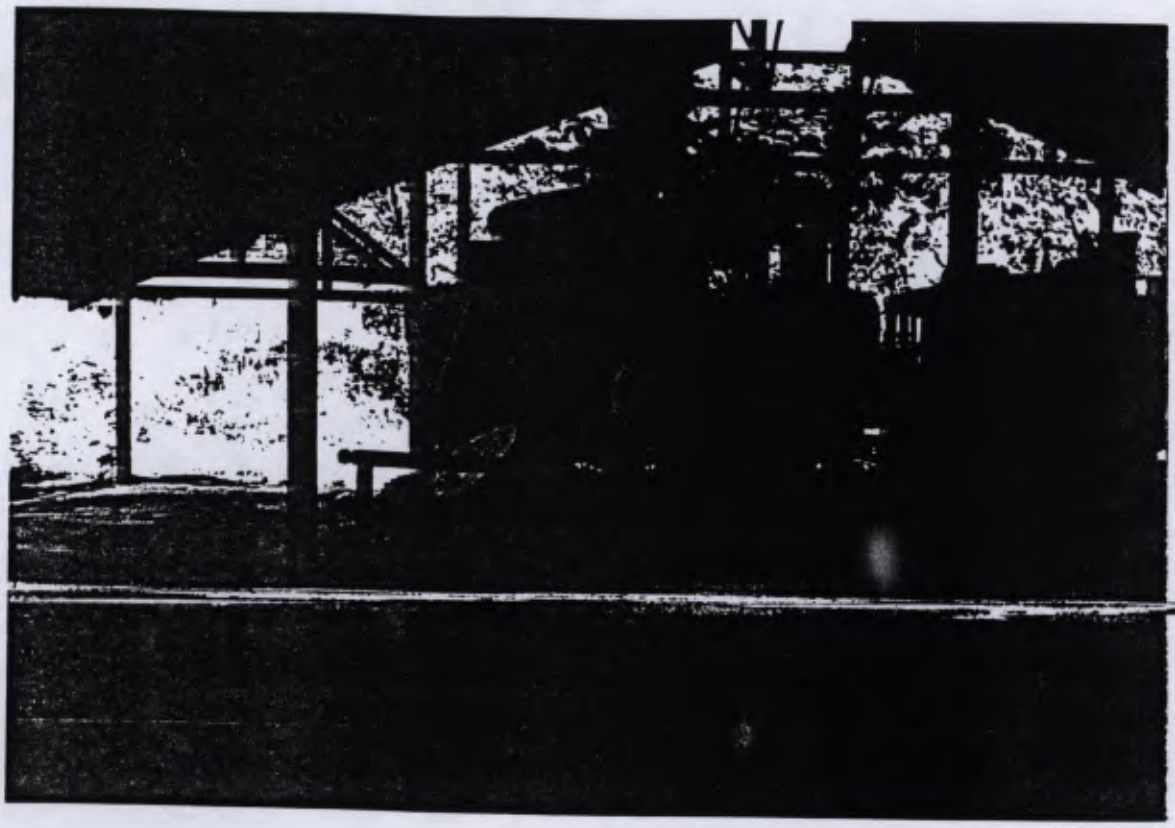
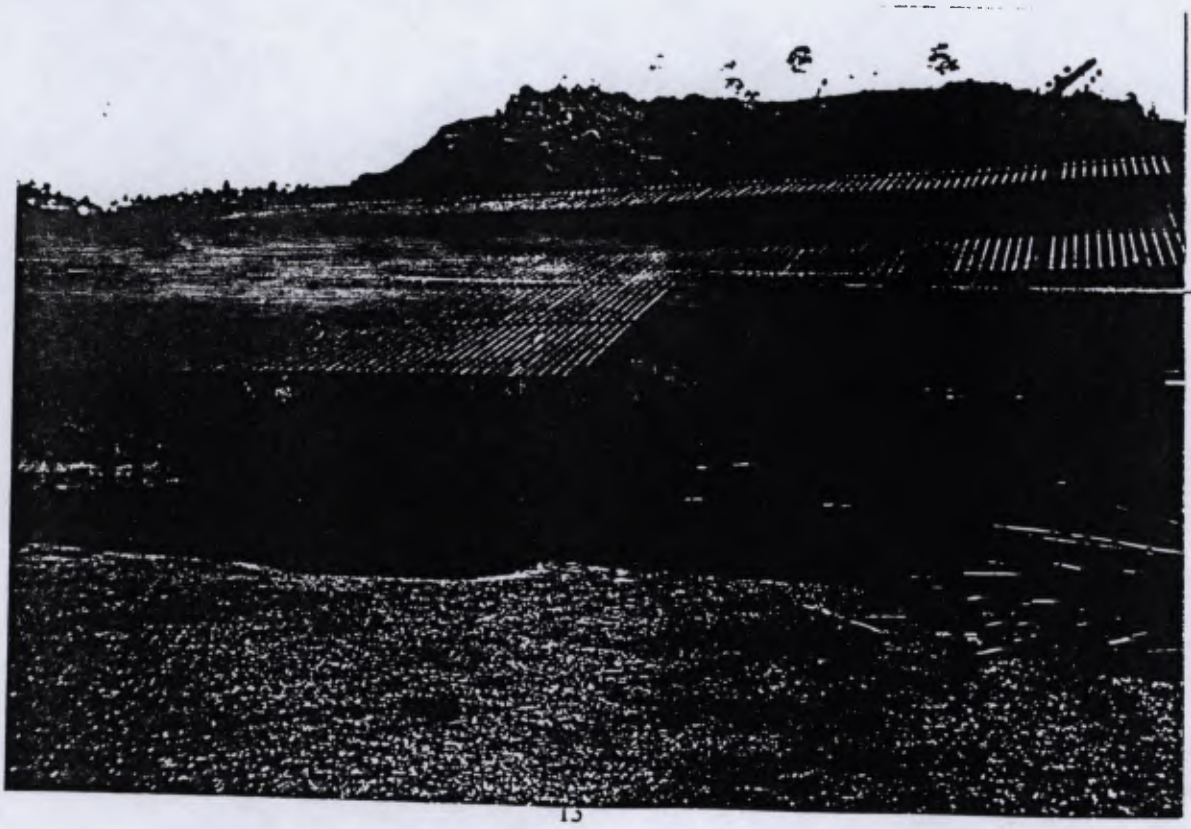
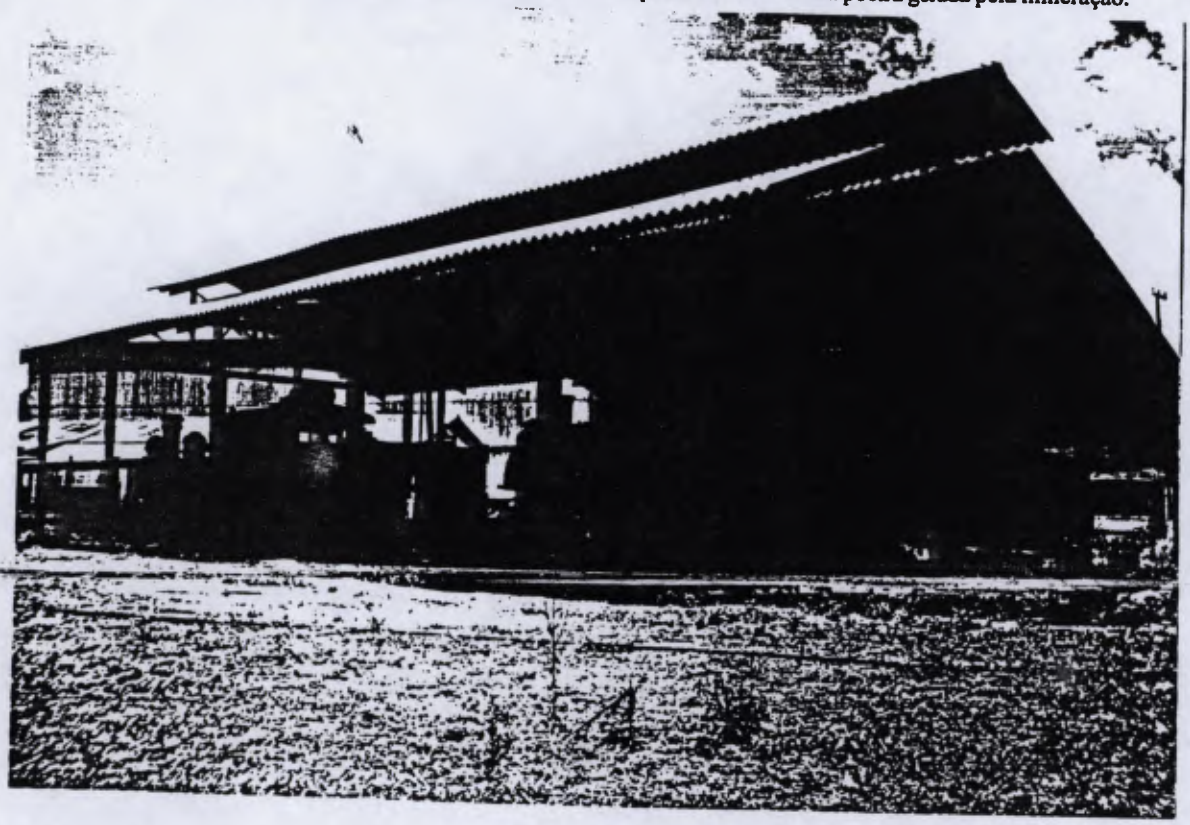
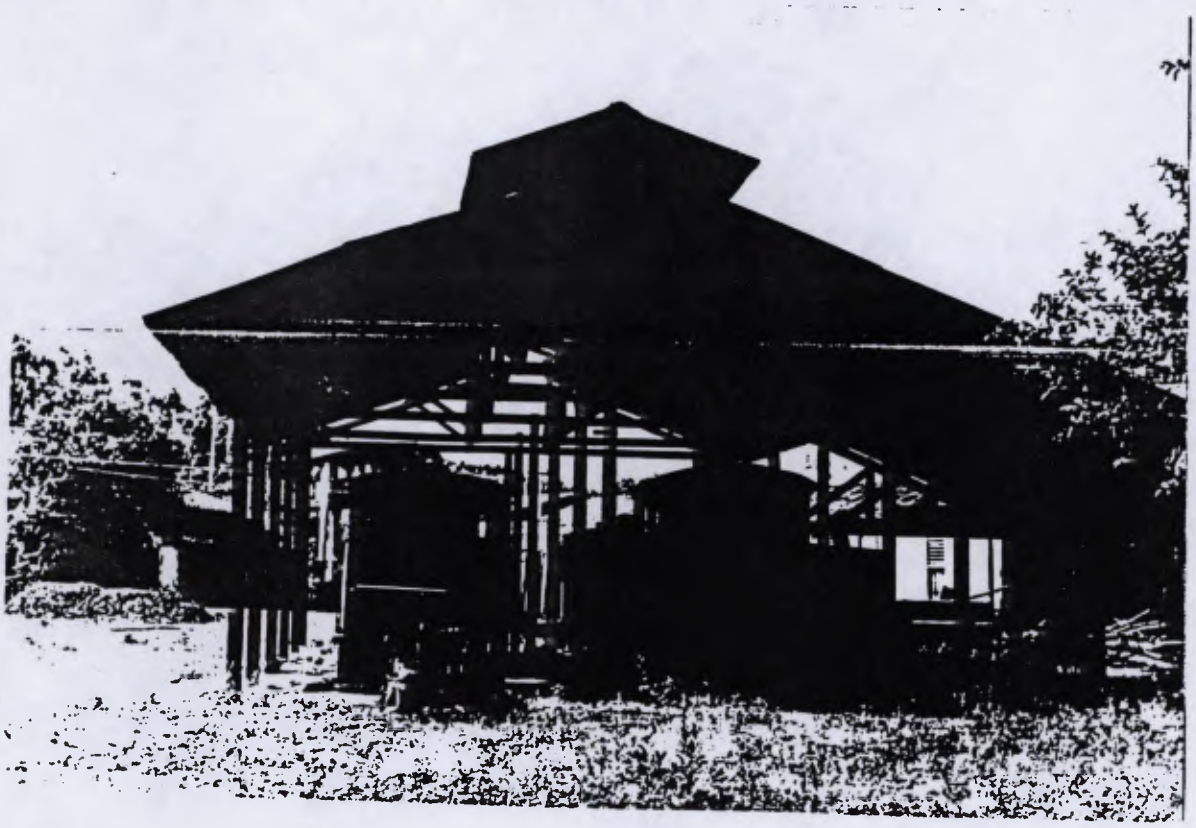


Foto 16. Em primeiro plano, à direita, empilhamento inadequado de madeira nas proximidades do Abrigo 2 gerando risco de incêndio.

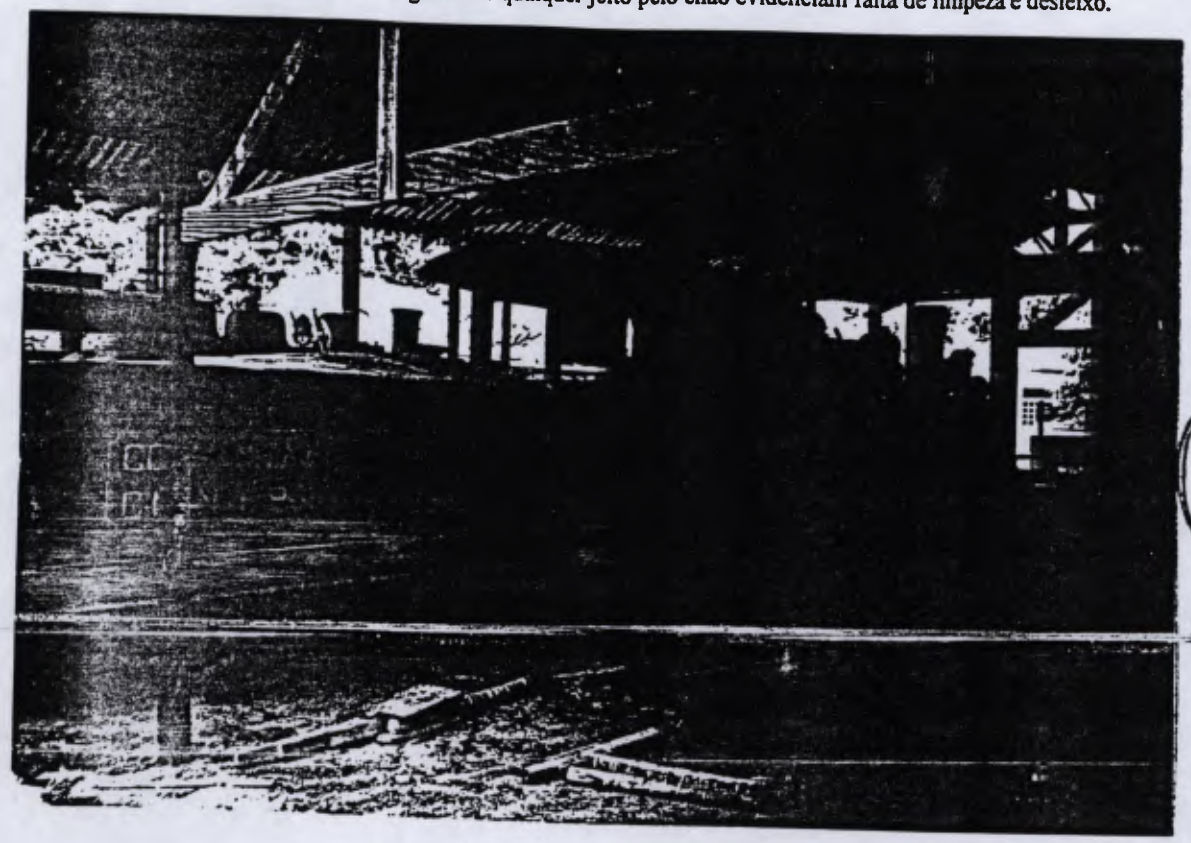


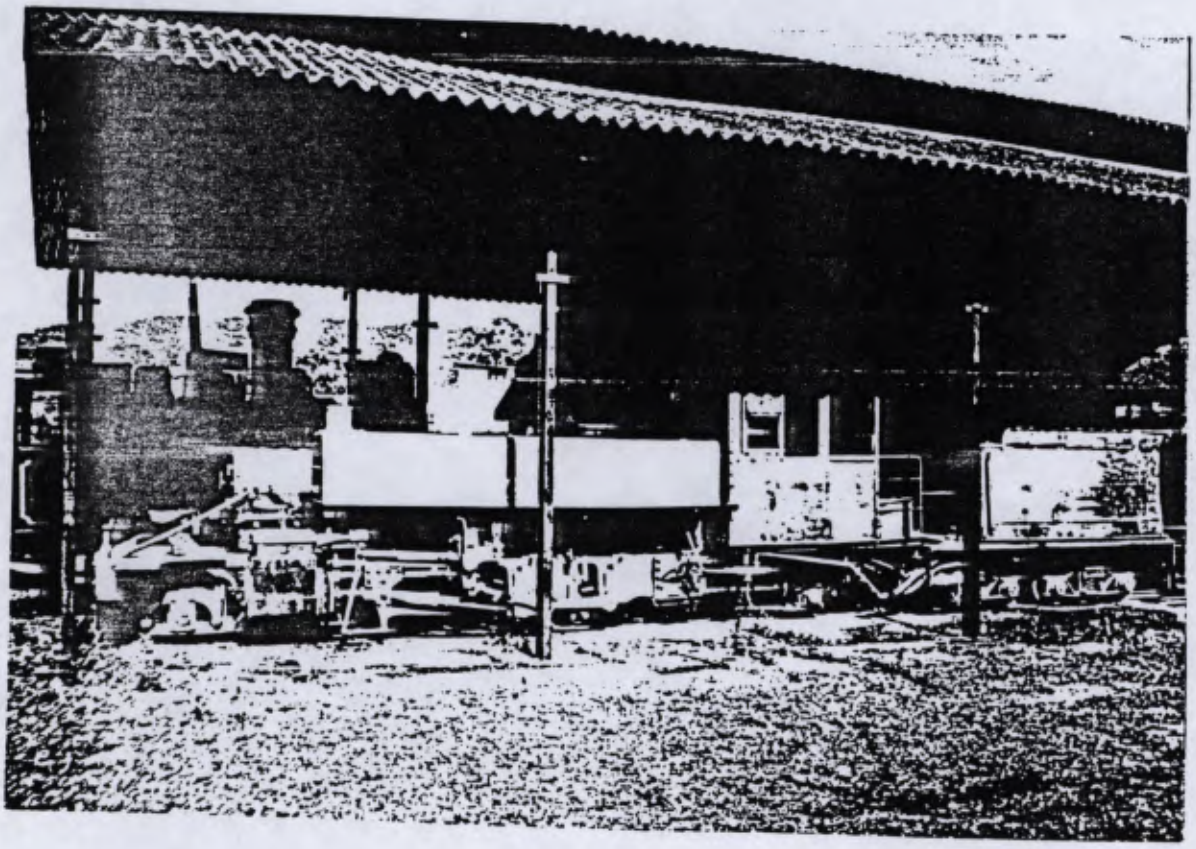
Fotos 17 e 18. Apesar do Abrigo 2 estar em situação relativamente melhor que o n.º 1, é igualmente inadequado por causa das laterais abertas que deixam as locomotivas muito expostas às chuvas e à poeira gerada pela mineração.



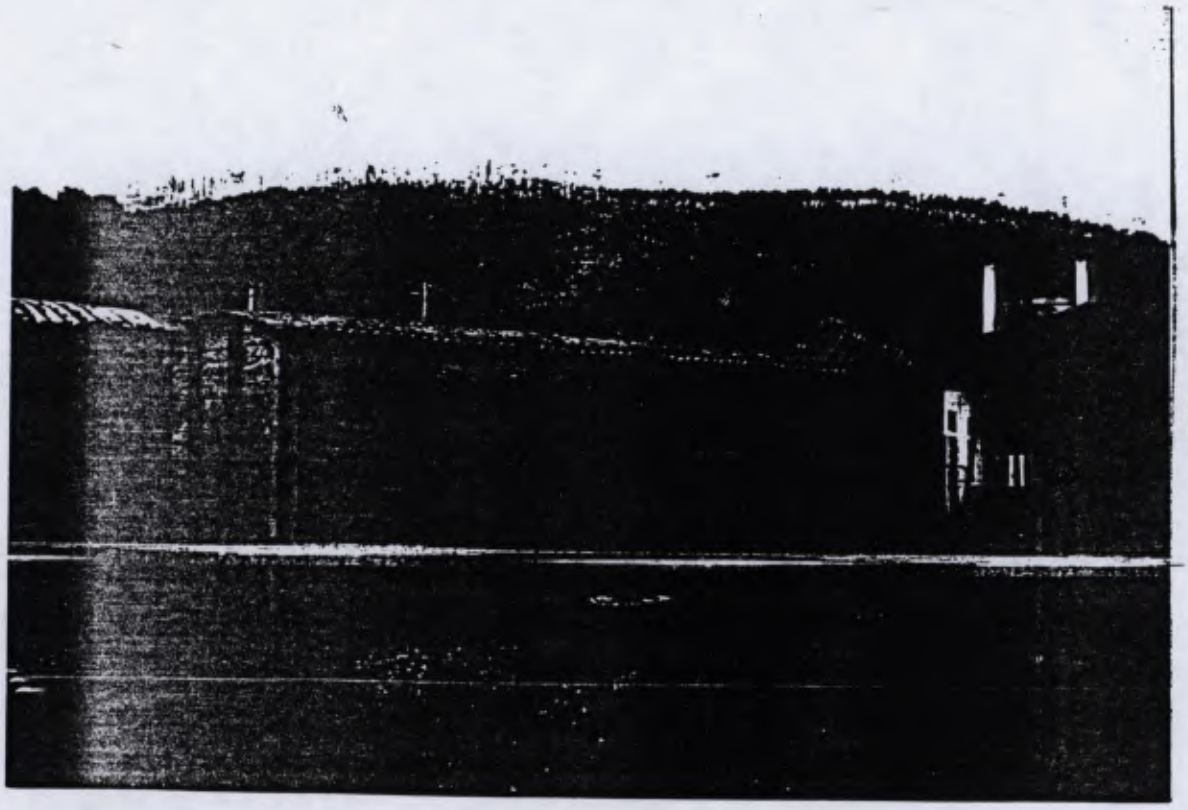


Fotos 19 e 20. Pedaços de madeira largados de qualquer jeito pelo chão evidenciam falta de limpeza e desleixo.





Fotos 21 e 22. Uso inadequado de vagões de carga da EFPP no Abrigo n.º 2. O primeiro usado para armazenamento de tambores de óleo, caracterizando risco de incêndio; o segundo para guardar sucata alheia à ferrovia.



- **Abrigo n.º 3**. Situado nas proximidades do Abrigo 2 (ver plantas e croqui em anexo), protege precariamente a locomotiva n.º 8, expondo-a a rajadas de chuvas pelas laterais.

Fotos 23 e 24. Telhado e colunas bastante inclinados, com evidente risco de desabamento.

Foto 25. Lado da locomotiva mais exposto às chuvas. Note-se a oxidação mais avançada nas partes inferiores. Para comparação, observar rodas, braçagem e chapas laterais da mesma máquina na foto 24.

b) Oficinas de Manutenção Pesada de Gato Preto

Embora, em princípio, esse local possa ser entendido como o mais adequado à proteção do material rodante dentre todos os existentes na EFPP, um conjuntos de fatores concorrem para que o estado de conservação dos carros abrigados em Gato Preto esteja bem mais precário do que em Perus ou no Pátio de Cajamar.

A primeiro e principal mazela é a ausência dos cuidados mais elementares, como limpeza e capinação. O pátio interno, em frente às oficinas propriamente ditas, está tomados por gramíneas e vegetação arbustiva (que já está penetrando em alguns carros) enquanto trepadeiras cobrem grande parte do telhado. O problema é tão grave que, para tirar fotos dos carros da ferrovia aí estacionados, foi necessário aparar o mato que viceja ao seu redor.

Há falta de telhas em diversos pontos da cobertura, o que faz com que, por exemplo, as locomotivas 7 e 11 estejam constantemente expostas a chuvas apesar de estarem estacionadas na parte central do abrigo. Outro sinal de desleixo é uma coluna de madeira apodrecida à direita da máquina n.º 11, na intersecção de dois níveis da cobertura. (ver foto abaixo e planta das oficinas de Gato Preto em anexo). Caso não sejam tomadas providências, em pouco tempo teremos um desabamento neste ponto.

A grande extensão da coberturas deveria ter permitido que os veículos abrigados em Gato Preto não tomassem chuvas lateralmente. Contudo, diversos carros foram postos em locais particularmente desfavoráveis, como que para expô-los a uma degradação mais acelerada. É o caso das locomotivas 1 e 3.

Tudo isso se soma à própria localização das oficinas de Gato Preto, cercadas por morros por trás e pelas laterais de um modo tal que nem são bem arejadas nem recebem iluminação solar direta em seus interiores. Conseqüentemente, a umidade torna-se mais intensa favorecendo uma oxidação mais rápida dos componentes metálicos.

Foto 26. Mato e trepadeiras tomando conta de tudo.

Foto 27. Um dos muitos pontos em que o teto está danificado.

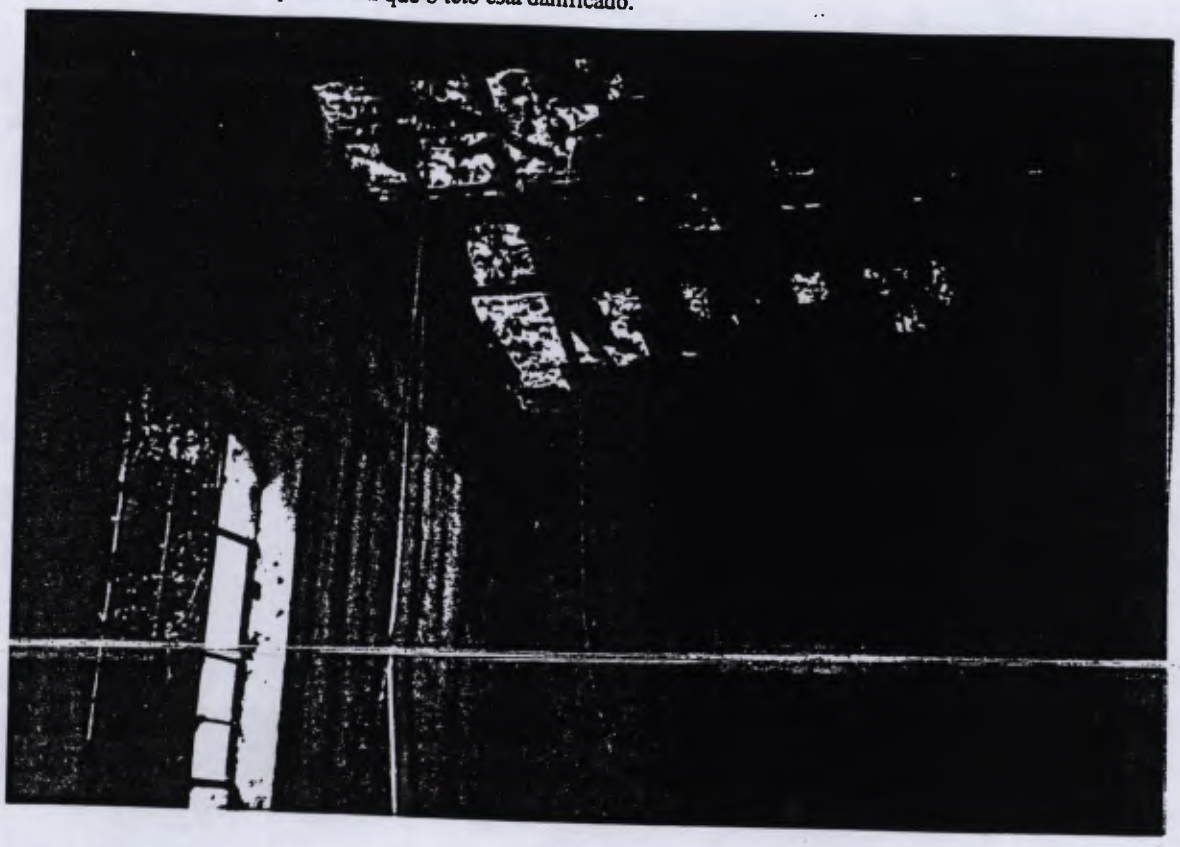
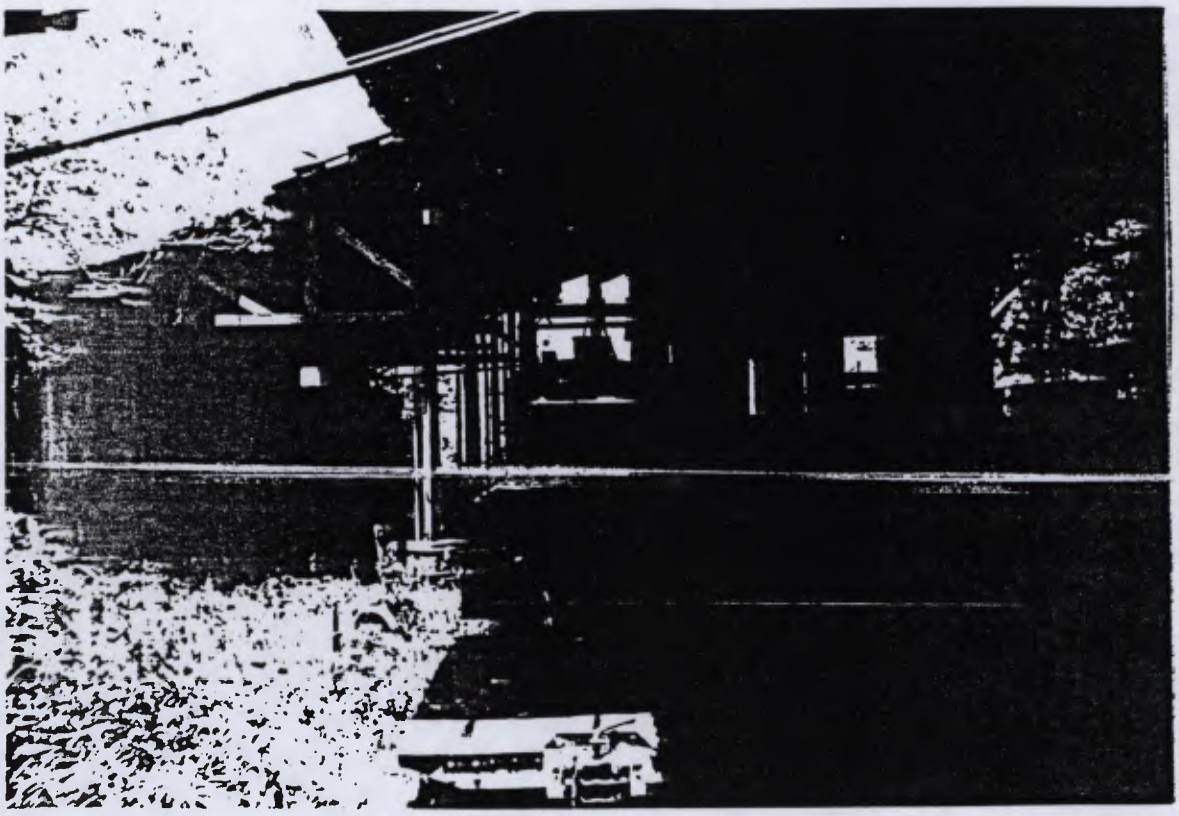


Foto 28. Em primeiro plano, coluna de madeira deteriorada à direita da locomotiva n.º 11. Risco de desabamento.

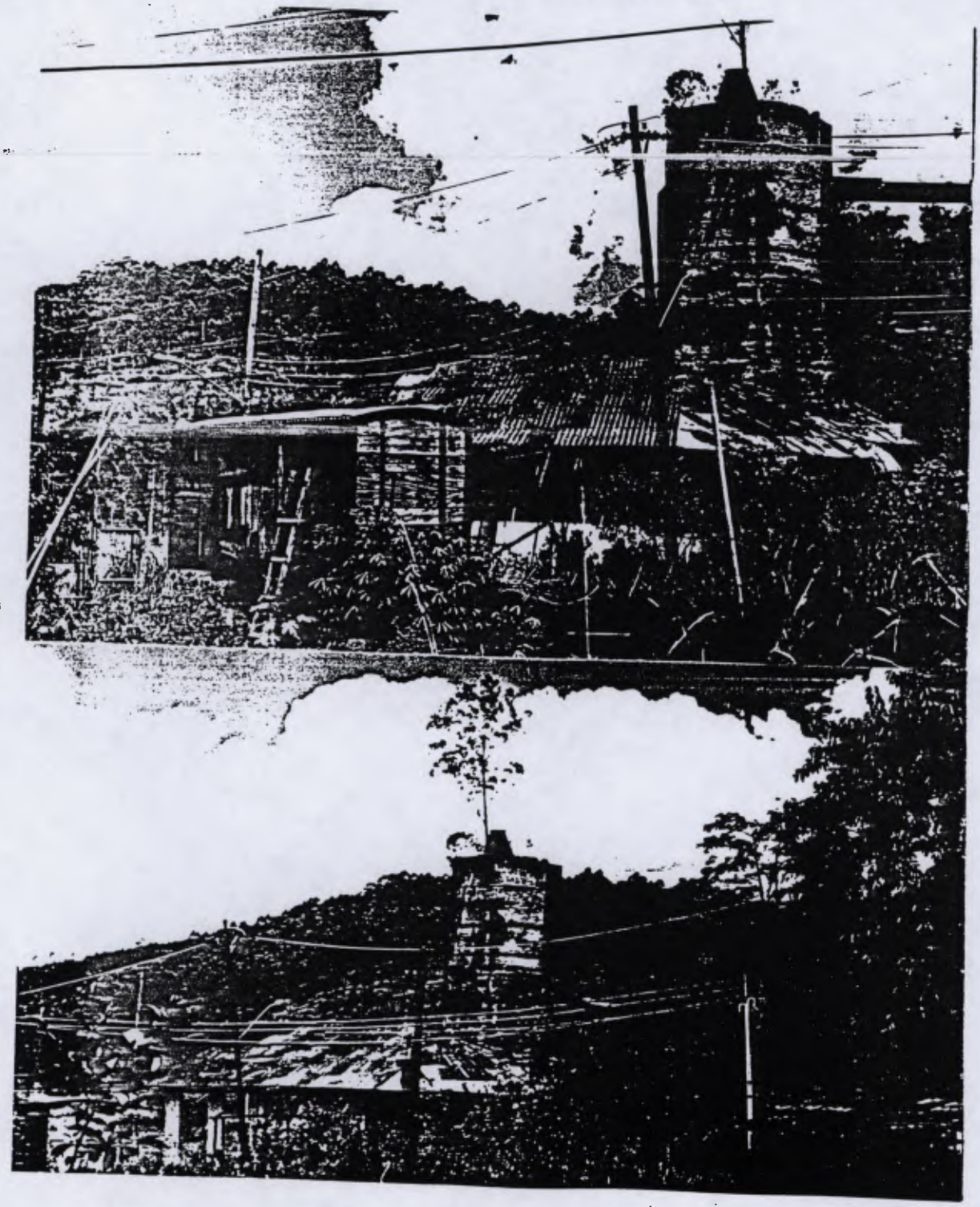
Foto 29. Note-se tanto a ausência de proteção lateral quanto de iluminação solar direta.



III- Situação da Caieira de Gato Preto

Última edificação desse tipo - em toda a Perus-Pirapora, bem expressamente tombado pelo CONDEPHAAT (conforme pg. 574-6 da Resolução de 11.12.1995 em anexo), a Caieira está numa situação crítica. O risco de desabamento é iminente. A estrutura está comprometida por rachaduras bastante visíveis em sua alvenaria, problema acentuada por um eucalipto que cresce em seu topo. O telhado está numa situação igualmente precária, vazado em muitos pontos.

Fotos 30 e 31. Diversas rachaduras nas paredes, a maior causada por um eucalipto que é apenas o maior dentre os vários exemplares de sua espécie instalados no alto da Caieira. Telhado muito danificado.



750

Foto 32. Note-se o grande buraco na intersecção da cobertura com a estrutura em alvenaria.

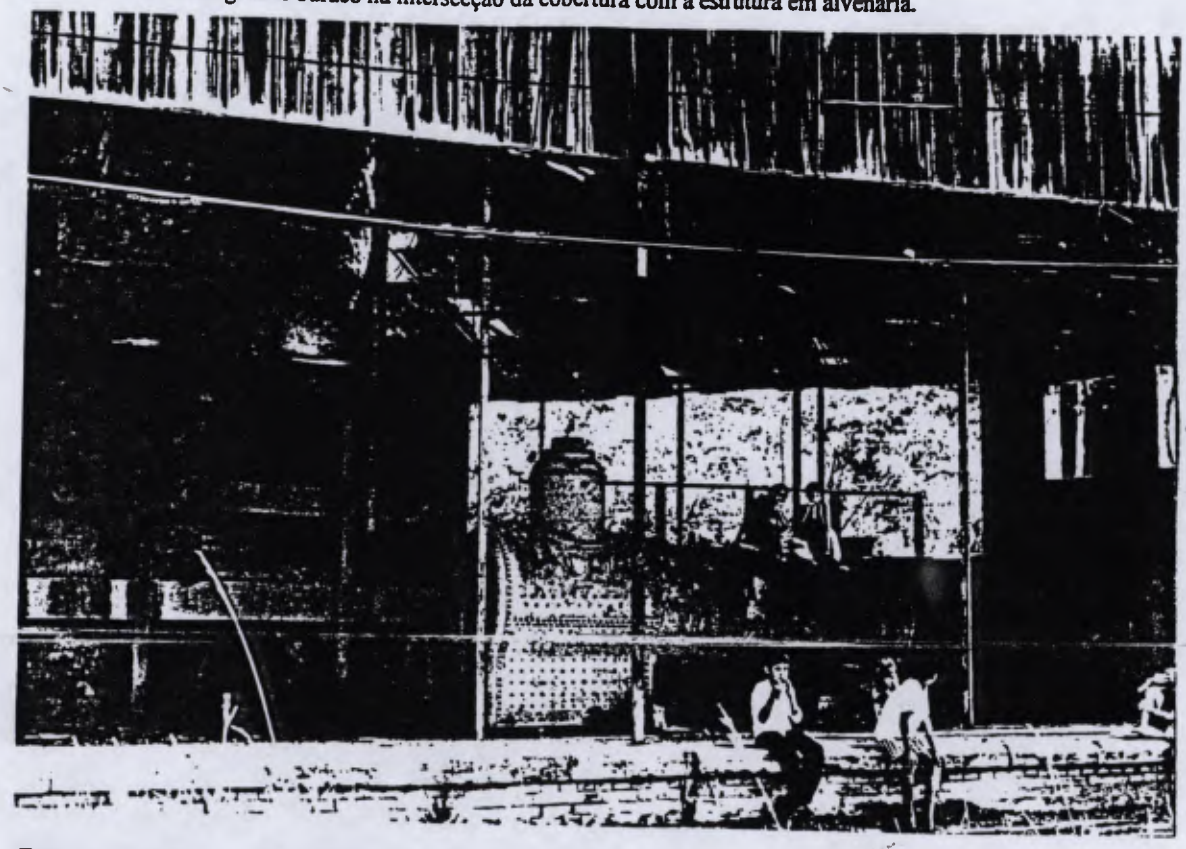


Foto 33. Vista geral, com as Oficinas de Manutenção Pesada à direita.

85

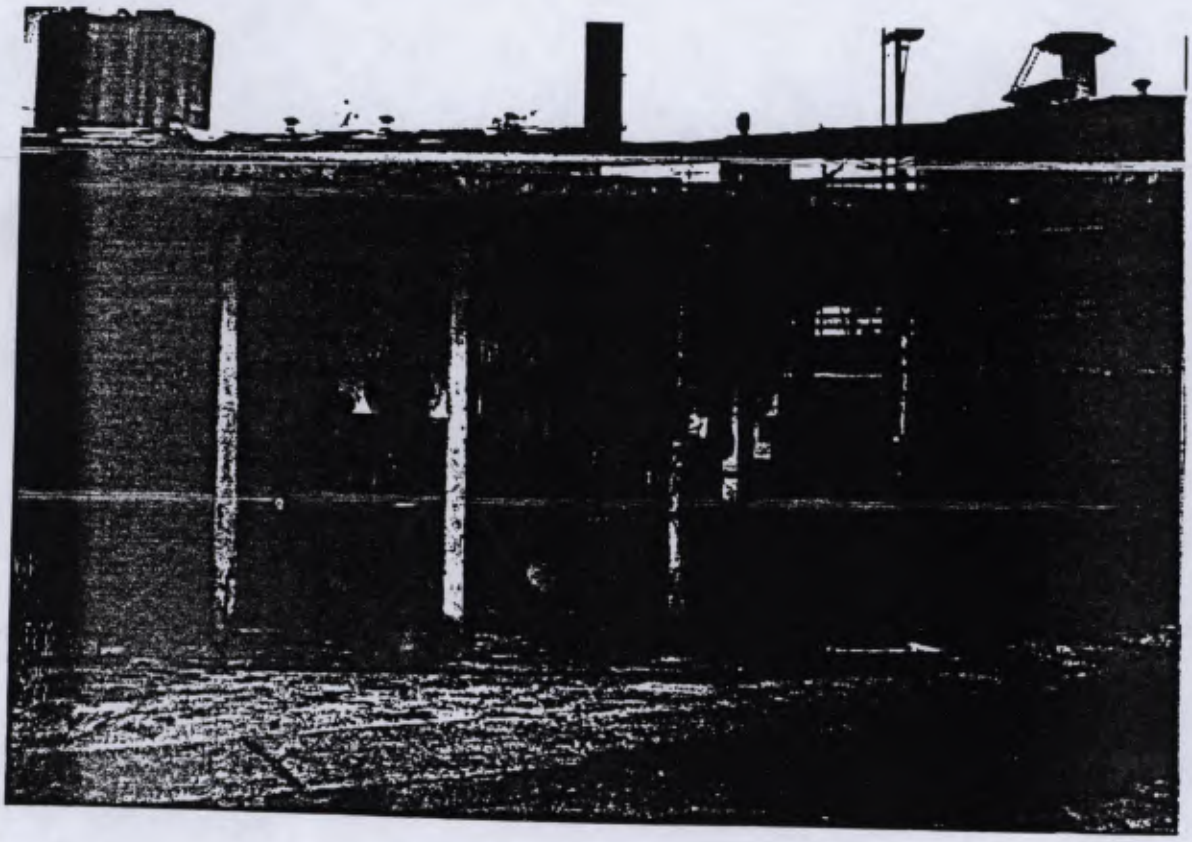
IV - Locomotivas expostas a chuvas

Pelo que já foi exposto, praticamente nenhuma locomotiva da EFPP está abrigada em condições plenamente satisfatórias. Esse item, dedicado às máquinas em situação mais comprometedora, será dividido em:

a) Locomotivas parcialmente abrigadas

Além da Locomotiva n.º 8 (Abrigo 3, fotos 23 a 25), estão nesta condição:

Foto 34. Locomotiva 16. O único engenho deste tipo estacionado na Fábrica de Cimento, em Perus. Tender bastante danificado pela exposição total às intempéries. Ferrugem nas rodas, braçagens, caldeira e cabine provocada por chuvas vindas lateralmente.



752

Foto 35. Gato Preto. Locomotiva 3. Parcialmente no tempo. Parte traseira exposta permanentemente a chuvas por dano no telhado. Vidro quebrado. Para tirar esta foto, foi necessário cortar o mato que escondia rodas, braçagens e parte da cabine.

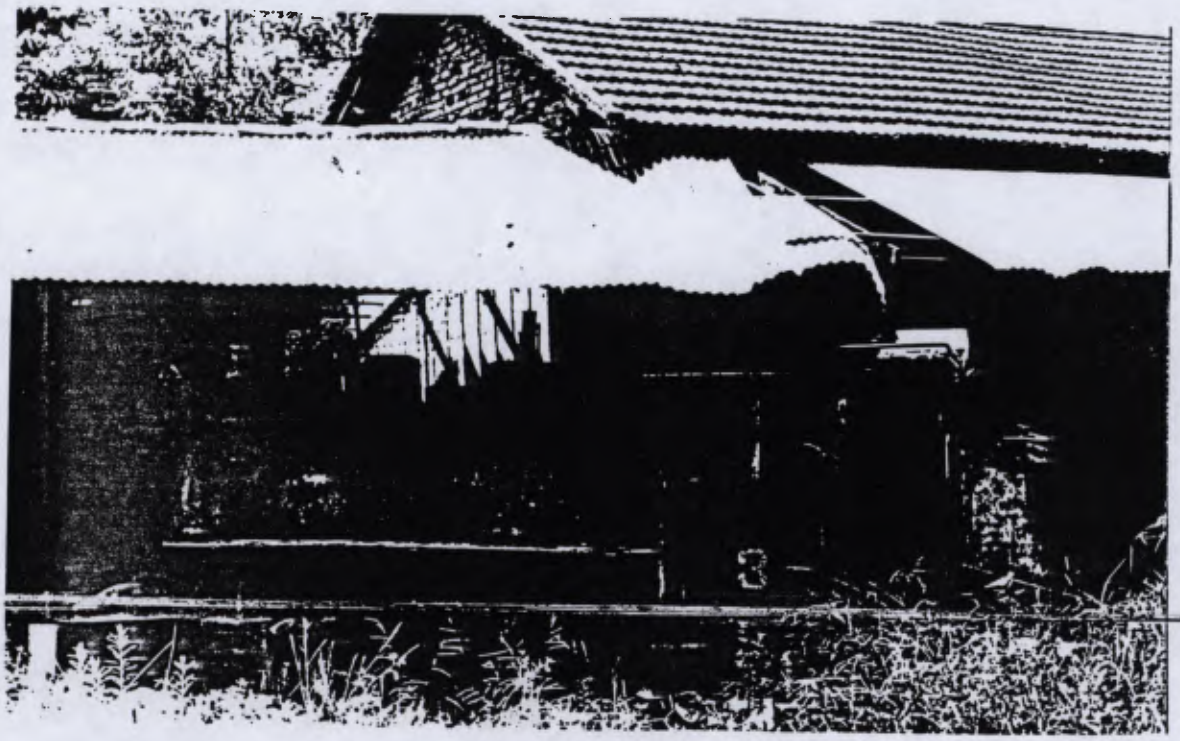
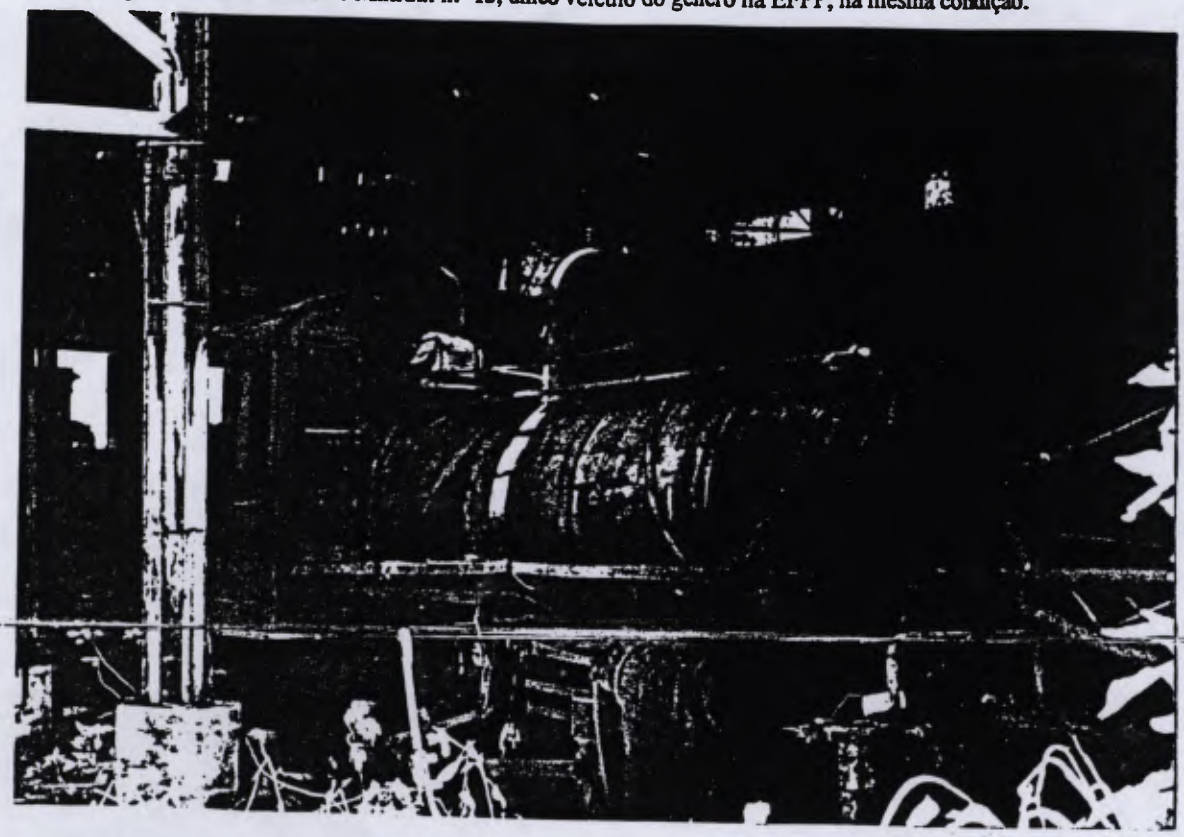


Foto 36. Gato Preto. Locomotiva 6 com mato avançando pela lateral esquerda. Trepadeiras subindo na plataforma da máquina.

Fotos 37 e 38. Gato Preto. Locomotiva 7. Lateral esquerda exposta ao tempo. Na foto 38, à direita, note-se cabo e guincho do Guindaste Manual n.º 13, único veículo do gênero na EFPP, na mesma condição.



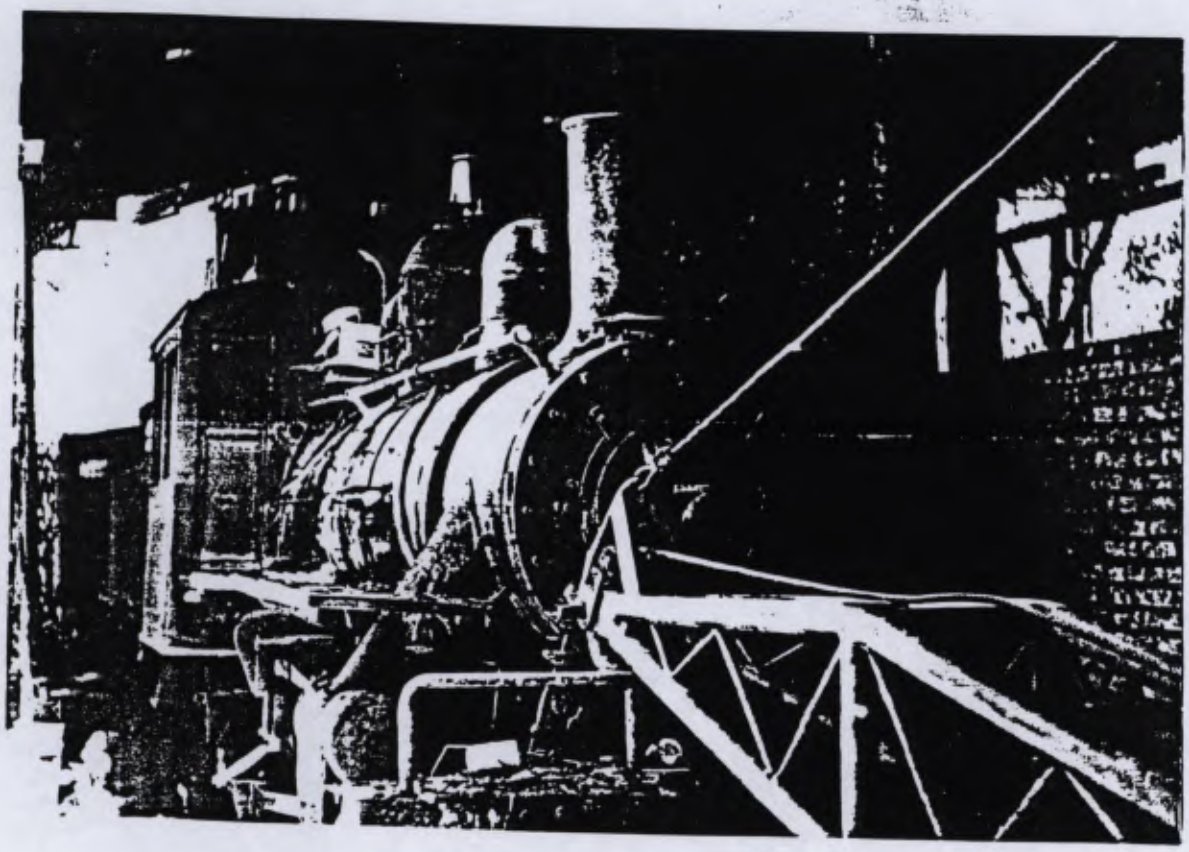
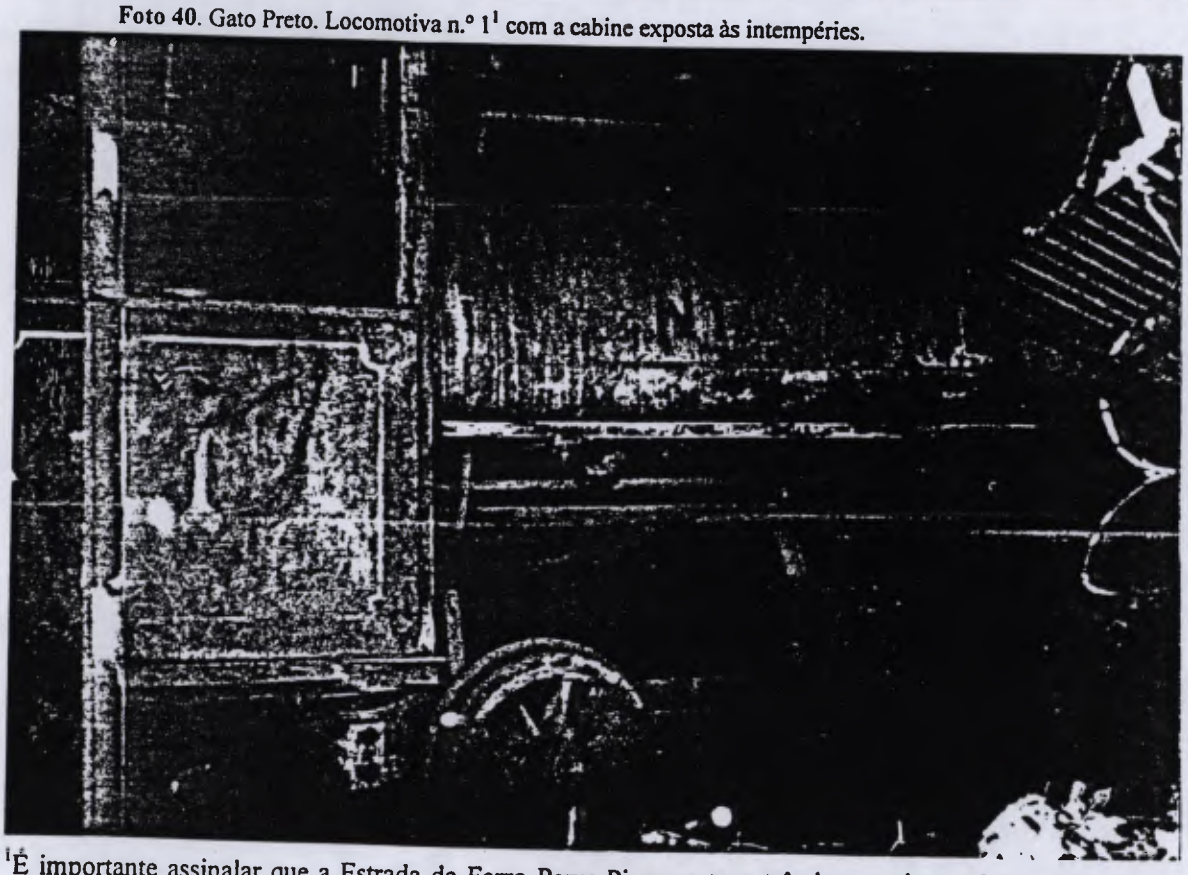


Foto 39. Gato Preto. Locomotiva 7. Rombo na proteção da caldeira provocado por bica d'água cai neste ponto da máquina em dias de chuva.

Foto 40. Gato Preto. Locomotiva n.° 1[1] com a cabine exposta às intempéries.

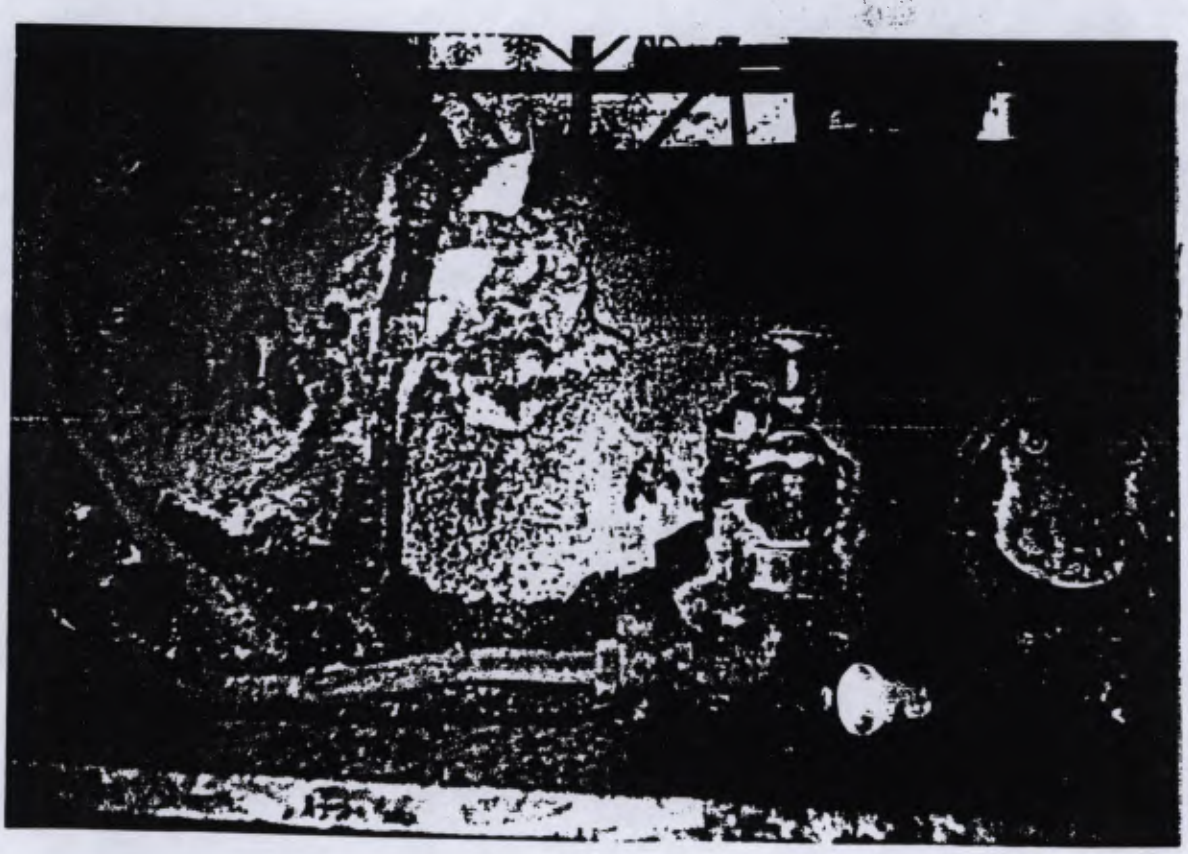


[1]É importante assinalar que a Estrada de Ferro Perus-Pirapora teve três locomotivas n.° 1: a primeira, batizada de "Jaraguá" foi transferida para outra ferrovia nos primeiros anos da EFPP. **A terceira máquina a receber o n.° 1 é esta estacionada em Gato Preto**; não deve ser confundida com a segunda n.° 1 ("Dr. Sylvio de Campos") deixada ao tempo no Pátio de Cajamar, perto do Abrigo 2.

Foto 41. Gato Preto. Locomotiva 18, com a frente exposta ao tempo.

Fotos 42, 43 e 44. Locomotiva n.º 11 (já mostrada na foto 28). Recebe um tal volume de chuvas através de falhas no telhado em sua seção intermediária que se constituiu num caso particularmente grave de deterioração. Já tendo rompido a proteção exterior, a ferrugem está agora agindo diretamente na caldeira, parte vital da máquina.

756

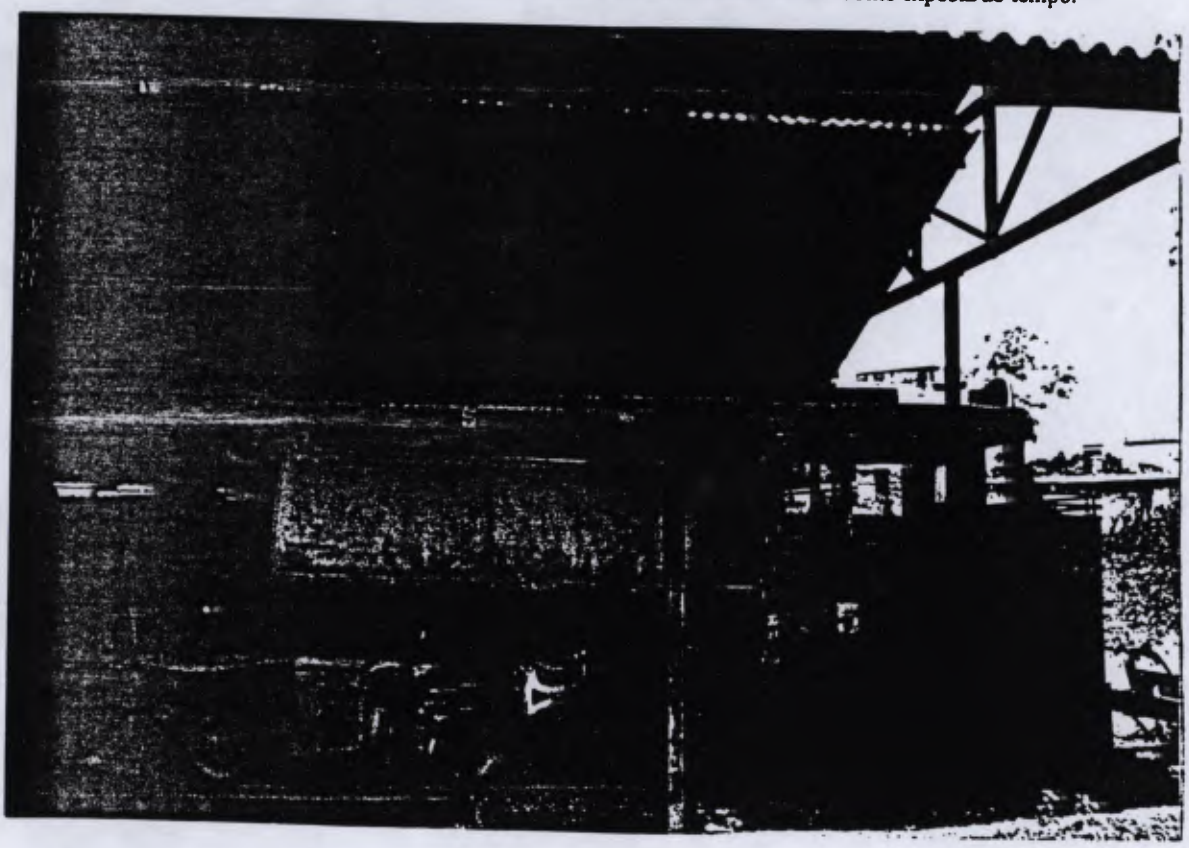


91

757

Foto 45. Pátio de Cajamar (Abrigo 2). Locomotiva 2, ao fundo, apresentando a cabine exposta a chuvas.

Foto 46. Pátio de Cajamar. (Abrigo 2). Locomotiva 5 com extremidade da cabine exposta ao tempo.

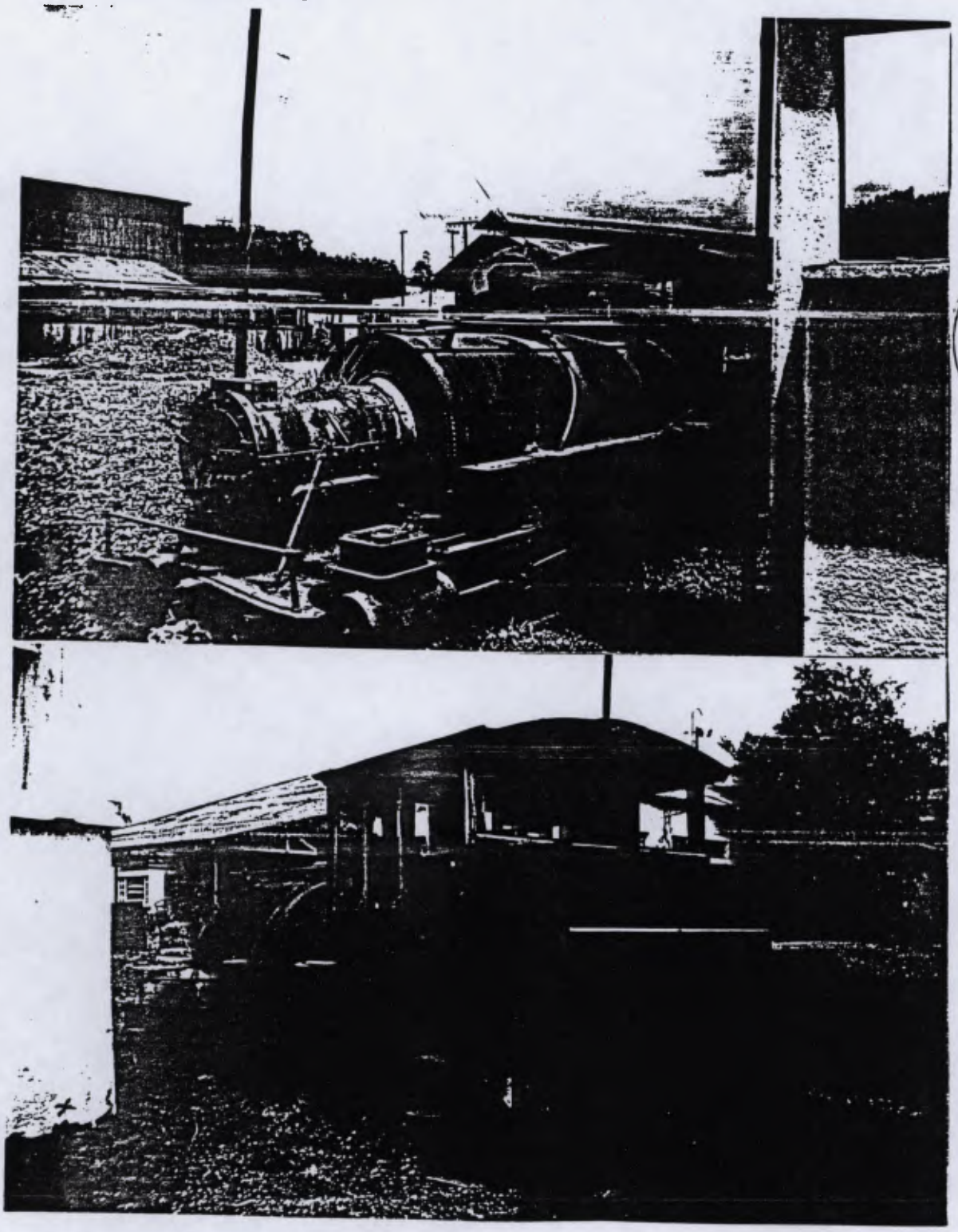


92

b) Locomotivas totalmente expostas a chuvas

Além das máquinas estacionadas na "Fila da Morte" (caso que será tratado à adiante), nesta categoria se enquadra a

Foto 47. Locomotiva n.º 1 ("Sylvio de Campos"), abandonada ao relento e às chuvas no Pátio de Cajamar, nas proximidades do Abrigo 2.



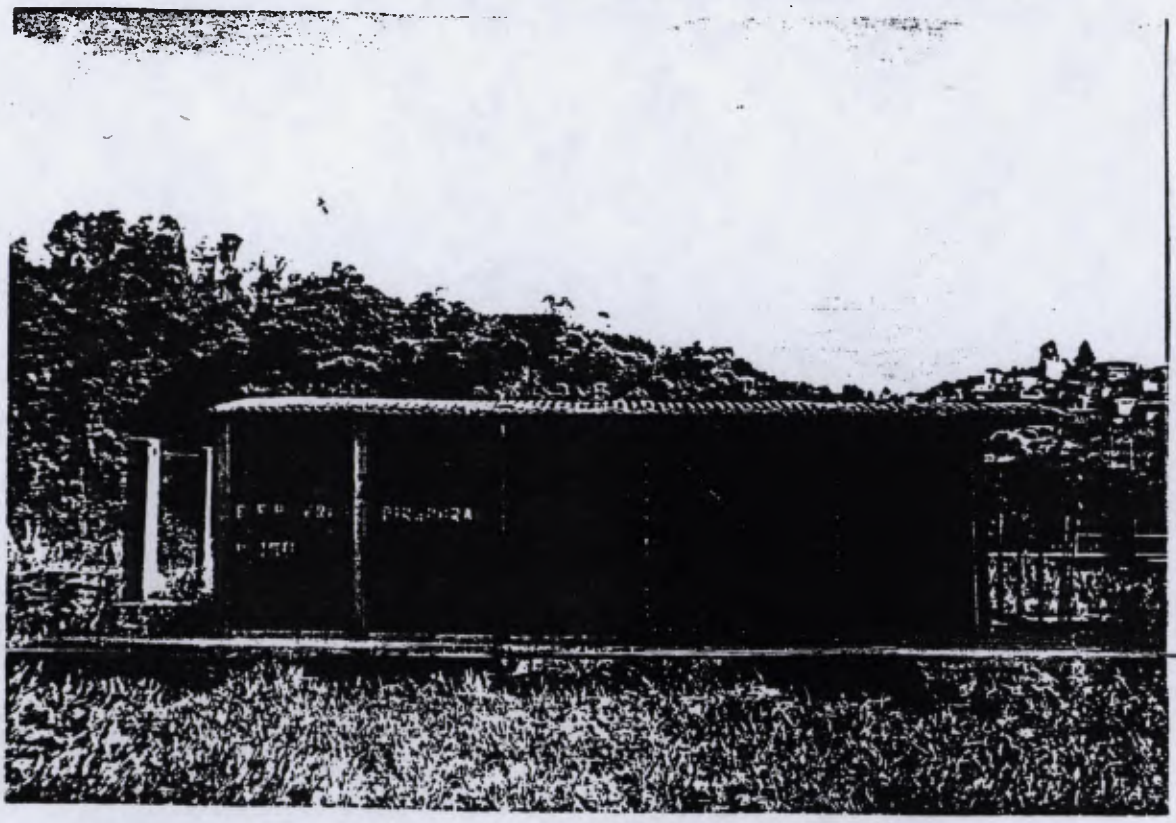
V - Carros com laterais de madeira em locais descobertos

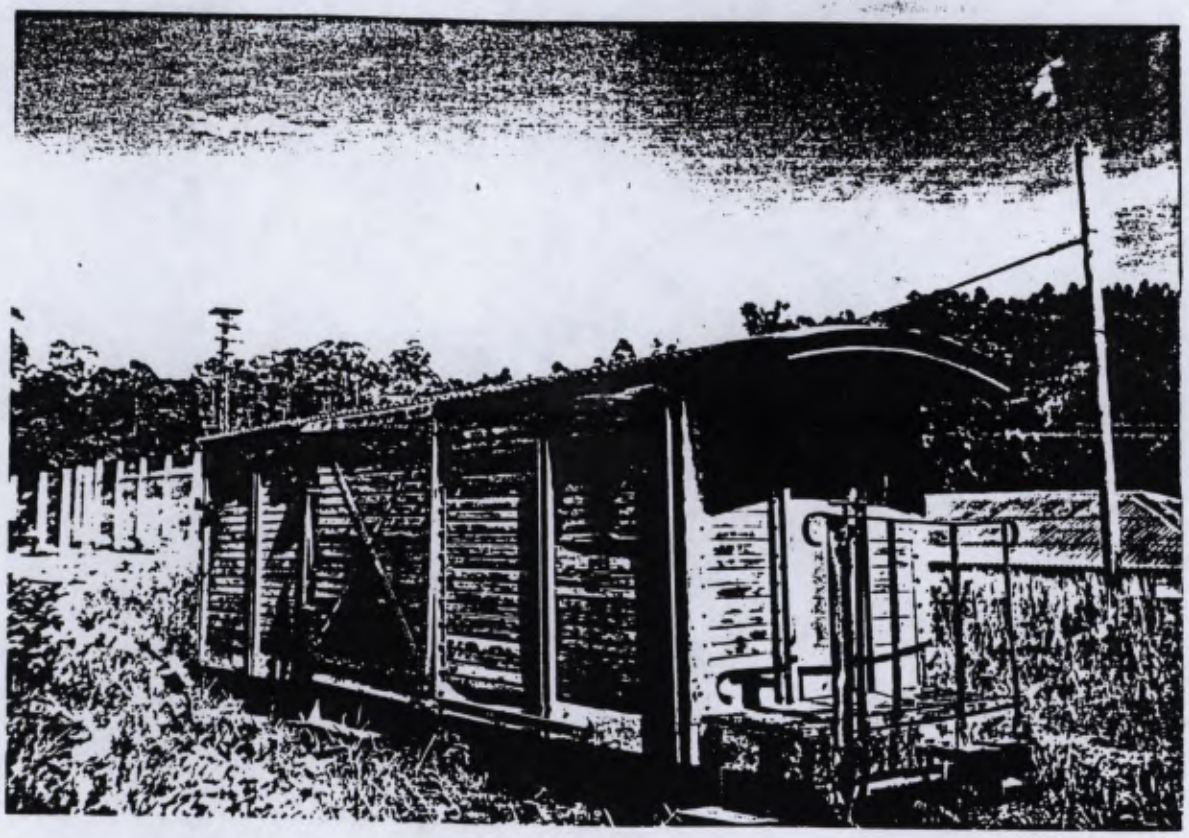
a) Fábrica de Cimento Portland Perus

Fotos 48 e 49. 8 vagões-prancha parados em frente à Carpintaria (ver planta geral da Fábrica em anexo). Piso e laterais totalmente apodrecidos.

760

Fotos 50 e 51. Vagões fechados s/ n.º e 150 nas proximidades dos vagões-prancha das fotos 48 e 49.

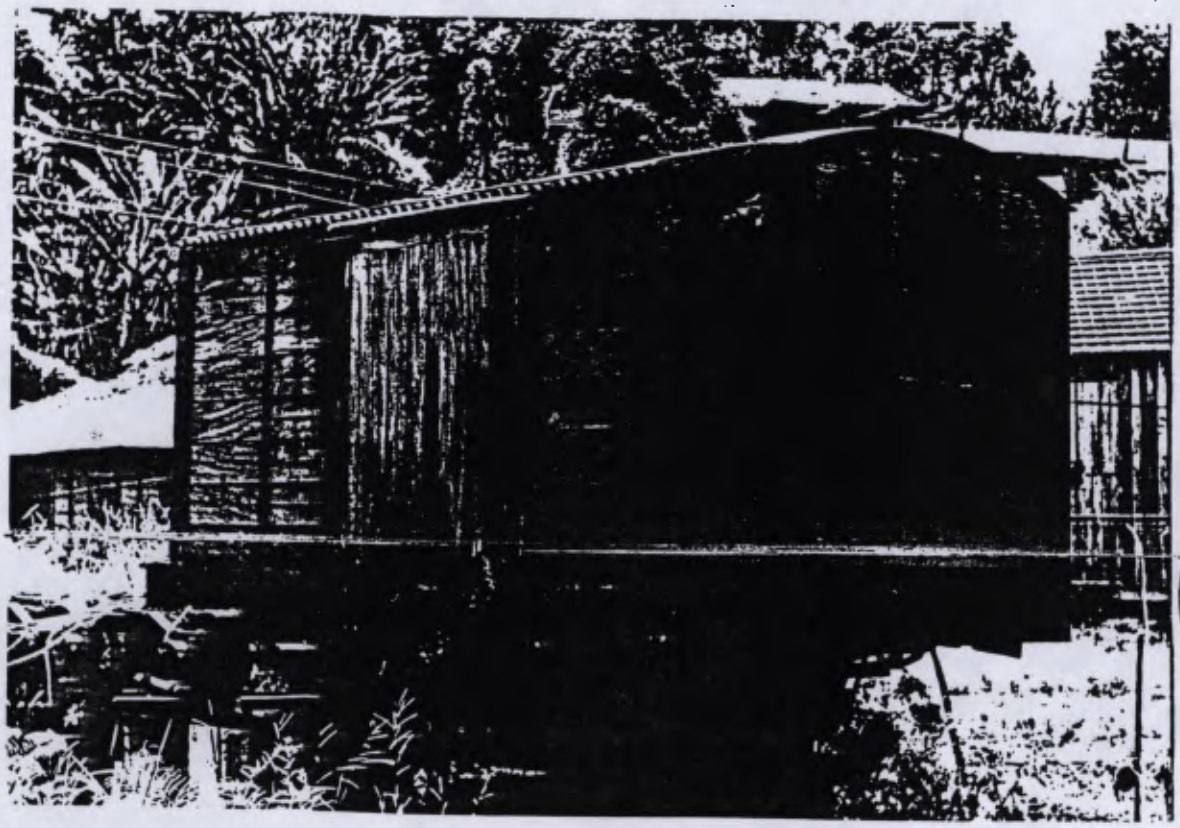




767

b) Oficinas de Gato Preto

Foto 52. Vagão de carga s/ n.º estacionado em trilhos elevados, em frente à entrada principal. Único exemplar com dois eixos. Atrás, fora da foto, Carro de Socorro 109 (ver planta das oficinas em anexo).



c) Pátio de Cajamar

Foto 53. Vagão de carga s/ n.º parcialmente exposto ao tempo, parado atrás do Vagão da Administração (Abrigo n.º 1).

Foto 54. Dois vagões fechados e dois vagões-prancha, sem identificação, estacionados nas proximidades do Abrigo 1.

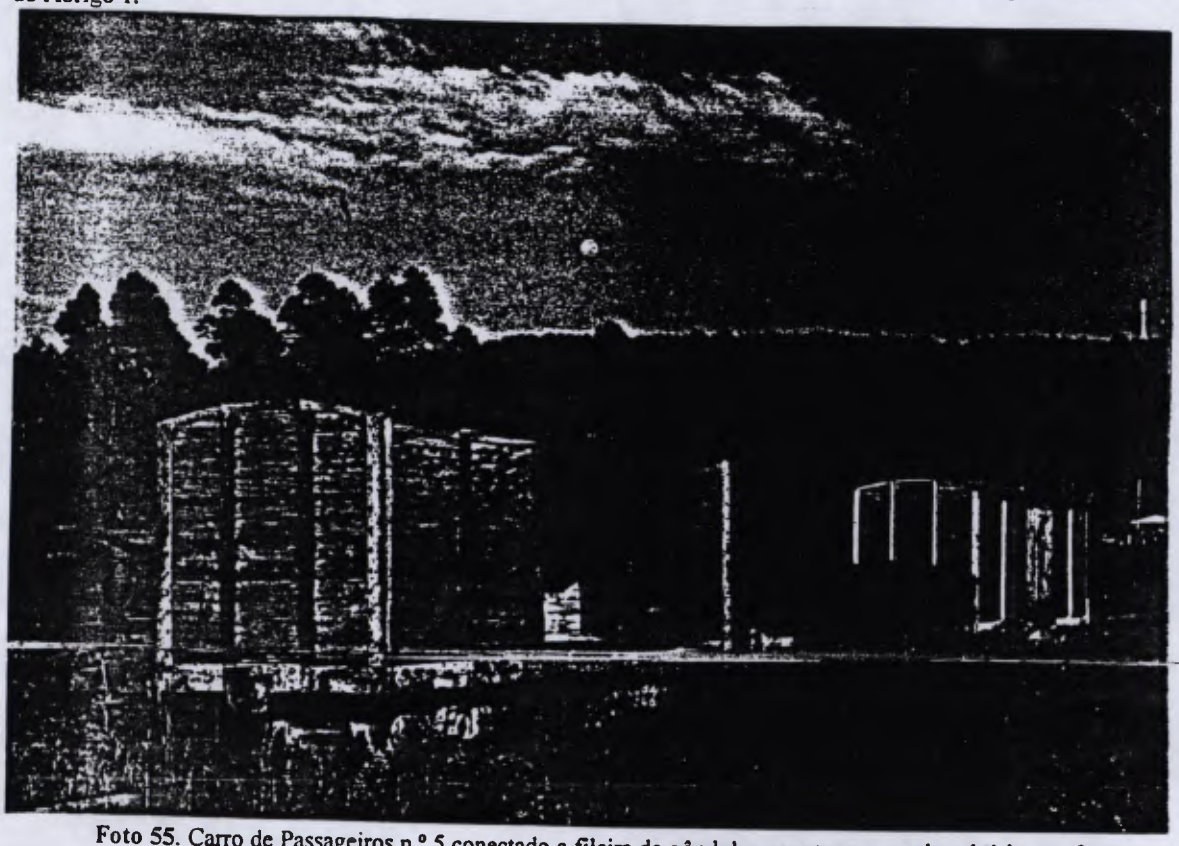


Foto 55. Carro de Passageiros n.º 5 conectado a fileira de gôndolas para transporte de calcário, em frente ao Abrigo 1.

Fotos 56. Abrigo 2. Vagão de carga conectado à Locomotiva n.º 2.

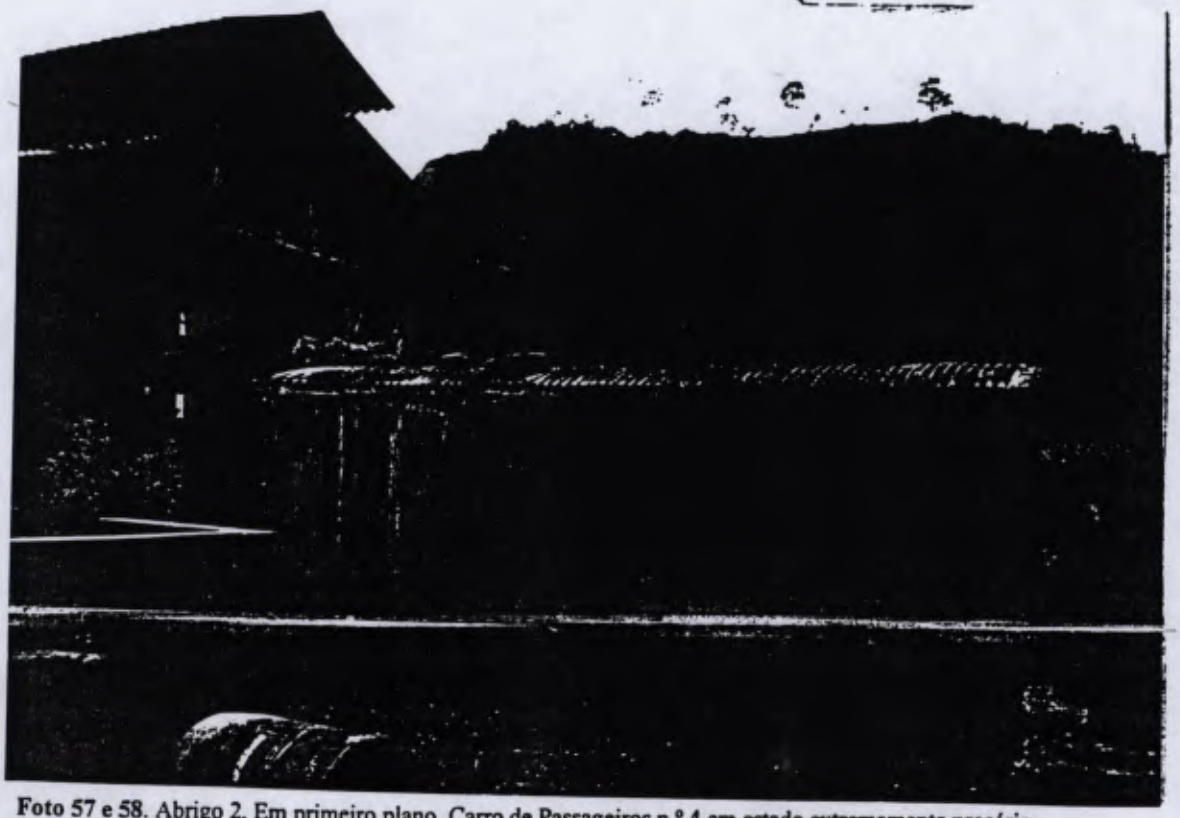
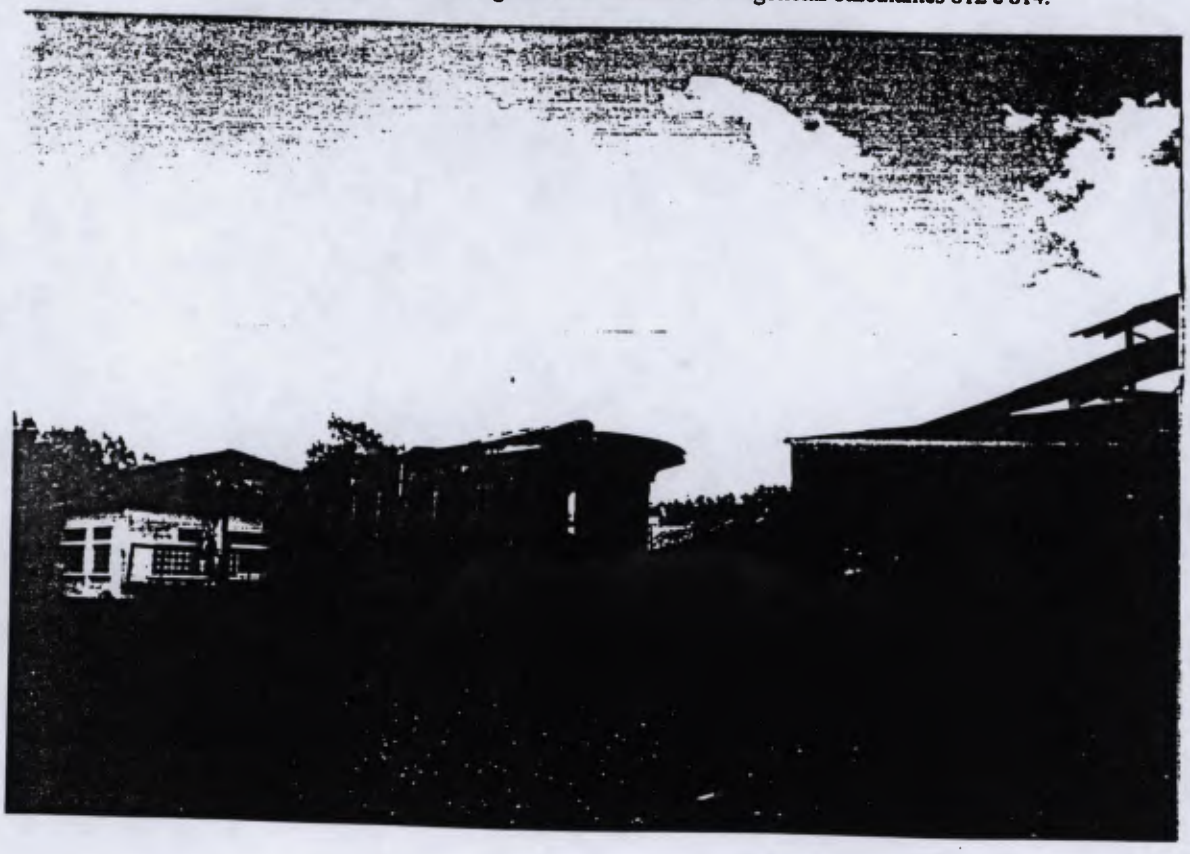
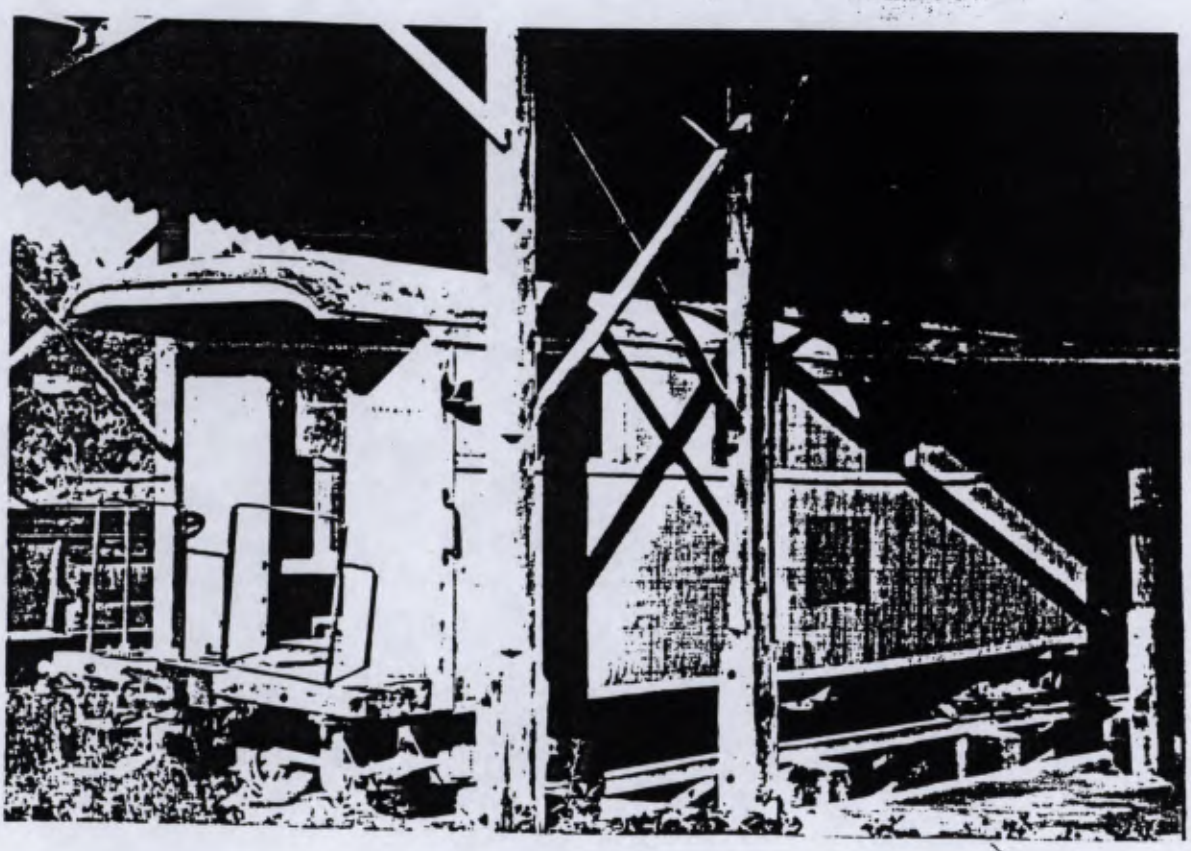


Foto 57 e 58. Abrigo 2. Em primeiro plano, Carro de Passageiros n.º 4 em estado extremamente precário.

Foto 59. Ao lado do Abrigo 2, Carro de Passageiros n.º 2 conectado a vagonetas basculantes 812 e 814.



Fotos 60 e 61. Abrigo 1. Carro de Passageiros n.º 6 exposto a chuva e sol, o que favorece a oxidação da pintura e o apodrecimento da madeira.



VI - Outros bens integrantes do patrimônio tombado que demandam medidas urgentes de preservação e ocorrências diversas

a) Pátio de Cajamar - Situação Geral

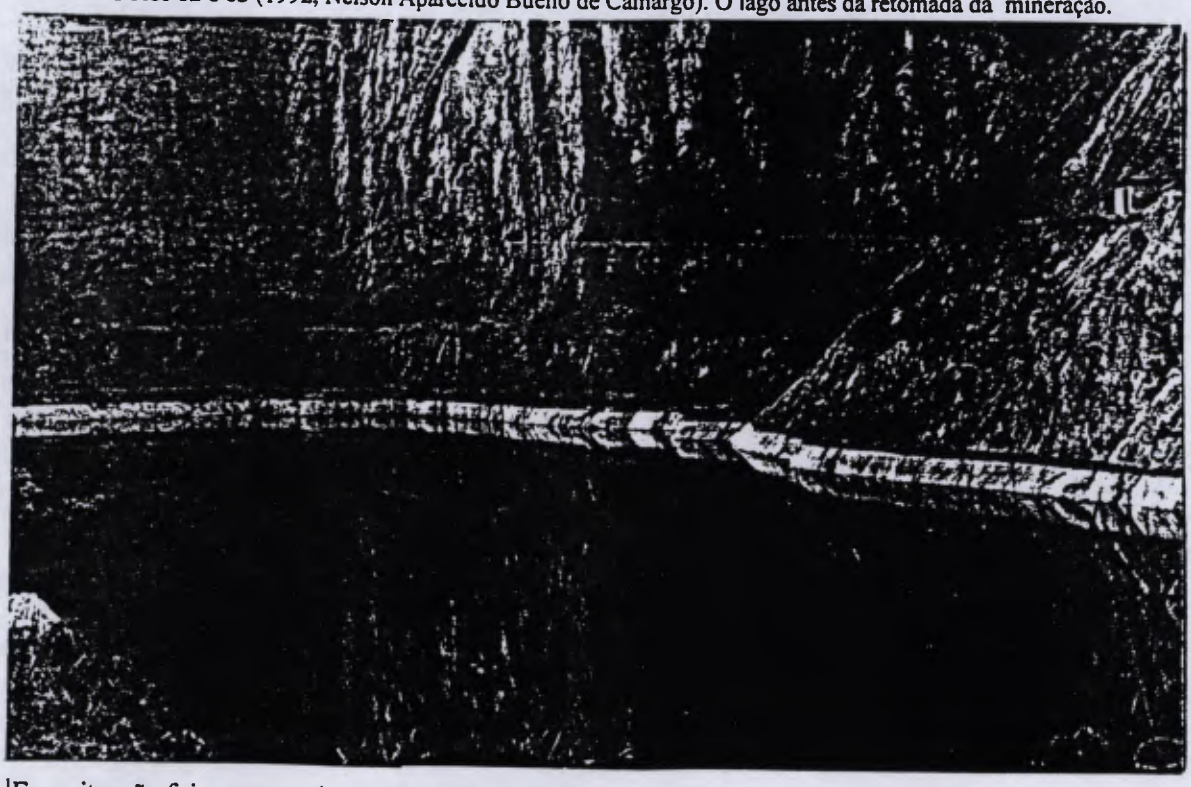
Neste Pátio, além dos problemas já tratados, foram constatados outros indícios muito claros da grande dificuldade em compatibilizar a preservação do patrimônio histórico com a atividade mineratória desenvolvida no local pela ENGEXPLO.

É preciso destacar o empenho que a direção desta empresa vem tendo desde que chegou, concretizado na capinação e limpeza em torno dos abrigos e em alguns cuidados com o asseio das locomotivas. Essas medidas, todavia, têm se mostrado insuficientes para impedir o vandalismo. Como será demonstrado a seguir, **nos últimos dois anos aumentou consideravelmente o número de casos de desaparecimentos de peças e de depredação pura e simples.** A ENGEXPLO tem alguma parcela de responsabilidade pois, conforme registrado nas fotos 9 a 16, utiliza-se do Abrigo 1 de forma inadequada, criando um clima de descaso para com o patrimônio tombado que estimula a ação nefasta de pessoas que não estão conscientizadas da importância de preservá-lo.[1]

Todavia, como será visto em seguida, é importante deixar claro que o vandalismo não é um problema restrito ao Pátio de Cajamar. Ainda em relação a este local, a coisa mais impressionante que foi constatada foi o

- esvaziamento do lago remanescente da antiga mineração de calcário, expressamente tombado pelo CONDEPHAAT (pp. 573-5, 574-6 587-19 da Resolução de dezembro de 1995), fato que nos força a respeitosamente sugerir ao Ministério Público que verifique se tal serviço foi realizado com o conhecimento e a competente autorização do egrégio Conselho.

Fotos 62 e 63 (1992, Nelson Aparecido Bueno de Camargo). O lago antes da retomada da mineração.



[1]Essa situação foi exposta pela ABPF à ENGEXPLO por meio do ofício que segue como Anexo IV.

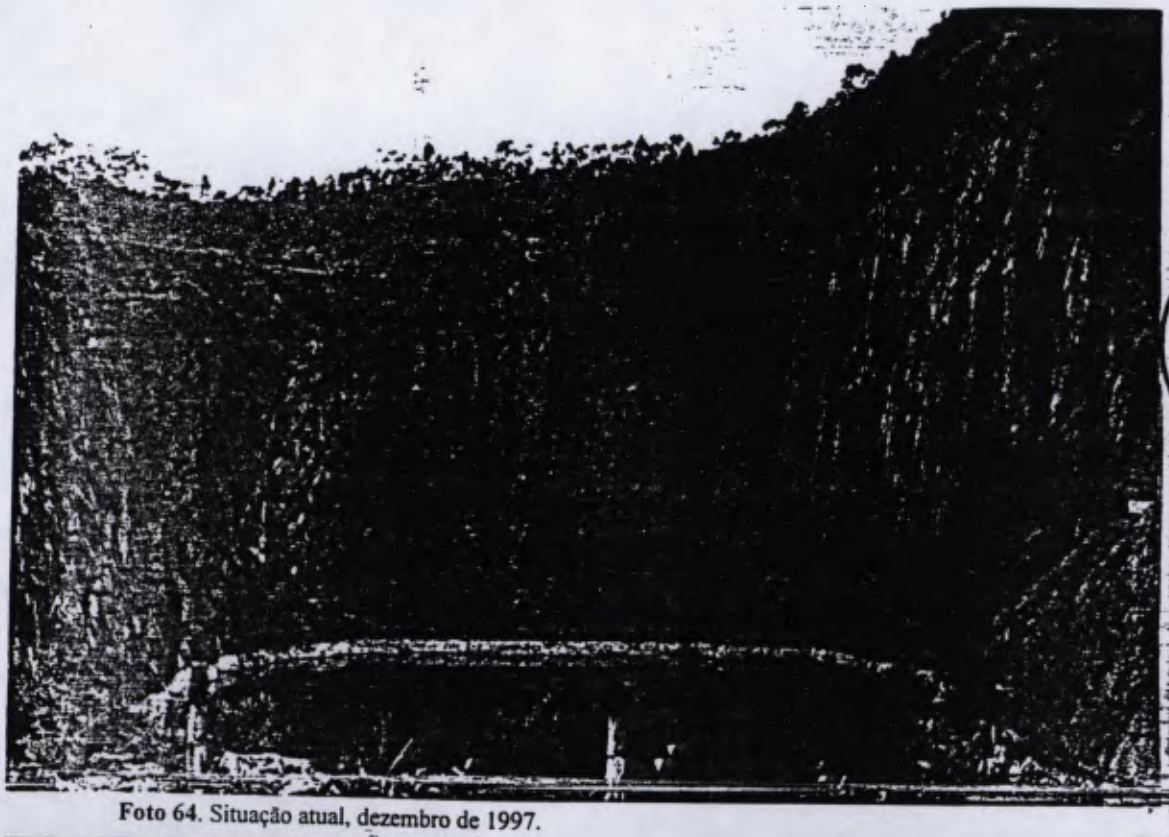


Foto 64. Situação atual, dezembro de 1997.

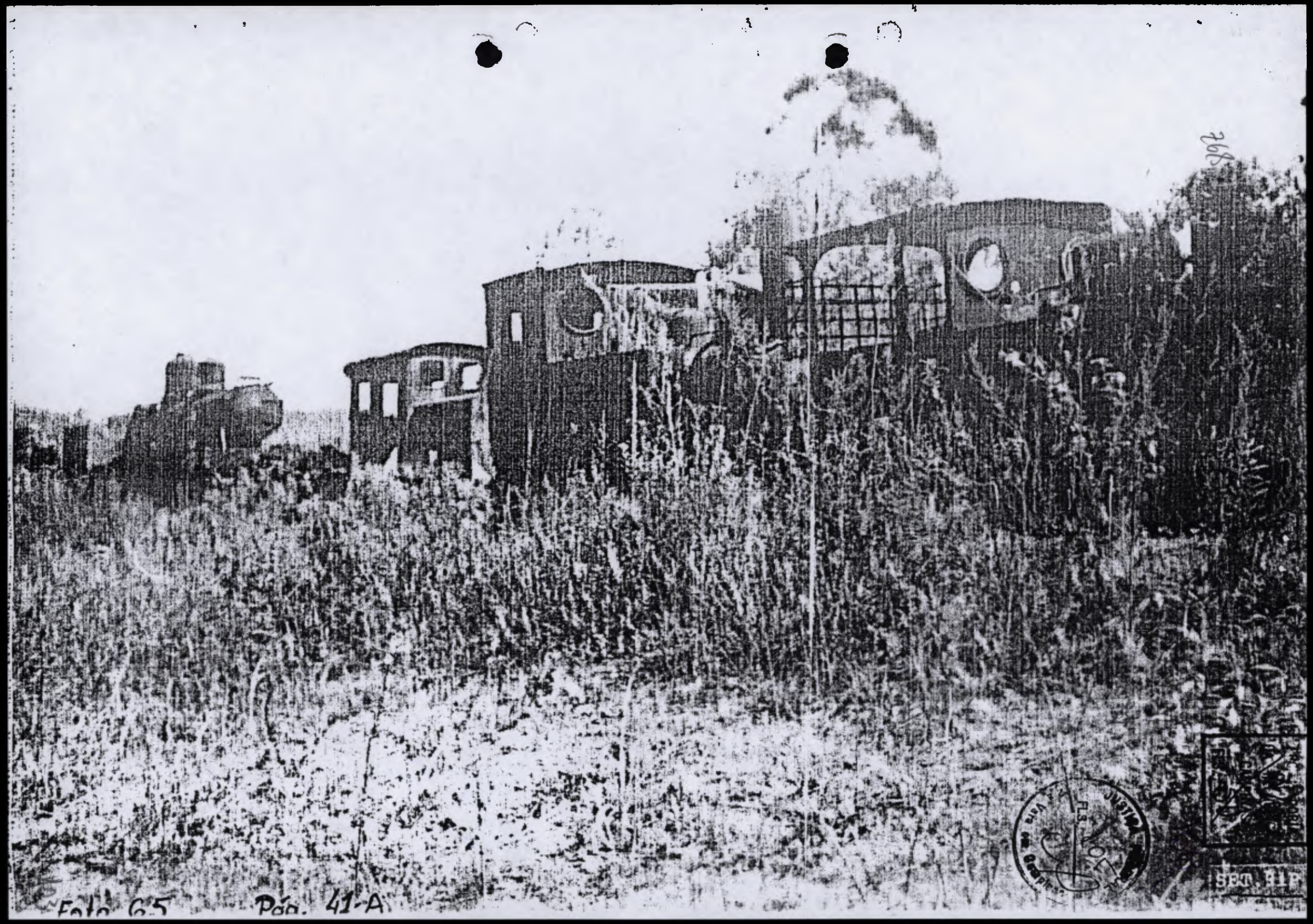


Foto 65 Pág. 41-A

- outra modificação danosa ao patrimônio histórico sobrevinda com a instalação da referida mineradora é o **soterramento de trilhos da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, também expressamente tombados pelo CONDEPHAAT.** Além da foto 8, a planta geral do Pátio de Cajamar (Anexo III, ao final) indica a magnitude do problema. Não foi encontrado nada que indicasse que tal fato se deu com conhecimento e anuência do CONDEPHAAT ou que os trilhos tenham sido recolhidos e guardados, conforme estipula a Resolução a respeito da Regulamentação do Tombamento da EFPP.

- também muito grave é o que vem acontecendo com as locomotivas e outros carros estacionados na **"Fila da Morte"**:

Foto 65 (setembro de 1991, Nelson Aparecido Bueno de Camargo). Foto escaneada e ampliada. Visíveis quatro locomotivas da EFPP.

VIDE PÁGINA 41A

Foto 66 (1996, Milton Thomaz). O mato avança ainda mais sobre as máquinas. Ao fundo, cava do lago.

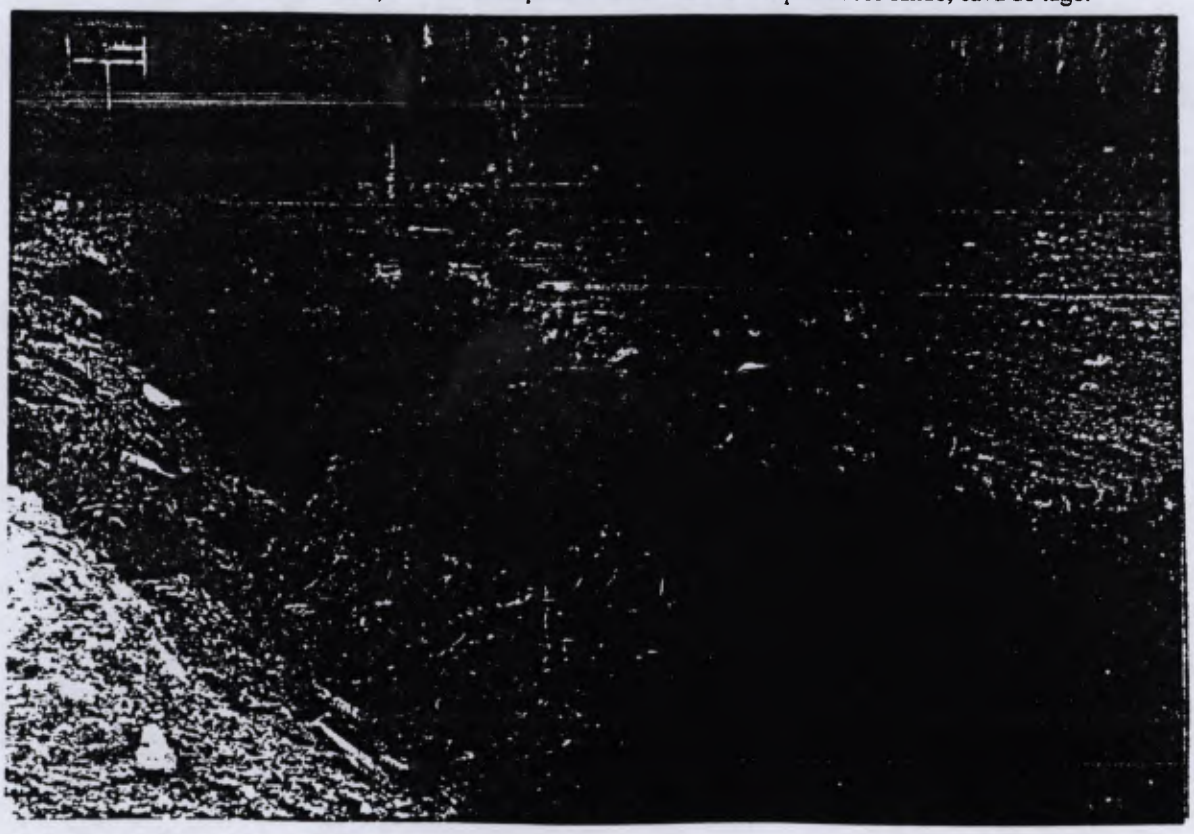


Foto 67. Situação atual vista a partir das proximidades do antigo lago. Impossível avistar os veículos parados na "Fila da Morte". Observe-se, no centro da foto, extensa valeta com cerca de dois metros de profundidade que acompanha os trilhos. Risco de deslizamento e solapamento deste ramal.

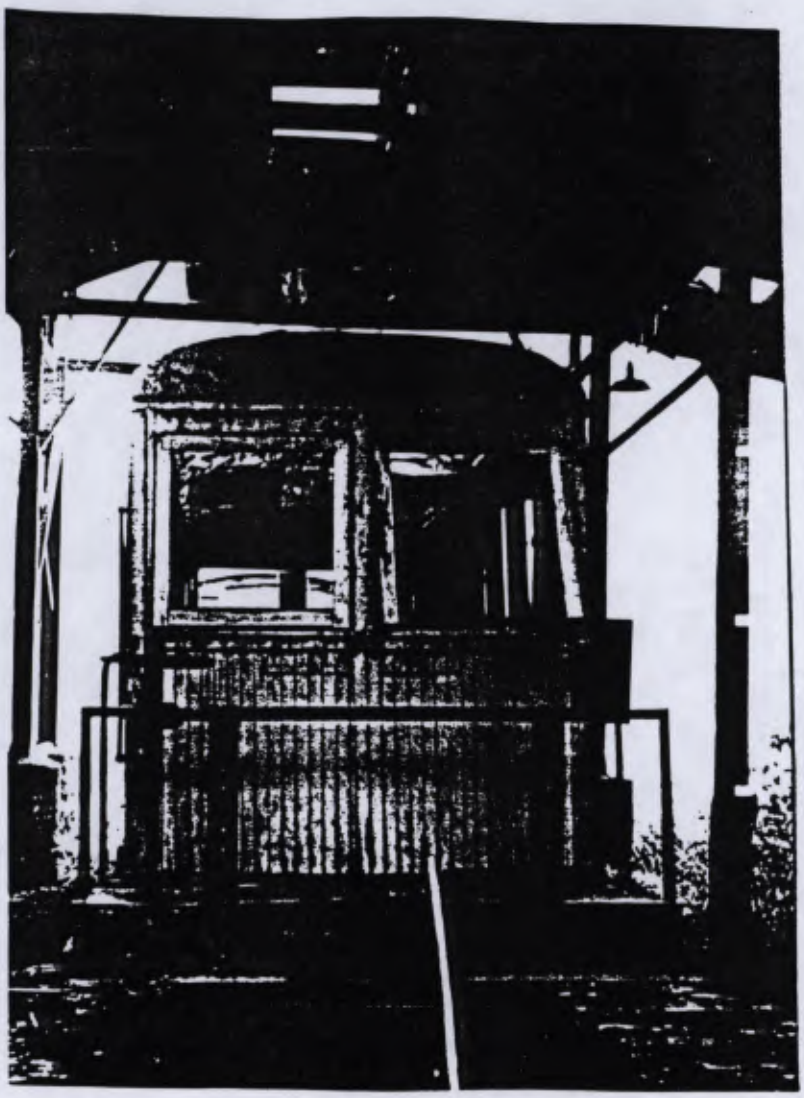
b) casos comprovados de vandalismo

- 1.° - depredação do Vagão da Administração, Pátio de Cajamar, Abrigo 1:

Foto 68 (1991, Nelson Aparecido Bueno de Camargo). Interior do Vagão. Teto e vidros intactos.

Foto 69. Dezembro de 1997. O mesmo lado do Vagão, com janela e vidro ao fundo danificados.

Foto 70. Aspecto atual da mesma janela, vista pelo lado de fora. Repare no dano no teto, inexistente na foto anterior.



- 2.° - depredação de carro de passageiros também estacionado no Abrigo 1

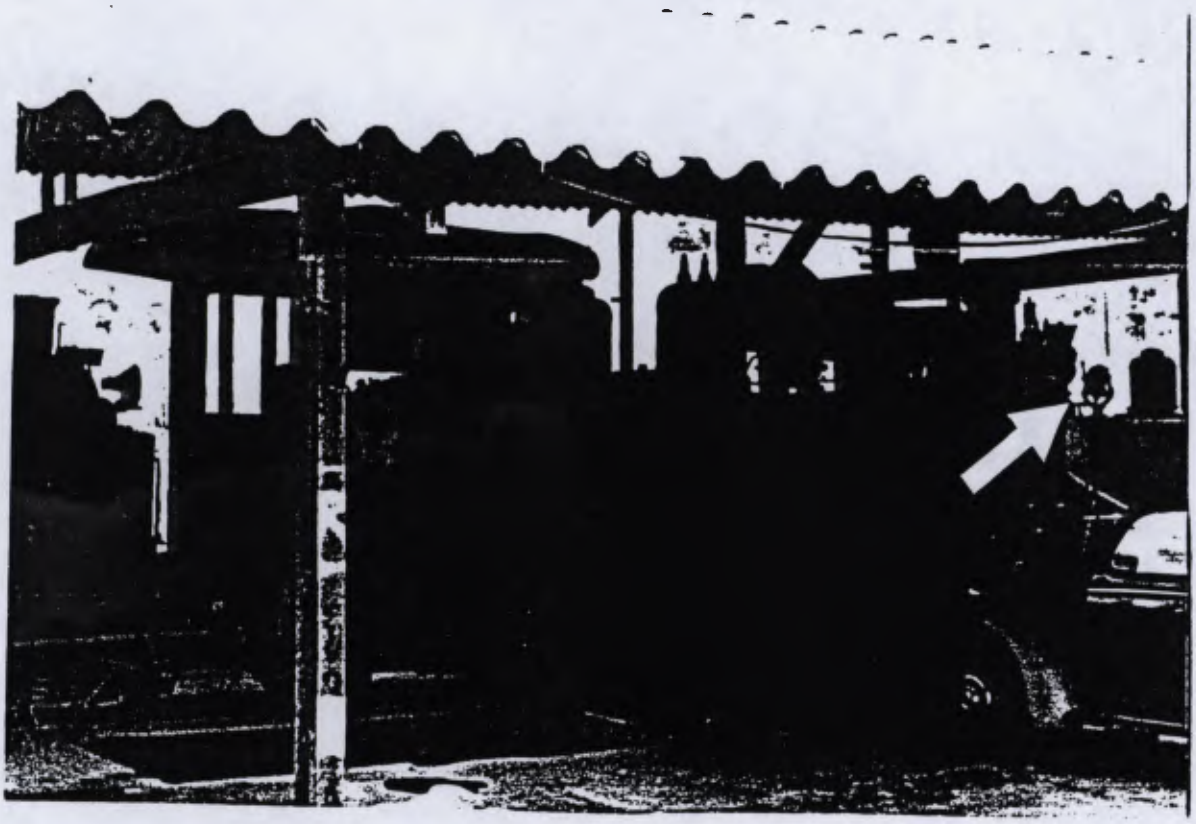
Foto 71. Porta claramente arrombada. Note-se que, depois da porta, há outro compartimento coberto do vagão. Teto em boas condições, tudo concorrendo para demonstrar que é impossível atribuir os danos a intempéries.

Foto 72. Detalhe ampliado comprovando vandalismo.

- 3.º - desaparecimento do sino da locomotiva 10, Pátio de Cajamar, Abrigo 2:

Foto 73 (1992, Nelson Aparecido Bueno de Camargo). Sino O.K.

Foto 74 (1995, Nelson Aparecido Bueno de Camargo). Sino da locomotiva 10 aparece de relance ao fundo. Para confirmar, confira no croqui do Abrigo 2 o ângulo em que esta foto foi batida.



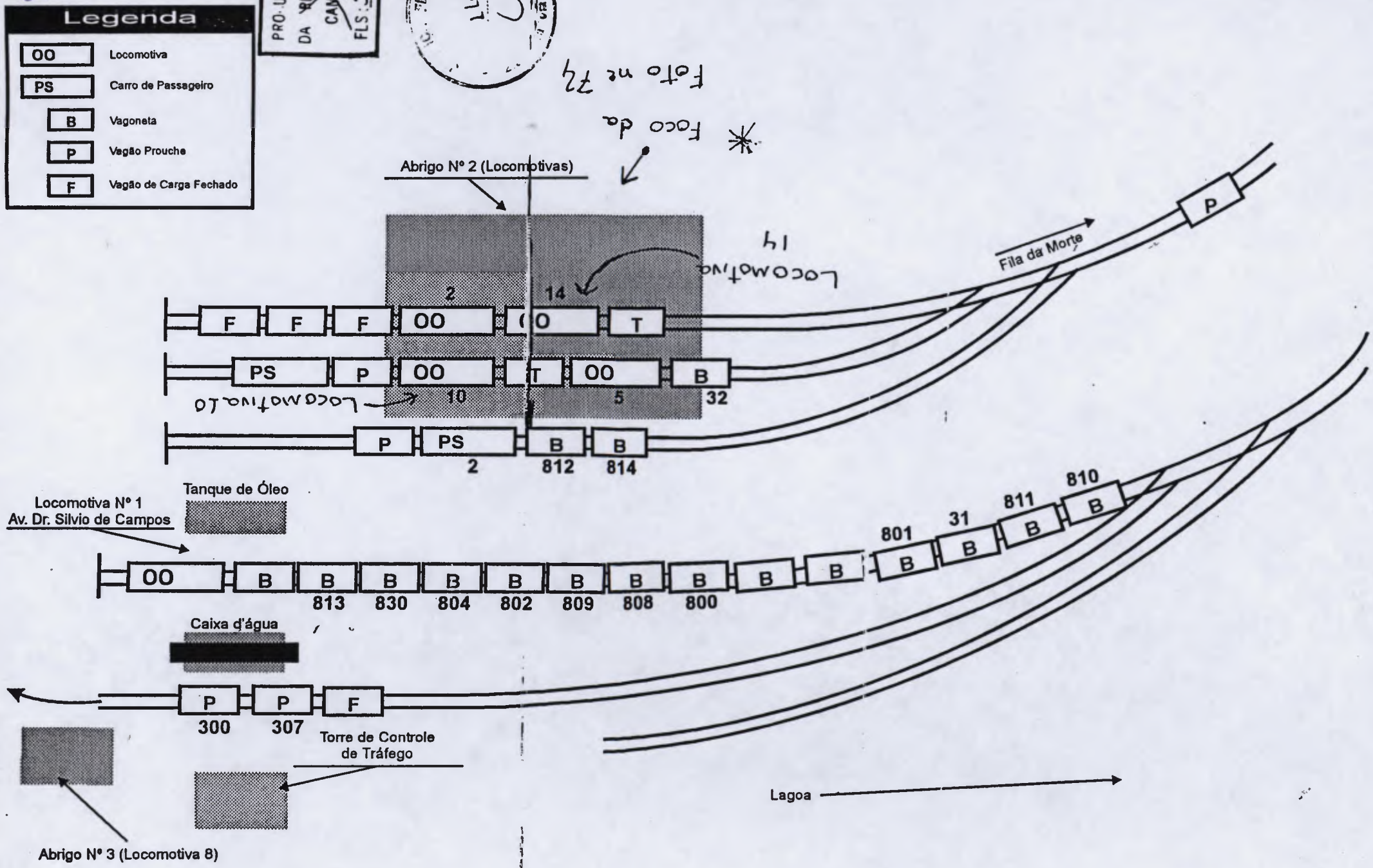


Foto 75. Situação atual. Máquina 10 sem o sino.

- 4.º e 5.º - desaparecimento de placas das máquinas 5 e 11. Vale ressaltar que a afixação de placas de identificação (com nome da empresa construtora, data de fabricação e número de série) é norma técnica internacional. Tal como os sinos, atraem a atenção pela raridade e pelo valor material pois são compostas por ligas metálicas de elevado preço nos dias de hoje.

Foto 76 (setembro de 1991, Nelson Aparecido Bueno de Camargo). Abrigo 2, Locomotiva 5 com placa.

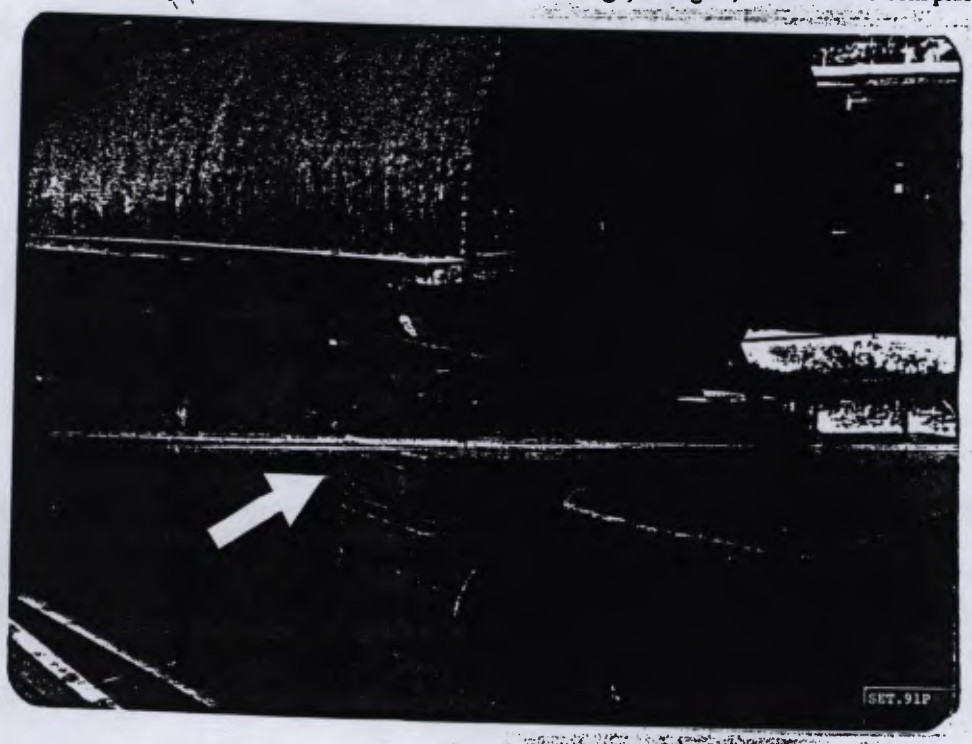


Foto 77. Locomotiva 5 com ambas as placas desaparecidas.

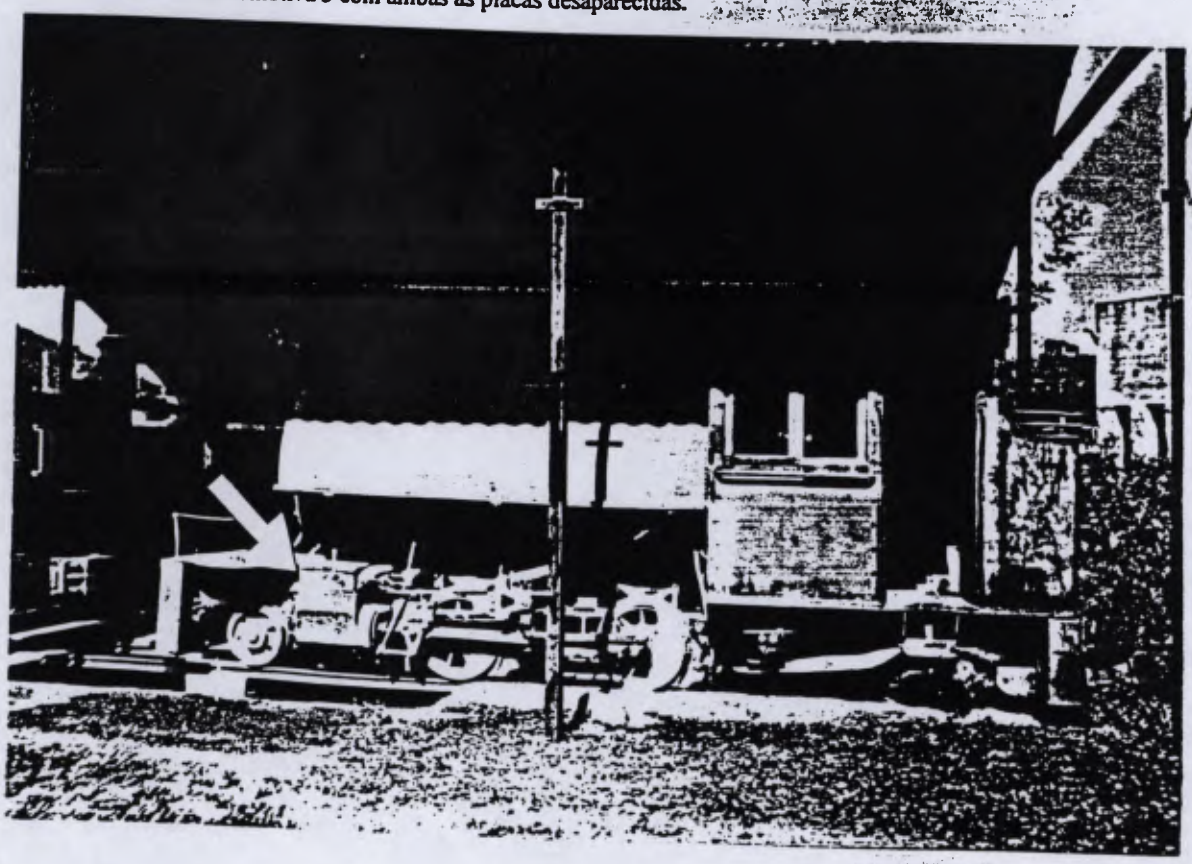


Foto 78. (1992, Nelson Aparecido Bueno de Camargo). Gato Preto. Placa da Locomotiva 11. Desaparecida nos dias de hoje.

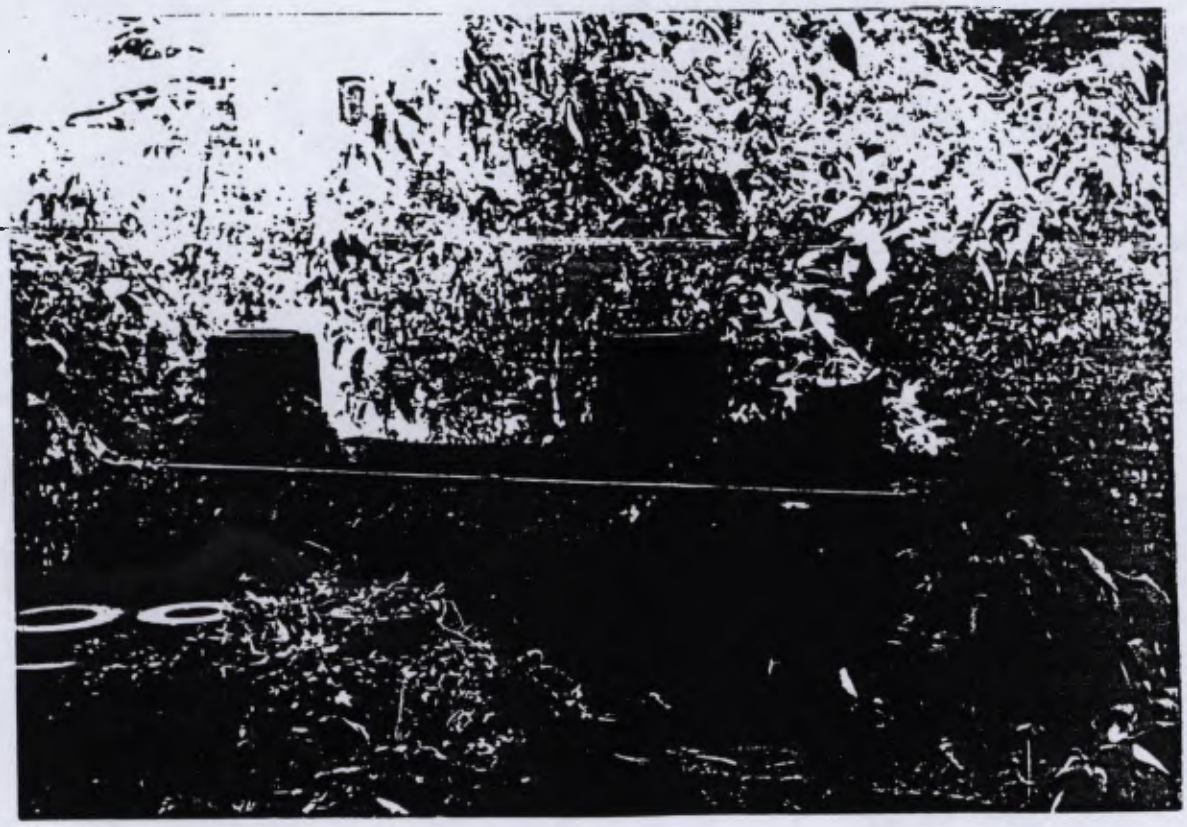
c) Gôndolas de calcário carregadas

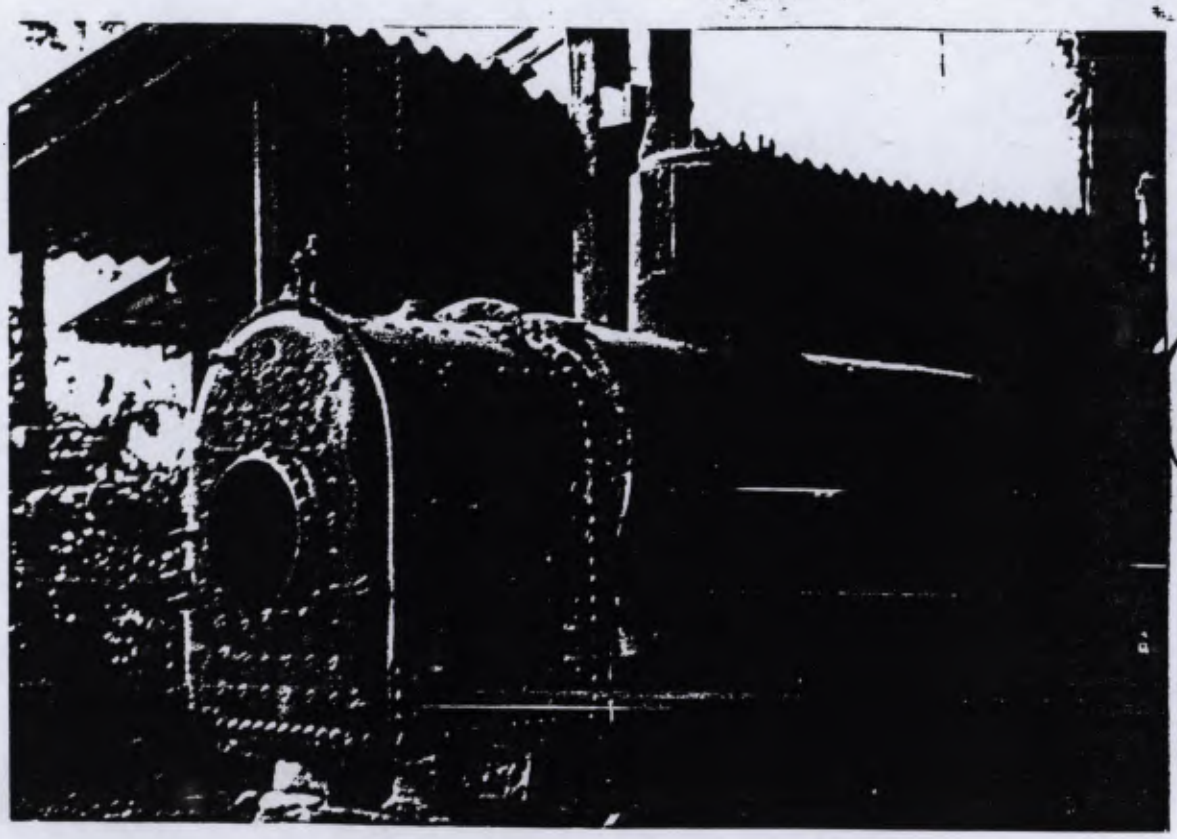
Problema verificado tanto em frente no Pátio de Cajamar (em frente ao Abrigo 1) quanto na Fábrica de Cimento em Perus. Estes carros estão em estado de conservação visivelmente mais precário do que aqueles que foram estacionados sem carga. O calcário retém água de chuvas, o que favorece o aparecimento de áreas de ferrugem. Com o tempo, surgem verdadeiros buracos nas laterais provocados pelo esforço constante do minério sobre as chapas. O aparecimento de gramíneas sobre estes vagões é igualmente danoso pois é mais um fator a estimular a umidade e a corrosão.

Foto 79. No primeiro plano, fileira de gôndolas de calcário com gramíneas vicejando em seu interior.

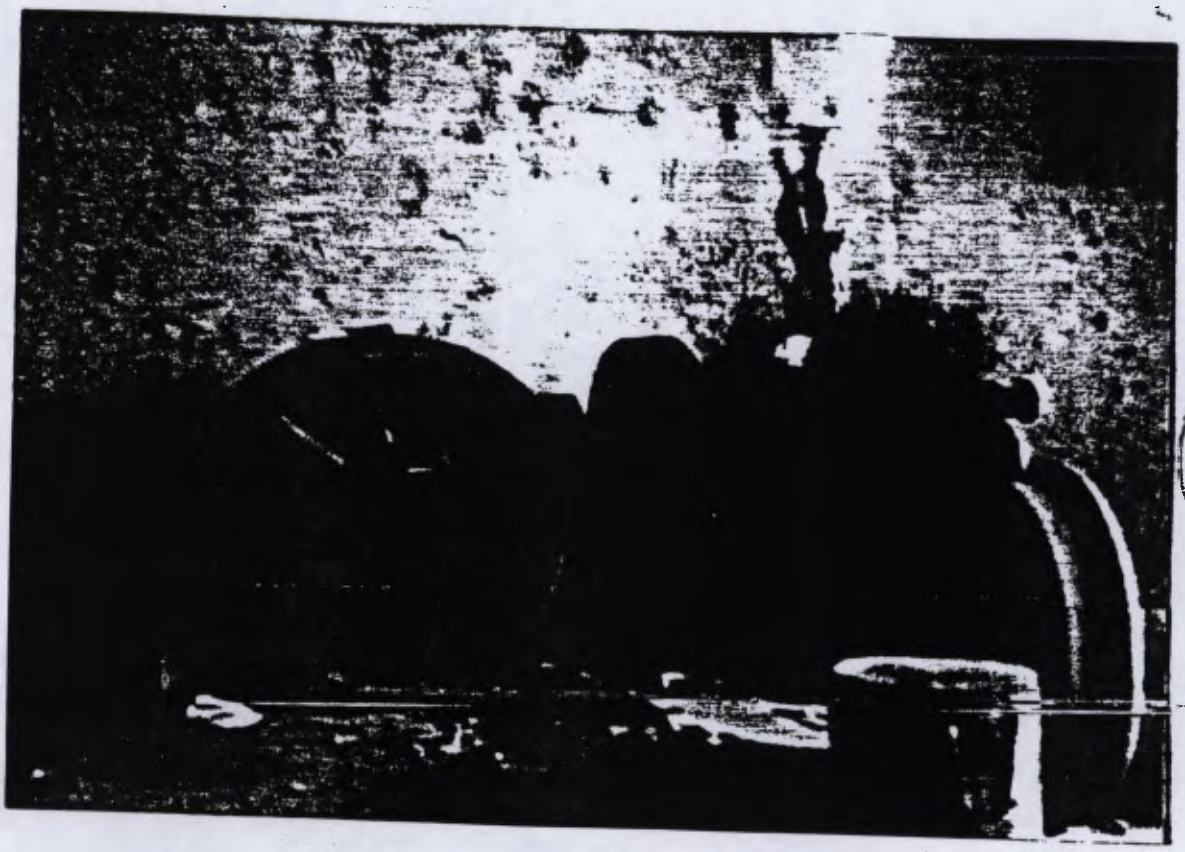
d) Locomotiva n.º 4 desmontada, com partes espalhadas nas oficinas de Gato Preto.

Fotos 80 a 82. Respectivamente: tanque-sela, caldeira e sistema de rodagem com chassi. Para melhor localização ver planta das oficinas de Gato Preto (Anexo V).



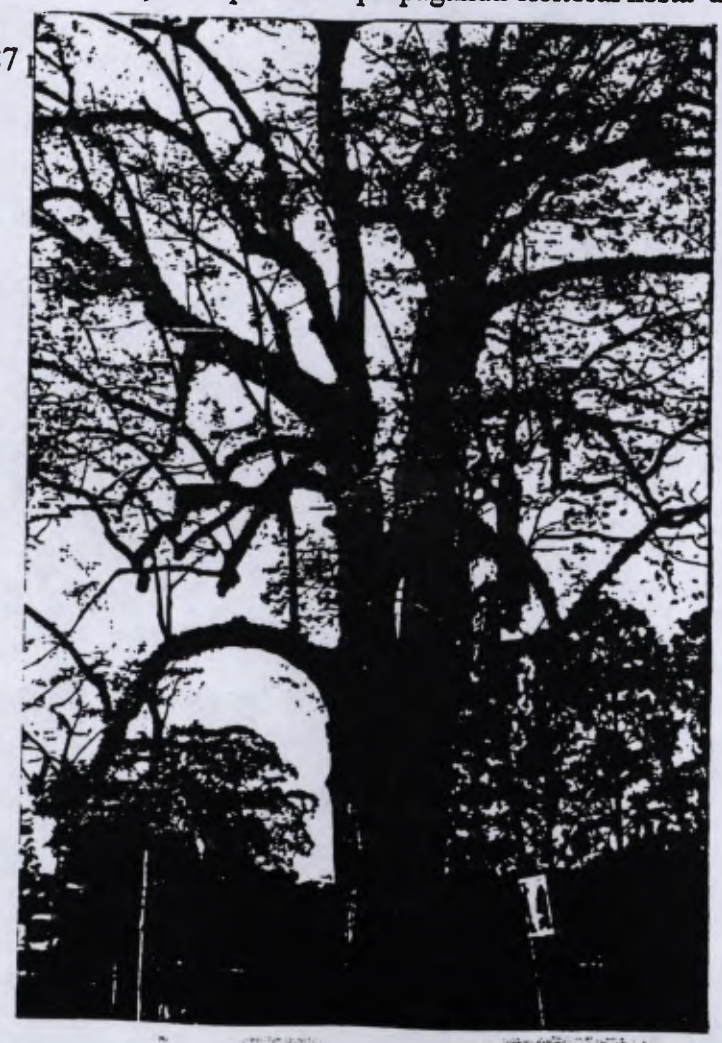


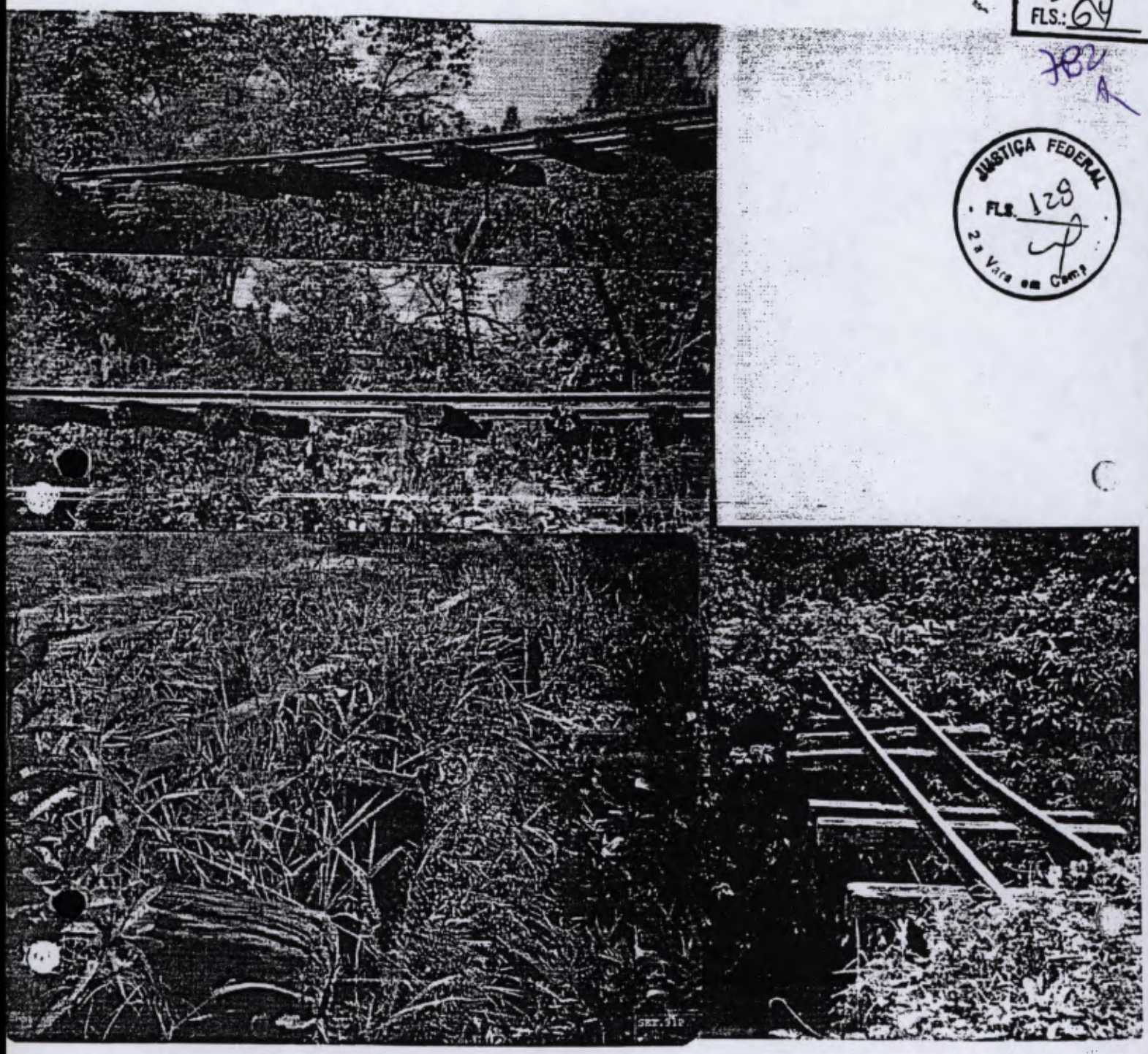
e) Peças de reposição (rodas, eixos) e ferramentas abandonadas sem qualquer cuidado pelas dependências da EFPP. (Fotos 83 a 86)



f) Paineira do Gato Preto(Foto 87), declarada imune ao corte pelo CONDEPHAAT na Resolução de dezembro de 1995 (pg. 581-13). Sugerimos colocação de placa indicando que foi tombada como patrimônio histórico e de cerca protetora pois já ocorreram casos de afixação de placas de propaganda eleitoral nesta árvore.

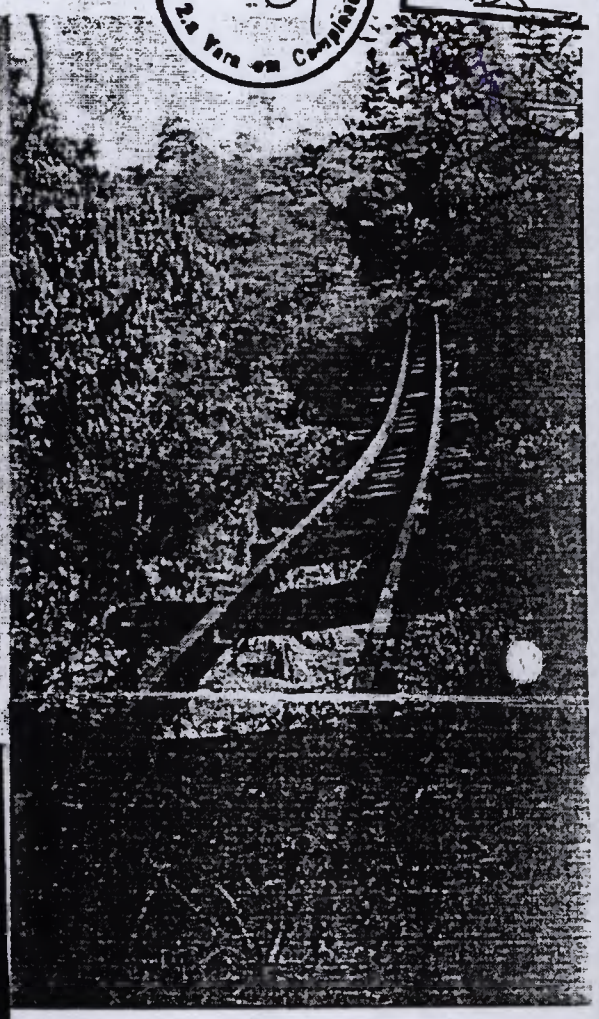
[foto 87]

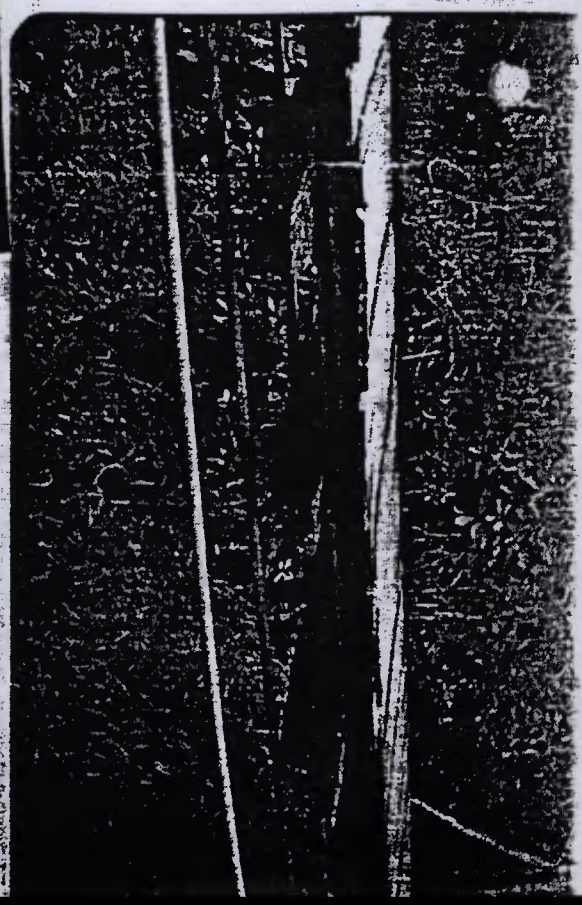


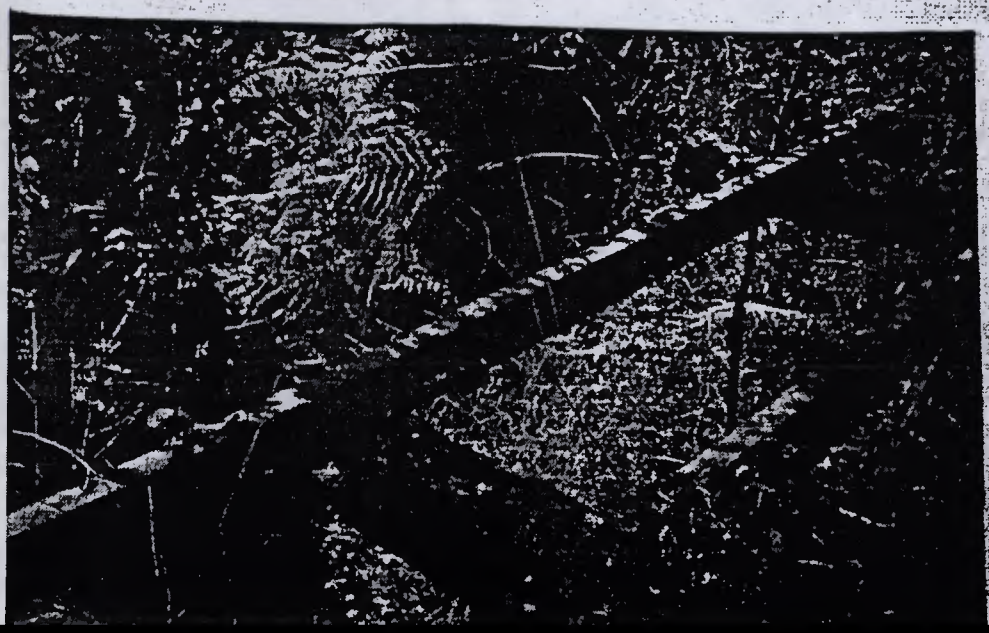


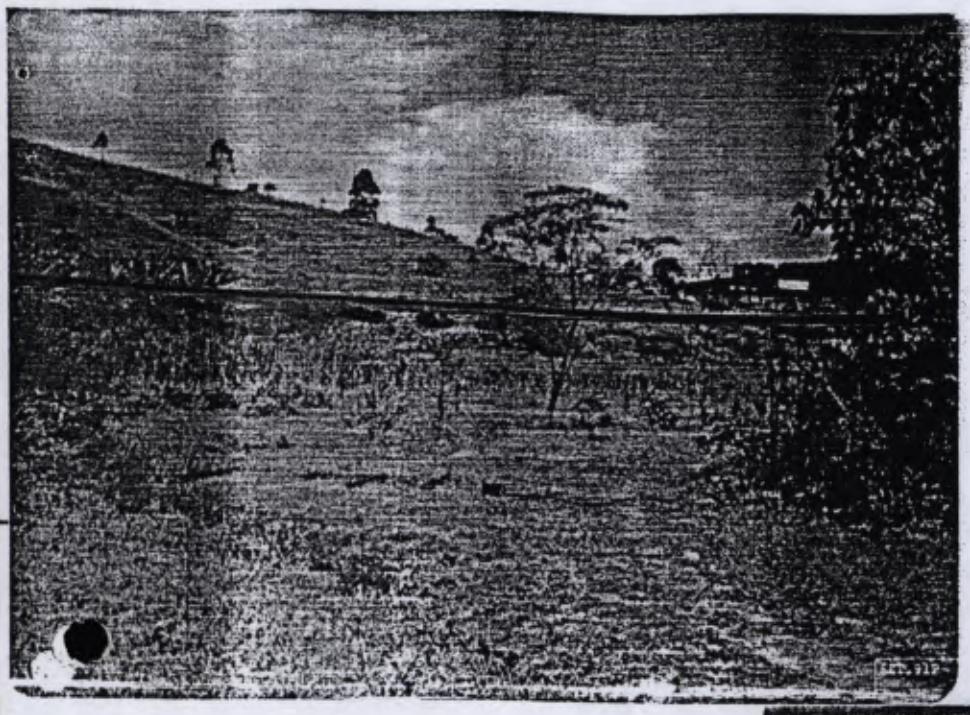
g) Leito férreo em situação cada vez mais precária

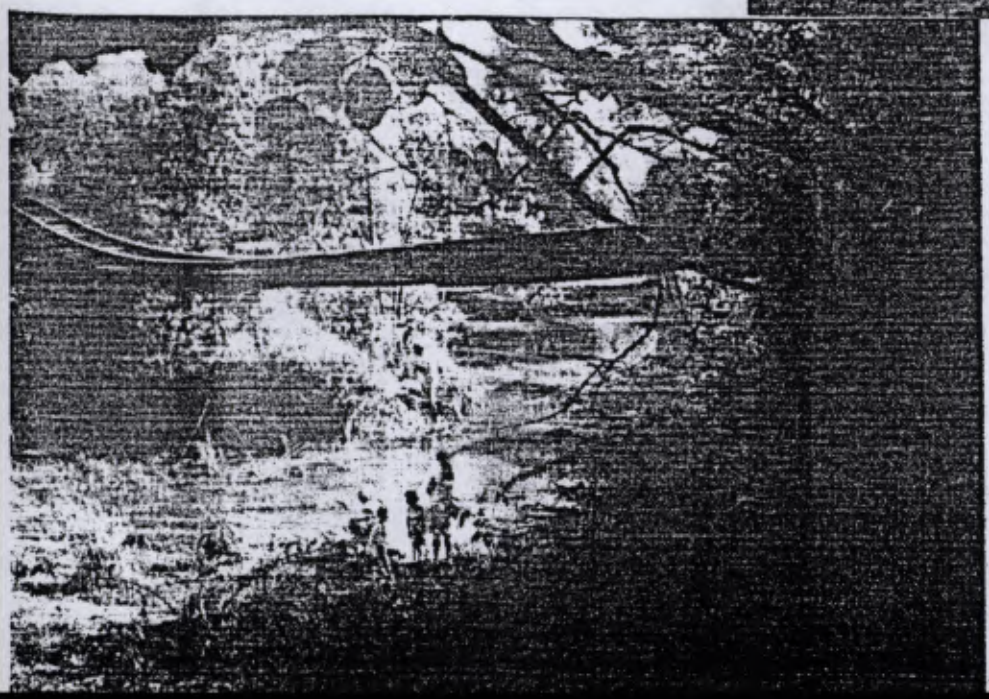
As fotos deste ponto (88-96, 1991, Nelson Aparecido Bueno de Camargo) são de um período em que o estado geral do leito da EFPP, ainda que preocupante, era muito menos precário do que atualmente. A cada ano que passa, aumentam as pressões urbanas e o ritmo de deterioração dos dormentes acelera-se. O descaso para com a preservação de trilhos, chaves e construções de apoio é que mesmo que foi verificado quando do inquérito que resultou na Ação Civil Pública relativa aos danos na ferrovia.











VII - Sugestões & Providências

a) Medidas emergenciais, a serem realizadas imediatamente:

- reforma geral da Caieira de Gato Preto (retirada dos eucaliptos, reparos na alvenaria e no telhado);
- retirada de mato (gramíneas, arbustos e trepadeiras) e consertos de emergência na estrutura de sustentação e nas coberturas das oficinas de Gato Preto;
- reposição integral de telhas, reforço de pilares, pintura e limpeza em todos os abrigos de vagões e locomotivas da EFPP;
- deslocamento das locomotivas estacionadas no Abrigo 2 e nas Oficinas de Gato Preto de modo a que fiquem menos expostas ao tempo;
- colocação de extintores de incêndio em todos os abrigos;
- colocação de tubulação de diâmetro adequado na valeta cavada paralelamente à "Fila da Morte";
- corte de mato e remoção de terra de modo a descobrir a "Fila da Morte".

b) tomadas tais providências, as medidas necessárias à preservação dos itens mais importantes do patrimônio da EFPP são:

- na hipótese das máquinas a vapor permanecerem nos abrigos em que estão atualmente, as laterais deverão ser vedadas com paredes de madeira (ou equivalente) e portas trancadas. Somente pessoal autorizado deverá ter acesso a esses recintos, nos quais serão feitos somente os trabalhos necessários à conservação do patrimônio tombado (manutenção, reparos e limpeza). As chaves deverão ficar guardadas nas portarias dos respectivos pátios. Externamente, deverão ser afixadas tabuletas de tamanho bem visível informando que o patrimônio ali guardado está tombado, com as violações sujeitando os infratores às penas da lei. É igualmente necessário delimitar uma faixa de dez metros, contada a partir das laterais dos abrigos e delimitada por cerca com aproximadamente dois metros de altura, dentro da qual não será permitido que haja mato, entulho, bancadas de serviço, madeiras secas, estacionamento de veículos ou a presença de materiais e quaisquer equipamentos que possam vir a comprometer a segurança dos abrigos. As locomotivas deverão ser limpas e receber pintura de proteção contra ferrugem; suas braçagens devem ser engraxadas; deverá ser aplicada uma fina camada de óleo protetor nas manipúlas, torneiras, alavancas, caixas de manômetro e lubrificadores hidrostáticos.[2] Portas e janelas deverão também ser reparadas. Deverá ser estudada uma forma satisfatória de abrigar a locomotiva 16, em Perus;

- os carros de passageiros e os vagões de carga fechados deverão ser deslocados para os abrigos existentes. Como estes não tem espaço suficiente para abrigá-los todos, deverá ser construído pelo menos um novo abrigo nas condições acima descritas para as locomotivas. Os referidos vagões deverão ter repostos os vidros e as partes danificadas ou apodrecidas bem como deverão receber nova pintura. Não deverá ser admitido o uso destes veículos para finalidades estranhas à ferrovia, como armazenamento de tambores de óleo ou sucata;

---

[2]É importante assinalar que a graxa, além de fornecer uma duradoura proteção contra ferrugem e chuva, desestimula a aproximação de intrusos.

- quanto aos demais vagões de carga, sugerimos que sejam descarregados aqueles que estão cheios de calcário e que o mato em suas proximidades seja regularmente cortado como, aliás, já é feito pela ENGEXPLO no Pátio de Cajamar;

- em relação à locomotiva n.º 1 "Dr. Sylvio de Campos" e aos outros carros de tração estacionados na "Fila da Morte", devem ser transferidos para um abrigo adequado e receber os cuidados propostos para as demais locomotivas;

- os componentes da locomotiva n.º 4 deverão ser limpos, pintados com tinta de proteção e abrigados em local adequado. Sugerimos que pelo menos as partes menores sejam encaminhadas ao Almoxarifado de Gato Preto, desde que este recinto passe pelas reformas necessárias e esteja em condições satisfatórias de segurança. Este é o mesmo destino sugerido para as rodas, eixos, truques e outros itens de reposição que se acham abandonados pela ferrovia. (Ver planta - Anexo V). Tal como as partes da locomotiva 4, os demais itens referidos neste ponto deverão ser limpos da ferrugem e receber uma leve camada de óleo protetor. Deverá ser estudado um destino semelhante para as caldeiras abandonadas sob a cobertura da Caieira de Gato Preto, que demandam os mesmos cuidados acima descritos;

- afixação de placas ao longo da estrada de ferro, pelo menos a cada 500 metros, informando que se trata de patrimônio histórico tombado.

VIII - Conclusões

As medidas propostas devem ser entendidas como um programa emergencial cujo sentido está em garantir condições mínimas para que a ferrovia possa ser um dia começar a ser revitalizada para o turismo ecológico. Apenas um projeto dessa magnitude, concebido em sucessivas etapas até a recuperação total da EFPP, poderá enfrentar tudo que o ponto VII não responde satisfatoriamente: de que maneira conter a deterioração do leito férreo? Que destino dar aos cerca de duzentos vagões de carga da Perus-Pirapora? O que fazer com as paradas e outras construções de apoio ao longo dos trilhos?

O caminho para a revitalização parece-nos que passa, em primeiro lugar, pela negociação sugerida na Resolução do CONDEPHAAT, pela qual o ramal de Cajamar seria liberado de restrições de tombamento desde que o material ferroviário seja adequadamente transferido para Gato Preto ou outro lugar em condições de proceder à recuperação do acervo. Com base no que foi apresentado, é possível concluir que a voracidade e o ritmo frenético da mineração no Pátio de Cajamar têm uma margem de compatibilidade com a preservação do patrimônio histórico ferroviário, no mínimo, muito limitada e instável. O próprio CONDEPHAAT reconhece (pp. 573-5 e 574-6) que a descaracterização é praticamente irreversível neste sítio histórico, razão pela qual optou por um tombamento restrito e flexível. Naturalmente, tal constatação não livra a mineradora da responsabilidade pelos danos direta e indiretamente causados ao acervo ferroviário e ao lago remanescente.

Vale destacar, porém, que a mineração tem sua expansão claramente apontada na direção do lago e da serra, afastando-se do Abrigo 1 e dos portões principais. A sugestão a fazer, conseqüentemente, é que sejam preservados os trilhos dispostos paralelamente

à avenida que liga Gato Preto ao Centro de Cajamar para que a ferrovia revitalizada possa chegar à praça em frente à Prefeitura num futuro próximo.

É necessário, por outro lado, fazer uma ressalva quanto às oficinas de Gato Preto. Um rápido exame da planta anexa permitirá constatar que, feitos os deslocamentos para melhor abrigar os componentes ferroviários existentes no local, praticamente não sobrará espaço para receber novos carros. Sugerimos, portanto, que a melhor alternativa (aliada às propostas do item VII) seria a construção de uma nova garagem em Gato Preto aproveitando o triângulo e os trilhos dentro da faixa de preservação e/ou transferidos do Pátio de Cajamar. (ver planta de Gato Preto, ao final do Anexo I)

Um último aspecto a ressaltar é que a ré proprietária manifestou-se publicamente a favor da recuperação turística no documento *Estrada de Ferro-Pirapora: uma Proposta de Revitalização*,[3] assinado pelo Sr. Antonio João Abdalla Filho. Nas pp. 14-15 é dito, inclusive, que a operação da ferrovia poderia ficar a cargo da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária.

Acreditamos, portanto, que estão reunidas as condições para que o Ministério Público faça as gestões necessárias ao retorno das simpáticas "marias-fumaça" à ativa.

DOCUMENTOS ANEXOS

Anexo I - Ofício CONDEPHAAT GP-2210/95, de 14.12.1995, e Resolução acerca da Regulamentação do Decreto de Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Anexo II - Ofício CONDEPHAAT STRC-045/97, de 30.10.1997

Anexo III - Situação atual do Pátio de Cajamar assinalada em planta do CONDEPHAAT que integra a Resolução de Dez. 1995 sobre a EFPP

Anexo IV - Ofício ABPF-PRC n.º 14/97

Anexo V - Planta indicativa da situação atual das Oficinas de Gato Preto

[3]São Paulo, 1991, editado pela Editora Marca D'água, 92 pp.

dcc.04

Justiça Federal Fls. 269 2ª Vara Campinas

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

C O N C L U S Ã O

Em, 15 de janeiro de 1998

Faço conclusos estes autos ao MM. Juiz Federal Substituto Dr. RAUL MARIANO JÚNIOR.

Téc./Analista Judiciário

PROCESSO Nº 98.0600363-2

AÇÃO CAUTELAR INCIDENTAL

AUTORES: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL E MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL

RÉ : FERROVIA PERUS PIRAPÓRA LTDA

DECISÃO

Cuida-se de pedido de decisão liminar formulado em processo cautelar incidental ao Processo nº 96.0019765-2, com a finalidade de conseguir a proteção de máquinas, vagões, galpões e outros bens, pertencentes à requerida.

Tais bens, ou melhor, todo o patrimônio da Ferrovia Perus-Pirapóra foi tombado pelo CONDEPHAAT, como patrimônio histórico nacional.

Nos autos principais, ação civil pública proposta pelo Ministério Público Estadual, se discute a possibilidade da restauração e

0.015

123

conservação daquele patrimônio, cuja importância histórica é inafastável.

Tal ação, proposta junto a E. Justiça Estadual de 1ª Instância em fevereiro de 1995, encontra-se hoje em trâmite por este Juízo.

Os autores trazem para este processo, os autos do processo administrativo instaurado pelo Ministério Público Federal, com a finalidade de preservação imediata do patrimônio em discussão nos autos principais, tendo em vista as condições a que se encontravam, devido a ação do clima, de eventuais pilhagens e atos de vandalismo.

É O RELATÓRIO. DECIDO.

Apontam como "*periculum in mora*" o fato de que eventual demora na solução da ação principal poderia levar a deterioração dos bens já referidos a tal ponto que, quando do provimento final, talvez já não se tivesse mais o que proteger. Demonstram ainda, através de detalhado laudo juntado as fls. 36 a 132, as atuais condições das instalações e máquinas, cujos estragos podem ser facilmente verificados, especialmente quando comparadas as fotografias com aquelas encartadas na ação principal.

Quanto ao "*fumus boni iuris*", este fica demonstrado às escancaras, em ambos os processos, pois a propriedade da ferrovia e seu patrimônio é fato incontroverso, como também o é, o fato do tombamento e a existência do ônus da preservação do patrimônio, desde 1987.

Outrossim, além do interesse público envolvido no pedido ora analisado, evidenciado na preservação da memória nacional, há também fato de que com o passar do tempo associado ao abandono, os prejuízos que deverão ser indenizados serão ainda maiores, e onerará ainda mais aquele que estiver na obrigação de fazê-lo.

Por outro lado, o tombamento decorre de lei, e onera o proprietário do bem com a obrigação de fazer todas as obras, tomar todas as providências necessárias a sua preservação, sob pena de multa, na forma do Decreto-lei nº 25/37, artigo 19, podendo entretanto, levar ao conhecimento do órgão responsável pelo tombamento, a impossibilidade de fazê-lo. Isto poderia em alguns casos levar a realização das providências pelo próprio órgão ou até à desapropriação do bem ou o cancelamento do tombamento.

Ainda, em decorrência do ônus do tombamento, decorre ao titular do domínio a obrigação de vigiar, permanentemente o bem, a fim de evitar danos causados por terceiros.

Destarte defiro "*in totum*" os requerimentos formulados pelos requerentes, determinando a requerida que tome as providências necessárias para a realização das obras preventivas enumeradas nos itens 1 a 20 da inicial, de modo a evitar maiores prejuízos aos bens tombados.

Tais providências deverão observar as recomendações técnicas apontadas no laudo de fls. 34 a 132, devendo cada uma delas ser fotograficamente documentada e filmada para comprovação perante este Juízo da real efetivação, a cada 30 (trinta) dias, juntando também o relatório das tarefas realizadas.

A requerida deverá trazer aos autos, em 15 (quinze) dias, o planejamento da execução, observando o prazo máximo de 120

Justiça Federal - Fls. 212 - Sec. 2ª Vara Campinas - SP

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

(cento e vinte) dias contados da citação para a conclusão. O início das obras não deverá exceder a 15 (quinze) dias da apresentação do referido projeto, findo este prazo, e não tendo sido concluídos os trabalhos, ou descumpridos qualquer dos prazos ora fixados, ficará a requerida obrigada ao pagamento de multa diária equivalente a R$5.000,00 (cinco mil reais) em favor do Fundo instituído pela Lei nº 7.347/85, até o cumprimento da obrigação.

Oficie-se ao CONDEPHAAT na forma requerida às fls. 25.

Intime-se e Cite-se.

Campinas, 20 de janeiro de 1998

RAUL MARIANO JÚNIOR
Juiz Federal Substituto

D A T A
Em, 20 de janeiro de 1998
Baixaram estes autos à Secretaria, com o R. Despacho supra.

Téc./Analista Judiciário

4º TABELIONATO DE NOTAS DA CAPITAL
Rua Estados Unidos, 737 - São Paulo/SP
Fel. OSVALDO CARMELO - TABELIÃO
Autenticação - Autentico a presente cópia reprográfica que confere com o original apresentado. dou fé.
São Paulo-SP 6 FEV. 1998
Valor conferido com o que consta do original autenticado
OSVALDO ESMERIA - Escrev. Autorizado
JACKSON ROBERTO BASSAN - Escrev. Autorizado
MARCO ANTONIO C. ARRUDA - Escrev. Autorizado
Valor pago pelo ato R$ 0,55
SELO DE AUTENTICIDADE
CARTÓRIO
GV 467593
Osvaldo Esméria
Escrevente Designado

0.015

126

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

JUSTIÇA FEDERAL
280

793

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que nesta data foi expedido ofício nº 39 ao CONDENPHAT e mandado de intimação à A.G.U.

Campinas 27 janeiro 1998

Téc./Aux. Judiciário

PROCURADORIA DA REPÚBLICA/CAMPINAS
Recebi estes autos nesta data: 02/FEV/1998
SEÇÃO DE AUTUAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO

M.M. Juiz Federal:
Cient da r. decisão de fls 269/272, e do apensamento desta cautelar aos autos principais
Campinas, 03/02/98

JOSÉ OSMAR PUMES
Procurador da República

PROCURADORIA DA REPÚBLICA CAMPINAS
Devolvo Estes Autos com a cota a 2ª Vara
Em 03/FEV/1998
SEÇÃO DE AUTUAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO

4º TABELIONATO DE NOTAS DA CAPITAL
Rua Estados Unidos, 737 - São Paulo/SP
Adv. OSVALDO CANHEO - TABELIÃO
Autenticação - Autentico a presente cópia reprográfica que confere com o original apresentado. dou fé.
S Paulo-SP 16 FEV. 1998
OSVALDO ESMERIA - Escrev. Autorizado
JACKSON ROBERTO BASSAN - Escrev. Autorizado
MARCO ANTONIO C ARRUDA - Escrev. Autorizado
Valor pago pelo ato R$ 2,55
SELO DE AUTENTICIDADE
Osvaldo Esmeria

0.016

[illegible]

[illegible] pelo "Diário da [illegible] do Estado de São Paulo, de [illegible] arquivado nesta Secretaria.

[illegible]

BAIXA

Nesta data, dou Baixa no Termo supra.

Campinas, 03 / 02 / 1998

Téc./Aux. Judiciário

RECEBIMENTO

Em, 03 de fevereiro de 1998

Recebi êstes autos com [illegible]

Téc./Aux. Judiciário

4º TABELIONATO DE NOTAS DA CAPITAL
Rua Estados Unidos, 737 - São Paulo/SP
Bel. OSVALDO CARNEIRO - TABELIÃO
Autenticação - Autentico a presente cópia reprográfica que confere com o original apresentado. dou fé.

S.Paulo-SP 16 FEV. 1998

☐ OSVALDO ESMERIA - Escrev. Autorizado
☐ JAMESON ROBERTO BARSON - Escrev. Autorizado
☐ MARCO ANTONIO C. BARSON - Escrev. Autorizado

Valor pago pelo ato R$ 0,55

SELO DE AUTENTICIDADE
GV 46754

4º TABELIÃO - SP
Osvaldo Esméria
Escrevente Credenciado

[illegible]

Certifico que da [illegible] Secretaria [illegible] 269/272 foram intimadas as partes pelo "Diário da Justiça" do Estado de São Paulo, de 05/02/98 arquivado nesta Secretaria.

05 fevereiro 98

[illegible]

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL

JUSTIÇA FEDERAL 280

793

CERTIDÃO

Certifico e dou fé que neste dato foi expedido ofício nº 39 ao CONDENPITAT e mandado de intimação à A.G.U.

Campinas 27 janeiro 1998

Téc./Aux. Judiciário

PROCURADORIA DA REPÚBLICA/CAMPINAS
Recebi estes autos nesta data: 02/FEV/1998
SEÇÃO DE AUTUAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO

M.M. Juiz Federal:
Junte-se a r. decisão de fls 269/272, e do apensamento desta autos aos autos principais.
Campinas, 03/02/98

JOSÉ OSMAR PUMES
Procurador da República

PROCURADORIA DA REPÚBLICA CAMPINAS
Devolvo Estes Autos com a cota
Em 03/FEV/1998
SEÇÃO DE AUTUAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO

4º TABELIONATO DE NOTAS DA CAPITAL
Rua Estados Unidos, 792 - São Paulo/SP
Adv. OSVALDO CANHEO - TABELIÃO
Autenticação - Autentico a presente cópia reprográfica que confere com o original apresentado. dou fé.
S Paulo-SP 16 FEV. 1998
OSVALDO ESMERIA - Escrev. Autorizado
JACKSON ROBERTO BASSAN - Escrev. Autorizado
MARCO ANTONIO C ARRUDA - Escrev. Autorizado
Valor pago pelo ato R$ 2,55
SELO DE AUTENTICIDADE
Osvaldo Esmeria

0.016

doc. 05

794

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

BRASILIA

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.

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 1º 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 do 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.

129

doc. 06

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
D.S.P.U. / SÃO PAULO

C E R T I F I C O que, às folhas 51/69vº, do Livro de Notas nº 3 (Três) - de Contratos de Compra e Venda, Doação, Cessão etc. - desta Delegacia, consta o contrato do teor seguinte: CONTRATO DE VENDA E COMPRA do próprio nacional constituído do complexo industrial "Mineração/Ferrovia/Fábrica", designado "Indústria de Cimento Perus", compreendendo bens integrantes dos acervos confiscados às empresas "Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus" e "Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A", que entre si fazem, como outorgante vendedora, a UNIÃO FEDERAL e, como outorgado comprador, o CONSÓRCIO formado por SÉRGIO STEPHANO CHOHFI - ENGENHARIA E COMÉRCIO S/A e CIA. AGRÍCOLA E PASTORIL FAZENDA RIO PARDO, em cumprimento ao compromisso de compra e venda lavrado às fls. 116 a 141, do Livro de Notas nº 2, desta Delegacia, conforme Processo M.F. nº 0880-18263, de 1980. Aos vinte e nove dias do mês de abril do ano de mil novecentos e oitenta e três (1983), na Delegacia do Serviço do Patrimônio da União no Estado de São Paulo, no prédio situado à Av. Prestes Maia, 733, na Capital do mesmo / Estado, compareceram, de um lado, como Outorgante Vendedora, a UNIÃO FEDERAL, representada neste ato, de acordo com o artigo 14, inciso V, do Decreto-lei nº 147, de 03 de fevereiro de 1967, e de acordo com a Portaria nº 62, de 22 de setembro de 1981, do Senhor Procurador-Chefe da Fazenda Nacional no Estado de São Paulo, pelo Procurador da Fazenda Nacional Dr. Fernando Hugo de Albuquerque Guimarães; como Interveniente, a COORDENADORIA DAS EMPRESAS INCORPORADAS AO PATRIMÔNIO NACIONAL, representada pelo Coordenador, Dr. Aurélio da Nova Castello Branco, para tanto designado / conforme ato do Exmo. Senhor Presidente da República, de 15.03.79, publicado no Diário Oficial da União de 15.03.79; e, de outro lado, como Outorgado Comprador, o CONSÓRCIO formado por SÉRGIO STEPHANO CHOHFI - ENGENHARIA E COMÉRCIO S/A, CGC. nº 61.360.442/0001-33, com Estatutos Sociais registrados sob nº 596.781, em 11.01.72, na JUCESP, e última alteração de 31/08/82, registrada sob nº 126952/82, em 02/12/82, com sede nesta Capital à Rua Boa Vista nº 254, 3º andar, conjuntos 315/322, e CIA. AGRÍCOLA E PASTORIL FAZENDA RIO PARDO, CGC. nº 56.769.524/0001-04, com Estatutos

Dr. Douglas Eduardo Dualibi
TABELIÃO
Prof. Júlio Cesar Dualibi
CARTÓRIO MAIOR
RUA SÃO BENTO, 815
FONE: 31-5227
SÃO PAULO - CAPITAL

Cartório Público de Notas

AUTENTICAÇÃO

A presente cópia reprográfica está conforme o documento original.

São Paulo, 9 de [illegible] de 1990

Em Test[illegible]

Dr. LUIS [illegible]

FICHA [illegible]

CENTRO COP. DO BRASIL
R. 9 DE DEZEMBRO, 51

ASSINATURA

Sociais arquivados sob nº 44.819, em 17.01.50, na JUCESP, e última alteração de 30.12.81, registrada sob nº 100.870, em 30.09.82, com sede nesta Capital, à Rua Augusta nº 2.530, 17º andar, Consórcio este constituído por instrumento particular datado de 19.05.80, registrado sob nº 580.750, em 20.05.80, no 2º Registro de Títulos e Documentos da Capital do Estado de São Paulo, e na / / JUCESP sob nº 35.500.003.733, em 26.03.82, ora representado por Sérgio Stephano Chohfi, brasileiro, casado, engenheiro, R.G. nº 1.296.465 e CIC nº 008.861.738-68, e por Antonio João Abdalla Filho, brasileiro, casado, industrial, RG nº 3.593.130 e C I C nº 376.253.068-87, nos termos do item 2, do citado Instrumento de Constituição de Consórcio. E, perante as testemunhas ao final nomeadas e assinadas, pela Outorgante Vendedora, através de seu representante legal, foi dito o seguinte: PRIMEIRA - que é legítima senhora e possuidora, livre e desembaraçadamente de ônus e hipotecas, mesmo legais, dos seguintes bens nas condições abaixo / discriminadas:- A) - direitos minerários que integravam antes os acervos confiscados à Companhia Brasileira de Cimento Portland / Perus e à Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A, correspondentes / aos Manifestos de Minas nº 448, de 17.06.1936, e nº 1.013, de 15.08.1940, os quais estão devidamente caracterizados nos documentos de Pastas de nºs. 31 e 30 do Anexo I, respectivamente, documentos esses que ficam fazendo parte integrante do presente instrumento. O Manifesto nº 448, que compreende minas de calcário e argila, cobre uma área de 2.162,8068 hectares, localizada no Município de Cajamar, conforme memorial descritivo de nº DNPM - 315/36, de 26 de abril de 1.976, assim descrito: MEMORIAL DESCRITIVO referente ao polígono irregular de área de 2.162,8068 hectares, da Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus, visando regularizar o Manifesto de Minas nº 1.013, de 15.08.1940. Ponto de amarração: Para o P.A. (ponto de amarração) adotou-se o marco de quilômetro km. 35 da Via Anhanguera. Deste marco, seguindo-se / rumo verdadeiro de 34º15'32" NE, a uma distância de 905,01m da confluência do Córrego Itaim ou Bonsucesso com o Rio Juqueri Mirim. Os lados a partir desse vértice, têm os seguintes compri -

comprimentos e rumos verdadeiros: do marco 1, acima descrito, segue a SW 79º32' a uma distância de 1.100m, até o marco 2, depois a SE 22º00' com 755m., até o marco 3, segue a SW 13º20' com 1880 m. até o marco 4, do marco 4 ao 5, com 263,94m. a SW 57º23', do marco 5 ao 6 com 852,28m. a SW 34º43', daí até o marco 7 a NW / 69º25'48" com 1.388,98m., do marco 7 ao 8 com 256,81m. a NE 65º 08'., do 8 ao 9 com 258,31m. a NE 14º34', do marco 9 ao 10 com 620,59m. a NW 72º51', do marco 10 ao 11 com 467,40m. a SW 68º32', do marco 11 ao 12 com 157,56m. a SE 16º36', do marco 12 ao 13 com 542,75m. a SW 62º49', do marco 13 ao 14 com 300,10m. a SE 25º53', do marco 14 ao 15 com 201,56m. a SW 07º07', do marco 15 ao 16 com 560,00m. a NW 87º33', do marco 16 ao 17 com 713,08m. a NW 46º42', do marco 17 ao 18 com 471,06m. a NW 27º59', do marco 18 ao 19 com 135,00m. a NW 55º46', do marco 19 ao 20 com 550,68m. a NE 63º41', do marco 20 ao 21 com 916,00m. a NE 23º21', do marco 21 ao 22 com 405,36m. a NW 68º26', do marco 22 ao 23 com 182,36m. a NE 21º13', do marco 23 ao 24 com 399,08m. a NW 67º47', do marco 24 ao 25 com 1.333,50m. à NE 21º28', do marco 25 ao 26 com 954,88m. a NE 75º 38', do marco 26 ao 27 com 825,95m. a NE 09º46', do marco 27 ao 28 com 1.128,28m. a NW 09º45', do marco 28 ao 29 com 1.182,68m. a NW 29º56', do marco 29 ao 30 com 1.368,54m. a NE 81º56', do marco 30 ao 31 com 434,28m. a SE 25º48', do marco 31 ao 32 com 148,22m. a SW 29º31', do marco 32 ao 33 com 1.168,56m. a SE 23º 44', do marco 33 ao 34, com 450,00m. a SW 52º00', do marco 34 ao 35 com 940m. a SW 01º30', do marco 35 ao 36 com 540,00m. a SE 78º 00', do marco 36 ao 37 com 1.340,00m. a SE 45º00', do marco 37 ao 38 com 72,00m. a SE 79º00', do marco 38 ao 39 com 657,00m. a NW 21º28', do marco 39 ao 40 com 90,00m. a NE 22º12', do marco / 40 ao 41 com 75,00m. a NE 76º12', do marco 41 ao 42 com 44,00 m. a SE 20º48', do marco 42 ao 43 com 21,00m. a NE 76º12', do marco 43 ao 44 com 44,00m. a NW 20º48', do marco 44 ao 45 com 50,00 m. a NE 76º12', do marco 45 ao 46 com 84,00m. a SE 20º48', do marco 46 ao 47 com 102,00m. a NE 67º12', do marco 47 ao 48 com 122,00 m. a NE 04º12', do marco 48 ao 49 com 46,00m. a NW 53º28', do marco 49 ao 50 com 50,00m. a NW 13º58', do marco 50 ao 51 com

Dr. Douglas Eduardo Dualibi
TABELIÃO
Prof. João Gomes Dualibi

AUTENTICAÇÃO

CENTRO COP. DO BRASIL
R. 8 DE DEZEMBRO, 61

ASSINATURA

com 75m. a NE 73º12', do marco 51 ao 52 com 122,00m. a SE 40º03', do marco 52 ao 53 com 40m. a NE 55º37', do marco 53 ao 54 com 76,00m. a NW 00º23', do marco 54 ao 55 com 440,00m. a NE 65º17', do marco 55 ao 56 com 200,00m. a NE 37º57', do marco 56 ao 57 / com 1.175,00m. a NE 55º27', do marco 57 ao 58 com 260,00m. a SE 78º48', do marco 58 ao 59 com 347,00m. a SE 27º48', do marco 59 ao 60 com 161,00m. a NE 79º32', do marco 60 ao 61 com 245,00m. a NE 31º52', do marco 61 ao 62 com 452,00m. a NE 79º32', do marco 62 ao 63 com 1.360,00m. a SE 10º28', do marco 63 ao 64 com 604,00 m. a NW 85º28', do marco 64 ao 65 com 510,00m. a NW 10º28', do marco 65 ao 66 com 760,00m. a SW 79º32', do marco 66 ao 1 com 753,00m. a SE 10º28'. O Manifesto nº 1.013, que compreende minas de calcário, cobre uma área de 1.905,7252 hectares, assim / descrito: MEMORIAL DESCRITIVO referente ao polígono da área de 1.905,7252 hectares, que a Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A . apresenta ao DNPM, em atençaõ às suas determinações, visando regularizar o manifesto 1.013, de 15.08.1940, com relação ao novo Regulamento do Código de Mineração. Ponto de Amarração: Para P.A. (ponto de amarração), adotou-se o marco de quilometragem km 35, da Via Anhanguera. Deste marco, seguindo-se no rumo verdadeiro N 84º18'0", uma distância de 79,85m., encontrar-se-á o marco I, que servirá de início do perímetro. Perímetro: Tem início no marco I, acima definido; daí, com rumos verdadeiros, sendo o primeiro S 30º30'0", segue o perímetro, confrontando com terras da Companhia Melhoramentos de São Paulo-Indústrias de Papel, uma / distância de 1.700,00m., até o marco II; daí, com rumo N87º00'0", confrontando com terras da Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A , segue uma distância de 625,00m. até o marco III; daí, com rumo N 13º20' E, segue, onde atravessa os trilhos da referida Estrada de Ferro, uma distância de 680,00m., até o marco IV; daí, assim como a linha anterior, segue confrontando com terras da Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus, no rumo N 22º00'0", onde atravessa novamente os trilhos da Estrada de Ferro mencionada, uma distância de 755,00m. até ao marco V, colocado no alto do morro Mantiqueira; daí, segue sempre confrontando com terras da referi

04

Dr. Douglas Eduardo Dualibi
TABELIÃO
Prof. Julio Cesar Dualibi
OFICIAL MAIOR
RUA SÃO BENTO, 315
FONE [illegible]
SÃO PAULO - CAPITAL

Cartório Dualibi

AUTENTICAÇÃO

A presente copia reprográfica está conforme o documento original.

São Paulo, 19 de março de 1990

Em Test[illegible] da verdade

NICAS [illegible]72
01 PAGINA

Dr. LUIS [illegible]
JOEL SOARES [illegible]
ESCRS. AUT[illegible]

CENTRO COP. DO BRASIL
R. 8 DE DEZEMBRO, 51

ASSINATURA

799

referida Cia.de Cimento, no rumo N 79º32' E, uma distância de / 1.100,00m., até ao marco VI; daí, com rumo N 10º28'0", uma distância de 753,00m., até ao marco VII; daí, com rumo de N 79º32'E, segue, onde atravessa a Via Anhanguera, uma distância de 760,00m, até ao marco VIII; daí, com rumo S 10º28' E, segue uma distância de 510,00m., até ao marco IX; daí, com rumo S 85º28' E, segue / uma distância de 604,00m., até ao marco X; daí, com rumo N 10º / 28'0", segue uma distância de 1.360,00m., até ao marco XI; daí, com rumo S 79º32'0", segue uma distância de 452,00m., até ao marco XII; daí, com rumo S 31º52'0", segue uma distância de / / 245,00m., até ao marco XIII; daí, com rumo S 79º32'0", segue, onde atravessa novamente a Via Anhanguera, uma distância de 161,00 m., até ao marco XIV; daí, com rumo N 27º48'0", segue uma distância de 347,00m., até ao marco XV; daí, com rumo N 78º48'0", segue uma distância de 260,00m., até ao marco XVI; daí, com rumo S 55º27'0", segue uma distância de 1.175,00m., até ao marco XVII; daí, com rumo S 37º57'0", segue uma distância de 200,00m., até ao marco XVIII; daí, com rumo S 65º17'0", segue uma distância de 440,00m., até ao marco XIX; daí, com rumo S 0º23' E, segue uma distância de 76,00m., até ao marco XX; daí, com rumo S 55º37'0", segue uma distância de 40,00m., até ao marco XXI; daí, com rumo N 40º03'0", segue uma distância de 122,00m., quando atravessa um ramal férreo, até o marco XXII; daí, com rumo S 73º12'0", segue uma distância de 75,00m., até ao marco XXIII; daí, com rumo S / 13º58' E, segue uma distância de 50,00m., até ao marco XXIV; daí, com rumo S 53º28' E, segue, onde atravessa novamente o ramal férreo, uma distância de 46,00m., até ao marco XXV; daí, com rumo S 4º12'0", segue uma distância de 122,00m., onde atravessa novamente o ramal férreo, até ao marco XXVI; daí, com rumo S67º12'0", segue uma distância de 102,00m., até ao marco XXVII; daí, com o rumo N 20º48'0", segue uma distância de 84,00m. até ao marco / / XXVIII; daí, com rumo S 76º12'0", segue uma distância de 50,00m. até ao marco XXIX; daí, com rumo S 20º48' E, segue uma distância de 44,00m., até ao marco XXX; daí, com rumo S 76º12'0", segue / uma distância de 21,00m., até ao marco XXXI; daí, com rumo N 20º

Dr. Douglas Eduardo Dualibi
TABELIÃO
Prof. João Cesar Dualibi
CERC. L. MAIOR
RUA SÃO BENTO, 315
FONE: 33 9337
SÃO PAULO - CAPITAL

Ofício Cartório 1º Ofício

AUTENTICAÇÃO

9

CENTRO COP. DO BRASIL
R. 3 DE DEZEMBRO, 61

ASSINATURA

48'0", segue uma distância de 44,00m., até ao marco XXXII; daí, com rumo S 76º12'0", segue uma distância de 75,00m., até ao marco XXXIII; daí, com rumo S 22º12'0", segue uma distância de 90,00 m. até ao marco XXXIV; daí, com rumo S 21º28' E, segue uma distância de 657,00m., até ao marco XXXV; daí, com rumo N 79º00'0", segue onde atravessa a Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A., uma distância de 72,00m., até ao marco XXXVI; daí, com rumo N 45º00' 0", segue uma distância, onde atravessa novamente o ramal férreo, de 1.340,00m., até ao marco XXXVII; no morro da Chapada; daí, do morro da Chapada, com rumo N 78º00'0", segue uma distância de 540,00m., até ao marco XXXVIII, no morro da Coruja; daí, com rumo N 1º30' E, segue uma distância de 940,00m., até ao marco / XXXIX; à margem esquerda do córrego Tombador; daí, com rumo N 52º00' E, segue uma distância de 450,00m. até ao marco XL; daí, com rumo N 20º30' E, segue onde atravessando o Ribeirão Lavras, prossegue pelo vale do córrego Gamelão até a cabeceira deste, numa distância de 1.830,00m., onde se acha o marco XLI; daí, com rumo N 59º00' E, segue uma distância de 610,00m., até ao marco XLII, no morro do Gamelão; daí, com rumo S 28º45' E, segue uma distância de 410,00m., até ao marco XLIII; daí, com o rumo N 28º 00' E, segue pela baixada do córrego afluente do córrego Itaim, até à margem direita deste, numa distância de 980,00m., ao ponto do marco XLIV; daí, atravessando o referido córrego Itaim, com rumo N 13º40' E, segue uma distância de 1.040,00m., até ao marco XLV; daí, com rumo S 55º00' E, segue uma distância de 1.080,00m., até ao marco XLVI; daí, com rumo S 9º30' E, segue uma distância de 220,00m., até ao marco XLVII, à margem esquerda do córrego / Itaim; daí, com rumo S 55º00' E, segue uma distância de 1.300,00 m., até ao marco XLVIII, à margem direita do rio Juqueri Mirim; daí, com rumo S 35º45'0", segue acompanhando a referida margem / do rio, uma distância de 660,00m., até ao marco XLIX; daí, no rumo S 41º30' E, e ainda acompanhando a referida margem de rio, segue uma distância de 750,00m., até ao marco L; daí, com rumo N 78º30' E, segue, onde atravessa a Via Anhanguera, uma distância de 390,00m., até ao marco LI; daí, marco este à margem es-

06

807

esquerda do Ribeirão dos Abreus, com rumo S 41º30' E, segue uma distância de 620,00m., até ao marco LII, à margem esquerda do Córrego da Escuridão; daí, com rumo S 17º00'0", segue subindo pela referida margem do córrego, uma distância de 900,00m., até ao marco LIII, bem acima da cabeceira do referido córrego; daí, com rumo S 42º30' E, segue pela encosta do Morro do Rosário, uma distância de 490,00m., até ao marco LIV; daí, com rumo S 48º00' 0", segue ainda pela encosta do Morro do Rosário, uma distância de 650,00m., até ao marco LV; daí, com rumo S 42º30' E, segue / uma distância de 430,00m., até ao marco LVI; daí, deste marco colocado no Morro do Rosário, com rumo S 11º00' E, segue, onde / / atravessa o Córrego Bom Sucessò, e outro pequeno córrego, uma distância de 1.970,00m., até junto à Capela do Bom Sucesso; daí, no rumo N 54º20'0", segue confrontando com terras da Companhia / Melhoramentos de São Paulo, Indústrias de Papel, atravessando novamente o Córrego Bom Sucesso, e a Via Anhanguera, uma distância de 2.120,00m., até o marco I, de início, encerrando o perímetro. Área: encerra o perímetro acima descrito, a área de 1.905,7252 / hectares, no Município de Cajamar, Comarca de Barueri, Estado de São Paulo, tudo conforme planta que será rubricada pelas partes. Preço: Cr$ 123.628.490,00 (cento e vinte e três milhões, seiscentos e vinte e oito mil, quatrocentos e noventa cruzeiros), parte do preço total de Cr$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), referido na cláusula QUINTA. B) - Área poligonal de terras, demarcada para o posterior desmembramento da área total de 4.068,5320 has., coberta pelos dois Manifestos de Minas, mencionados na letra "A" supra. Tal área, medindo 780,45 has., ou 322,5 alqueires, com o perímetro de 15.816, 829621m. , abrange as principais pedreiras que vêm sendo exploradas. Essa gleba é atravessada por servidões de passagem de linhas elétricas de alta tensão, da LIGHT; pela Via Anhanguera (São Paulo-Jundiaí), na direção sul-norte e pelo oleoduto da PETROBRAS (Paulínea-Barueri), no sentido norte-sul. Dentro dela encontram-se diversos bens - uns de uso comum do povo, como rios e estrada; outros, utilizados por órgãos públicos e para fins públicos, como

CENTRO

ASSINATURA

802

a Prefeitura Municipal de Cajamar, Posto Policial de Cajamar, e Escolas Agrupadas do Gato Preto. Todos os dados se encontram demonstrados no Anexo I (pastas 03, 04 e 05) e Memorial descritivo, que integram o presente contrato, A maior parte da área é constituída pela segunda gleba destacada do "Sítio dos Paes", acrescida de partes dos sítios Pinheirinhos e Juquery-Guassu, tal como descrito na escritura pública de venda e compra de 12.05.1932, Lº 194, fls. 1, do 8º Cartório de Notas desta Capital, transcrita sob nº 6.001, no Cartório de Registro de Imóveis da 2ª Circunscrição Imobiliária da Capital, com a qual a Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus adquiriu ditas áreas, em maior porção, da Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A. O restante da gleba foi destacado do "Sítio dos Paes" (Paes, Várzea, Lavras e Rosário), adquirido pela então Cia. Industrial e de Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A, posteriormente Estrada de Ferro Perus-Pirapora / S/A, com as seguintes transcrições primitivas: 55.510, de 04.06-1910; 55.552, de 07.06.1910; 59.376, de 08.04.1911; 60.590, de 13.06.1911; 61.224, de 22.07.1911; 61.226, de 22.07.1911; 63.080 de 07.11.1911; 63.380, de 23.11.1911; 65.440, de 07.03.1912; / 65.441, de 07.03.1912; 65.442, de 07.03.1912; 65.443, de 07.03.1912; 65.466, de 08.03.1912; 67.449, de 08.06.1912; 68.701, de 20.08.1912, todas elas do 1º Cartório de Registro de Imóveis da Capital. A gleba assim composta acha-se demarcada e confrontada no memorial descritivo a seguir reproduzido e planta que será rubricada pelas partes. MEMORIAL DESCRITIVO, referente à demarcação da área das pedreiras atuais, da Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus, executada por determinação da Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional - CEIPN. Perímetro: partindo do marco de conreto M1, cravado no centro de um valo, segue descendo por este, confrontando com o Sítio Cacupé, de S/A Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, na distância de cem metros (100,00m.) até à margem esquerda da Estrada Municipal, que demanda ao bairro de Cacupé, onde foi cravado o marco de concreto M2; daí, atravessando a estrada, segue confrontando com o Sítio Cacupé, subindo a divisa, cento e quarenta metros (140,00m.),

137

803 A

até o marco de concreto M2A; daí, com deflexão à esquerda, segue ainda confrontando com o Sítio Cacupé, e subindo, cento e vinte e cinco metros (125,00m), até o marco de concreto M3; daí, com deflexão à direita, ainda confrontando com o Sítio Cacupé, segue cem metros (100,00m), até ao marco de concreto M3A; daí, com de - flexão à direita, segue confrontando agora, com o Sítio Capoava, de Indústrias Reunidas Irmaõs Spina S/A, setenta metros (70,00m), até ao marco de concreto M4; daí, ainda confrontando com o Sítio Capoava, segue duzentos e dez metros (210,00m.), até ao marco de concreto M5; daí, com deflexão à esquerda, ainda confrontando / com o Sítio Capoava, segue duzentos e trinta metros (230,00m.), até ao marco de conreto M6; daí, com deflexão à esquerda, no Mor ro do Caracol, e ainda confrontando com o Sítio Capoava, segue / descendo, duzentos e vinte metros (220,00m.), até ao marco de / concreto M7; daí, com deflexão à direita e ainda confrontando com o Sítio Capoava, segue oitenta metros (80,00m.), até ao marco de concreto M7A; daí, continua ainda descendo e confrontando com o Sítio Capoava, de Indústrias Reunidas Irmãos Spina S/A, cento e oitenta metros (180,00m.), até ao marco de concreto M8; daí, des- te marco M8, com pequena deflexão à direita, segue agora confron tando com o remanescente do Sítio Pinheirinhos, da Cia. Brasilei ra de Cimento Portland Perus, no rumo magnético atual, a sudeste, cinquenta e três graus e dez minutos (53º10' SE), no comprimento de hum mil, trezentos e quarenta metros (1.340,00m.), até ao mar co de concreto M9; daí, com deflexão à esquerda, segue ainda con frontando com o Sítio Pinheirinhos, no rumo nordeste, oitenta e quatro graus, vinte e nove minutos (84º29' NE); na distância de seiscentos e vinte e seis metros e oitenta e seis centímetros / (626,86m.), até um ponto na divisa do Sítio da "Várzea", ou " / "Paes", da Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A; daí, segue agora confrontando com as terras remanescentes do referido Sítio dos "Paes", no mesmo rumo anterior, a distância de duzentos e dez me tros (210,00m.), até ao marco de concreto M10; daí, prossegue / confrontando com as terras remanescentes do Sítio dos "Paes", no rumo nordeste de oitenta e dois graus, cinquenta e dois minutos

Dr. Douglas Eduardo Dualibi
TABELIÃO
Prof. Julio Cesar Dualibi
OFICIAL MAIOR
RUA SÃO BENTO, 317
FONE: 53
SÃO PAULO

AUTENTICAÇÃO

A presente cópia

CENTRO COP. DO BRASIL
8 DE DEZ 51
ASSINATURA

(82º52' NE), onde atravessa a Av. 31 de março, na distância de setecentos e quinze metros e trinta e três centímetros (715,33m) até ao marco de concreto M11; daí, continua subindo e confrontando com o Sítio dos "Paes", no rumo nordeste oitenta e três graus e três minutos (83º03' NE), e distância de cento e vinte e nove metros, cinquenta centímetros (129,50m.), até ao marco de concreto M12; daí, ainda confrontando com o Sítio dos "Paes", segue no rumo nordeste oitenta e cinco graus, sete minutos (85º07' NE), na distância de (436,00m.) quatrocentos e trinta e seis metros), onde atravessa a pedreira do cal, até ao marco de concreto M13; ; daí, com deflexão à esquerda, segue descendo ainda confrontando com o Sítio dos "Paes", onde atravessa a faixa do Oleoduto da Petrobrás, no rumo nordeste, setenta e três graus, cinquenta e seis minutos (73º56' NE), e distância de hum mil, sessenta e / / três metros e dez centímetros (1.063,1om.), até ao marco de concreto M14; daí, com deflexão à direita, segue confrontando com / terras da Cia. Paulista de Celulose (COPASE), no rumo sudoeste de dezesseis graus e cinquenta e oito minutos (16º58' SW), a distância de seiscentos e setenta e oito metros, sessenta centímetros (678,60m.), até ao marco de concreto M15; daí, com deflexão à esquerda, e ainda confrontando com terras da COPASE, segue no rumo sudeste, setenta e cinco graus e cinquenta e dois minutos (75º52' SE), a distância de cento e cinquenta metros (150,00m.), até ao marco de concreto M16; daí, com deflexão à direita, ainda confrontando com terras da COPASE, segue no rumo sudoeste, dezesseis graus e oito minutos (16º08' SW), e distância de cem metros (100,00m.), até ao marco de concreto M17; daí, com deflexão à esquerda, segue no rumo sudeste, setenta e cinco graus e cinquenta e dois minutos (75º52' SE), ainda confrontando com terras da / COPASE, onde atravessa um ramal férreo desativado, e uma estrada de acesso à COPASE, na distância de trezentos e vinte e oito metros e sessenta centímetros (328,60m.), até ao alinhamento da faixa de domínio da Via Anhanguera, onde está cravado o marco de concreto M18, no ponto correspondente ao km. 36 + 37m., da mesma Via Anhanguera; daí, no mesmo rumo anterior, (75º52' SE), segue

Dr. Douglas Eduardo Dualibi
TABELIÃO
Prof. Julio Cesar Dualibi
OFICIAL MAIOR
RUA SÃO BENTO, 315
FONE: 35 6337
SÃO PAULO - CAPITAL

AUTENTICAÇÃO

CENTRO COP. DO BRASIL
R. 3 DE DEZEMBRO, 51
ASSINATURA

805

segue atravessando a faixa da Via Anhanguera, na qual também atravessa o Rio Juqueri-Mirim, na distância de cento e dois metros e sessenta centímetros (1o2,60m.), até ao marco de concreto M19, colocado sobre o alinhamento oposto da mesma Via Anhanguera; daí, com deflexão à esquerda, segue a divisa pela cerca de moirões de concreto da Via Anhanguera, na distância de duzentos e sessenta e três metros, cinquenta centímetros (263,50m.), até ao marco de concreto M20; daí, com deflexão à direita, segue subindo o curso de pequena aguinha, que se constitui em divisa do terreno do Acampamento do DER - Departamento de Estradas de Rodagem Estadual, no rumo sudeste (65º22' SE), sessenta e cinco graus, vinte e dois minutos, na distância de oitenta metros (80,00m.), até ao marco de concreto M21; daí, com deflexão à esquerda, segue por outra reta, confrontando com o terreno do Acampamento do DER, na distância de oitenta metros (80,00m.), até ao marco de concreto M22; daí, com deflexão à esquerda, continua confrontando com o terreno do Acampamento do DER, no rumo nordeste vinte e quatro graus e trinta e oito minutos (24º38' NE), e distância de cento e vinte metros (120,00m.) até ao marco de concreto M23; daí, com deflexão à esquerda, e ainda confrontando com o terreno do Acampamento do DER, segue no rumo noroeste sessenta e cinco graus e vinte e dois minutos (65º22' NW), e distância de trinta metros (30,00m.) até ao marco de concreto M24; daí, com deflexão à direita, segue acompanhando a cerca de moirões de concreto de DER, na distância de duzentos e quarenta metros (240,00m.) até ao marco de concreto M25; daí, com deflexão à direita, segue novamente confrontando com terras remanescentes do Sítio dos "Paes", da Estrada de Ferro Perús-Pirapora S/A, no rumo nordeste quarenta e sete graus e cinquenta e seis minutos (47º56' NE), e a distância de cento e vinte e dois metros, setenta centímetros (122,70m.), até ao marco de concreto M26; daí, com deflexão à direita, continua confrontando com terras remanescentes do Sítio dos "Paes", no rumo sudeste, oitenta e três graus e cinquenta e quatro minutos (83º54' SE), e distância de trezentos e oitenta e quatro metros e noventa centímetros (384,90m.) até ao marco M27; daí, com

deflexão à direita, e ainda confrontando com terras remanescen - tes do Sítio dos "Paes", segue no rumo sudeste setenta e quatro graus e cinquenta e quatro minutos (74º54'SE), e distância de se tecentos e noventa e sete metros e quatorze centímetros / / / (797,14m.) até ao marco de concreto M28; daí, com deflexão à di - reita, segue por uma grota confrontando com terrenos do Loteamen to Scórpios, no rumo sudoeste quinze graus e trinta minutos / / (15º30' SW), e distância de vinte e hum metros e setenta centíme tros (21,70m.) até ao marco de concreto M28A; daí, com deflexão à direita, segue subindo e ainda confrontando com o Loteamento Scórpios, no rumo sudoeste trinta e dois graus e cinquenta e qua tro minutos (32º54' SW), e distância de noventa e oito metros / (98,00m.), até ao marco de concreto M29; daí, com deflexão à es querda, segue a divisa confrontando com a Avenida de entrada do Loteamento Scórpios, onde segue paralelamente, às guias da aveni da, acompanhando-as na distância constante de quatro metros / / (4,00m.) num comprimento de cento e setenta e cinco metros / / (175,00m.), até a estaca nº cento e quarenta e cinco (145), do levantamento; daí, continua a divisa pelo alinhamento direito, de uma rua do Loteamento do Rosário, numa distância de quatrocen tos e noventa e nove metros e quarenta centímetros (499,40m.), até a estaca nº 154, junto ao marco de concreto de divisa da Cia. Melhoramentos de São Paulo - Indústrias de Papel; daí, segue con frontando com terras da Cia. Melhoramentos, inicialmente por uma pequena vala, e depois pelo lado direito do alinhamento de um carreador, que a Cia. Melhoramentos conserva na divisa, numa dis tância de seiscentos e noventa e oito metros (698,00m.), até ao marco de concreto M30; daí, segue descendo e novamente confron- tando com terras remanescentes do Sítio dos "Paes", da Estrada / de Ferro Perus-Pirapora S/A, no rumo sudoeste setenta e oito / graus, quarenta e nove minutos (78º49' SW), e distância de qua - trocentos e dezesseis metros e oitenta centímetros (416,80m.) / até ao marco de concreto M31; daí, com deflexão à esquerda, e / ainda confrontando com terras do Sítio dos "Paes", segue pela antiga divisa da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, e a Cia. Bra-

Dr. Douglas Eduardo Dualibi
TABELIÃO
Prof. Julio Cesar Dualibi
OFICIAL MAIOR
RUA SÃO BENTO, 315
FONE: 35 5[illegible]7
SÃO PAULO - CAPITAL

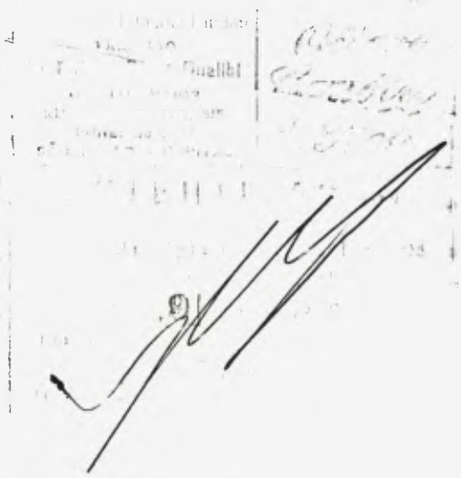
Cartório Expediente

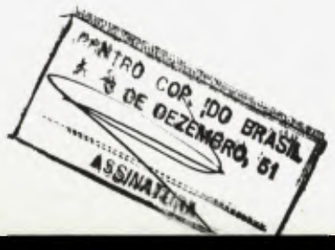
AUTENTICAÇÃO

CENTRO DA DO BRASIL
11 DE DEZEMBRO 51
ASSINATURA

Brasileira de Cimento Portland Perus, no rumo sudoeste oito graus (08º00' SW), na distância de quatrocentos e três metros e vinte centímetros (403,20m.), até ao marco de concreto M32; daí, com deflexão à direita e ainda confrontando com o Sítio dos "Paes", segue no rumo noroeste sessenta e seis graus e vinte e quatro minutos (66º24' NW), e distância de quinhentos e noventa e oito metros e trinta e seis centímetros (598,36m.), até ao marco de concreto M33; daí, com deflexão à esquerda, segue ainda confrontando com o Sítio dos "Paes", no rumo sudoeste oitenta e dois graus dez minutos (82º10' SW), a distância de cento e dez metros / / (110,00m.), até ao marco de concreto M34, junto ao alinhamento da faixa de domínio da Via Anhanguera; daí, no rumo anterior (82º / 10' SW), segue atravessando a faixa da Via Anhanguera, numa distância de cento e três metros, trinta centímetros (103,30m.), até a divisa oposta da mesma faixa, onde foi cravado o marco de concreto M35; daí, segue atravessando a estrada de rodagem, o Rio Juqueri-Mirim e dois ramais da E.F. P.P. S/A, no mesmo rumo anterior (82º10' SW), ainda confrontando com o Sítio dos "Paes", na distância de quinhentos e setenta e seis metros e setenta centímetros (576,70m.), até ao marco de concreto M36; daí, com deflexão à direita, segue ainda confrontando com o Sítio dos / / "Paes", no rumo noroeste oitenta e hum graus e nove minutos / / (81º09' NW), onde atravessa novamente o Oleoduto da Petrobrás, e uma distância de hum mil, cento e onze metros e setenta centímetros (1.111,70m.) até ao marco de concreto M37; daí, com deflexão à esquerda, segue descendo, agora confrontando com terras remanescentes do Sítio Pinheirinhos, da Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus, no rumo sudoeste oitenta e oito graus e cinquenta minutos (88º50' SW), e distância de duzentos e noventa e sete metros e cinquenta centímetros (297,50m.), até ao marco de concreto M38; daí, continua descendo e ainda confrontando com as mesmas terras do Sítio Pinheirinhos, no rumo noroeste oitenta e nove graus e trinta e três minutos (89º33' NW), onde atravessa o Leito da Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A, o Ribeirão das Lavras, e o leito da Estrada asfaltada, que liga Cajamar a Gato /

Preto, na distância de hum mil, seiscentos e dezesseis metros // (1.616,00m.), até ao marco de concreto M39; daí, segue ainda confrontando com as terras remanescentes do Sítio Pinheirinhos, no rumo noroeste oitenta e oito graus e cinquenta e dois minutos / (88º52' NW), e distância de duzentos e vinte e oito metros / / (228,00m.) até ao marco de concreto M40; daí, ainda confrontando com as terras remanescentes do Sítio Pinheirinhos, segue no rumo noroeste oitenta e nove graus e trinta e cinco minutos (89º35' / NW), na distância de duzentos e oitenta metros (280,00m.), até ao marco de concreto M41; daí, com deflexão à direita, ainda confrontando com o Sítio Pinheirinhos, segue no rumo noroeste cinquenta e dois graus e cinquenta e seis minutos (52º56' NW), onde atravessa uma linha de transmissão da Light, e a estrada para os Teles, numa distância de hum mil, duzentos e sessenta e cinco metros (1.265,00m.), até um ponto da divisa do Sítio Juqueri-Guassu, da mesma Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus; daí, desse ponto prossegue no mesmo rumo anterior (52º56' NW), e distância de noventa e cinco metros e noventa centímetros (95,90m.), confrontando agora, com terras do Sítio Juqueri-Guassu, até ao marco de concreto M42; daí, com deflexão à direita, e confrontando com as terras remanescentes do Sítio Juqueri-Guassu, segue no rumo noroeste, vinte e dois graus e doze minutos (22º12'NW), na distância de setecentos e trinta e três metros e noventa centímetros (733,90m.), até ao marco de concreto M1, de início, onde / encerra este perímetro. ÁREAS: perímetro demarcado = 790,1395 / ha; deduzindo-se:- área do Oleoduto da Petrobrás, com 3,0215 ha., e área do trecho da Via Anhanguera, com 6,6680 ha., resultam / 780,4500 ha.. Encontram-se dentro da área demarcada: 1) - prédio ocupado pela Prefeitura Municipal e Praça H.T.; 2) - prédio utilizado como Delegacia de Polícia; 3) - diferença faixa de domínio Via Anhanguera; 4) - Escolas Agrupadas de Gato Preto; 5) - - faixa ocupada pela Light, Sítios Juqueri e Pinheirinhos. Preço: cr$ 273.186.300,00 (duzentos e setenta e três milhões, cento e oitenta e seis mil e trezentos cruzeiros), parte do preço total de Cr$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzei -




CENTRO COR. DO BRASIL
DE DEZEMBRO, 51
ASSINATURA

cruzeiros), referido na cláusula QUINTA. Imóvel esse havido pela Fazenda Nacional, em maior porção, por confisco de bens, através dos Registro nºs. 2, nas Matrículas 2.088, 2.089, 2.092 e / 2.093, do 2º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Jundiaí - SP.. O imóvel, como descrito no presente título, está matriculado no mesmo Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de Jundiaí - SP., sob nº 27.142. C) - cobertura florestal da área poligonal acima descrita compreendendo a área florestada de 191 alqueires, com árvores de 6,5 anos de idade, da espécie EUCALIPTO (SALIGNA), com rendimento médio de 354 m³/alqueire e disponibilidade de 67.614 m³ de madeira (Doc. - pasta nº 06, do Anexo I, que fica fazendo parte integrante deste instrumento). Preço: Cr$ 8.283.790,00 (oito milhões, duzentos e oitenta e três mil , setecentos e noventa cruzeiros), parte do valor total de Cr$. 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), referido na cláusula QUINTA. D) - Itens operacionais de mineração , vinculados à atividade minerária e localizados dentro da área poligonal de Cajamar, antes descrita, bens patrimóniais esses inventariados no documentário do anexo I (Doc. pastas nºs. 32, 33, 34, 35, 36 e 38, que ficam fazendo parte integrante do presente). / Além dessas instalações, compreende o presente contrato de venda e compra componentes patrimoniais que integravam o acervo confiscado à C.B.C.P.P., inventariados nos docs. pastas nºs. 40, 41 e 42 e que integravam o acervo confiscado à Estrada de Ferro Perus -Pirapora S/A (doc. pastas nºs. 25, 27, 28 e 29 do anexo I, que ficam fazendo parte integrante do presente instrumento). Preço: Cr$ 22.346.850,00 (vinte e dois milhões, trezentos e quarenta e seis mil, oitocentos e cinquenta cruzeiros), parte do preço total de Cr$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), referido na cláusula QUINTA. E1) - áreas de terras do leito da ferrovia, compreendendo 7 (sete) segmentos, a saber: 1º segmento - Fica incrustado dentro das terras da União (que pertenciam à Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus), no Distrito de Perus, partindo da divisa com a Estrada de Ferro Santos - -Jundiaí (FEPASA) e terminando na divisa com o Sítio do Manqui -

Manquinho. Mede 87.960 m², conforme indica a planta nº 6.554 // (76.576 m² + 11.384 m²), já descontada a área cedida para a implantação da ~~"Via Norte", pela DERSA,~~ com servidão de passagem / em favor da estrada de ferro, no trecho em que a rodovia fica superposta. Transcrição nº 109.667, da 8ª Circ. imob. desta Capital em nome da União. - Transcrição anterior: nº 1.452, do mesmo Registro de Imóveis. 2º segmento - Tem início num moirão de cerca, na divisa da faixa, à margem direita do Ribeirão do Manquinho, da Cia. Melhoramentos de São Paulo e o Sítio Santa Fé, da Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A; daí, descendo pela margem / direita do Ribeirão do Manquinho, pelo interior da faixa, na distância de 20,00m., atinge o eixo da Estrada de Ferro; daí, continua descendo pela mesma margem do Ribeirão do Manquinho, na distância de 170,00m., até a barra deste Ribeirão, e o Rio Juqueri-Guassu; daí, com deflexão à direita, segue subindo a margem esquerda do Rio Juqueri-Guassu, na distância de 2.530,00m.; daí, segue por uma linha paralela ao eixo da Estrada de Ferro, confrontando, pelo lado esquerdo com a Cia. Melhoramentos de São / Paulo, na distância de 60,00m.; daí, com deflexão à direita, segue no rumo da linha de divisa dos Sítios Manquinho e Santa Fé, na distância de 30,00m., onde atinge novamente o eixo da Estrada de Ferro; daí, prossegue no mesmo rumo anterior, na distância de 20,00m. até um moirão de divisa da faixa; daí, com deflexão à direita, segue por uma linha, acompanhando paralelamente o eixo da Estrada de Ferro, a uma distância constante de 20,00m., onde confronta com o Sítio Manquinho, na distância de 2.130,00m. até o moirão inical de referência, onde fecha este perímetro, que encerra a área de 163.750,00 m², calculados pelo planímetro. Confrontações: confronta esta faixa de terras, ao norte com o rio Juqueri-Guassu, a leste e oeste com o prosseguimento da mesma / faixa e ao sul com terras do Sítio do Manquinho, de propriedade da Cia. Melhoramentos de São Paulo. Transcrição nº 61.723, de 18.08.1911, do 1º Registro de Imóveis desta Capital, pela qual / a Cia. Industrial e de Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A adquiriu por compra feita à Cia. Melhoramentos de São Paulo, por es -

Dr. Douglas Eduardo Durski
TABELIÃO
Prof. Julio Cesar Durski
OFICIAL MAIOR
RUA SÃO [illegible] 618
FONE: 35 [illegible]
SÃO PAULO - CAPITAL

AUTENTICAÇÃO

A presente cópia [illegible] autêntica

CENTRO [illegible] BRASIL
23 DE DEZEMBRO DE 81
ASSINATURA

escritura de 05.08.1911 do 3º Tab. desta Capital, terras essas / que, por Decreto nº 1.963, de 13.12.10, foram declaradas de utilidade pública, por serem necessárias à construção da linha férrea da adquirente; Do 1º Registro de Imóveis consta a seguinte descrição: "começa na estaca de locação 337, mais ou menos, na divisa com a Fazenda Santa Fé e vai até a estaca 341, mais ou menos, dividindo novamente com a Fazenda Santa Fé, divide com a mesma Fazenda de um lado e do outro com a antiga Fazenda da transmitente; e a faixa de terras no Sítio Manquinho também necessária à construção vai da estaca 109 + 10 no Ribeirão do Manquinho, onde divide de novo com a Fazenda Santa Fé, divide de um lado / com o Rio Juqueri-Guassu, de outro lado com o Sítio Manquinho / por uma linha paralela ao eixo do traçado da linha férrea e distante deste vinte metros; constando de condições que a transmitente poderá represar o Rio Juqueri-Guassu nas proximidades da estaca 185 da locação da linha da adquirente até 4,50m. acima do nível atual do rio; os terrenos da margem esquerda do Rio Juqueri-Guassu compreendidos na faixa do Sítio Manquinho que forem alcançados pelas águas represadas ficarão pertencendo à transmitente". Transcrita em nome da Fazenda Nacional (União) sob nº . / 109.667 da 8ª Circ. Imob. desta Capital. 3º segmento - Tem início no Ribeirão do Manquinho, na divisa com a área desmembrada do Sítio do Manquinho, pertencente à Cia. Melhoramentos de São Paulo e termina na divisa com a Fazenda Velha, que foi de Joaquim Antunes dos Santos, ficando compreendido no Sítio Santa Fé. Transcrição nº 1.452, feita em 27.09.40, no 8º R.I. desta Capital, pela qual a Cia. Ind. e de Estrada de Ferro Perus-Pirapora adquiriu a título de adjudicação (sentença de 15.12.1910) do Juízo / dos Feitos da Fazenda do Estado de São Paulo, nos termos da Carta de Adjudicação passada em 16.12.10 (desapropriação). Área total: 166.840,00 m² (2ª faixa). Transcrita em nome da União sob nº 109.667 do 8º Cartório de Registro de Imóveis desta Capital . 4º segmento - Divide numa das extremidades com a Fazenda Santa / Fé, na outra extremidade com a Fazenda do Polvilho, sendo divisa o Córrego do Baim e dos lados com a própria Fazenda Velha, dis -

Dr. Douglas Fernando Duelli
TABELIÃO
Prof. Julio Cesar Duelli
GERENTE
RUA SÃO BENTO, 435
FONE: 35[illegible]
SÃO PAULO - SP

AUTENTICADO

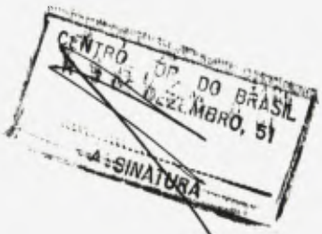
CENTRAL NACIONAL DE REGISTRO DE TÍTULOS E DOCUMENTOS
ASSINATURA

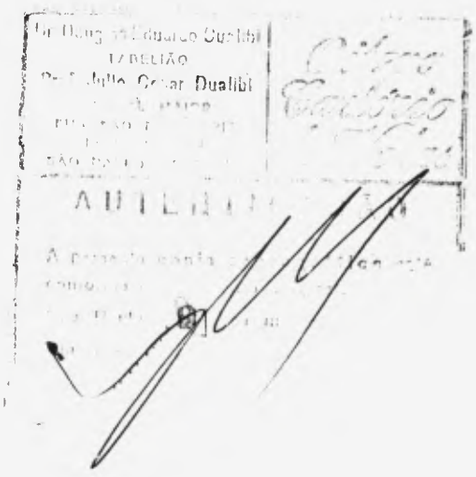
812

distante mais ou menos uma légua da Estação de Perus. Faixa com preendida na parte setentrional da Fazenda Velha, que pertenceu a Joaquim Antunes dos Santos, com a área total de 38.480,00 m². Adquirida pela E.F.P.P. S/A pela transcrição nº 1.380, de 29.08. 40, da 8ª C.I. desta Capital. Transcrição em nome da União: / / 109.667 do mesmo Registro de Imóveis. 5º segmento - Uma faixa de terras no Distrito de Paz de Parnaíba, contendo dita faixa, , declarada de utilidade pública, na Fazenda Polvilho, com área de 95.050 m², dentro das seguintes divisas: vai da estaca de loca - ção da linha férrea da adquirente (então Cia. Industrial e de Es trada de Ferro Perus-Pirapora S/A), 488,10m., no Córrego Itaym , onde divide com a Fazenda Santa Fé, até a estaca 611. 8,20m., , no Córrego do Botuca, onde divide com terras do Polvilho, decla- radas de utilidade pública para a construção da linha férrea da adquirente (Cia. Ind. e de Estr. de Ferro Perus-Pirapora S/A) ; dos lados a faixa divide com terras da mesma Fazenda. Toda a / faixa tem a largura de 40,20m. de cada lado do eixo locado, ex - ceto nos trechos onde o Rio Juqueri transpõe a linha dos 20m. , tendo nesses trechos a margem do rio como limite da faixa. Ad - quirida pela Cia. Industrial e de Estrada de Ferro Perus-Pirapo- ra S/A pela transcrição nº 9.400 do 2º Cartório de Registro de Imóveis desta Capital. Transcrição em nome da União nº 109.667 do 8º Registro de Imóveis desta Capital. 6º segmento - Está lo- calizado na parte setentrional do Sítio do Polvilho, sendo que a linha ferroviária atual mede aproximadamente, em projeção ver- tical, 3.187,35m. de extensão. É constituído por uma faixa de / terras com 178.220m², mais ou menos, que, pelo Decreto Estadual nº 2.093, de 18.08.1911, foi declarada de utilidade pública, por ser necessária para o leito da estrada de ferro da então Cia. In dustrial e de Estrada de Ferro Perus-Pirapora, sendo as seguin - tes as divisas dessa faixa de terras: vai da estaca de locação / da linha férrea da outorgada 611m. + 8,20m. no córrego do Botu - ca, onde divide com terras do Tenente Joaquim Marques da Silva So brinho, até a estaca 827, no Ribeirão do Queluz, onde divide com terras do Dr. Pedro Arbus da Silva Júnior e Outros; dos lados da

4

5


CENTRO
DO BRASIL
DEZEMBRO, 51
ASSINATURA



da faixa divide com terras do Polvilho, que pertencem a Antônio Domingues Branco de Moraes e sua mulher; a largura dessa faixa é de 40,00m., sendo 20,00m. para cada lado do eixo locado, exceto nos trechos onde o Rio Juquery transpõe a linha dos 20,00m., sendo a margem do Rio o limite da faixa nesses trechos. Adquirida pela Cia. Ind. e de Estrada de Ferro Perus-Pirapora, por escritura de 23.02.1912, do Tabelionato de Santana do Parnaíba, transcrita sob nº 65.467, no 1º R.I. desta Capital, em 08.03.1912. Adquirida pela União Federal pela transcrição nº 109.667 do 8º Cartório de Registro de Imóveis desta Capital. 7º segmento- Tem início na ponte sobre o Rio Juqueri-Guassu, na divisa do Sítio / do Polvilho com terras do Sítio Pinheirinhos, e vai até os limites com a área a ser desmembrada das propriedades da C.B.C.P.P. e da E.F.P.P. em Cajamar e em Gato Preto (área poligonal de 7 / 322,5 alqueires). Esse trecho ferroviário, bifurcado, mede aproximadamente 5.650m. de extensão, em projeção vertical, com um ramal dirigido a Cajamar e outro para Gato Preto. A área total / afetada a esse trecho é de 226.000 m². Abrange parte dos Sítios Pinheirinhos e dos Paes, vendidos pela E.F.P.P. à C.B.C.P.P., / nos termos da escritura pública lavrada em 12.05.32 no 8º Tab. de Notas da Capital do Estado de São Paulo e transcrita sob nº 6.001, em 23.08.32, no 2º R.I. desta Capital; parte do imóvel adquirido pela E.F.P.P. de Pietro Antônio Minichelo e sua mulher, conforme escritura lavrada em 05.01.54 no 3º Tab. de Notas desta Capital e transcrição nº 109.667, feita em 08.10.75 no 8º R.I. / desta Capital; parte do imóvel adquirido pela E.F.P.P. de Cyrillo Antônio Fonseca, conforme escritura lavrada em 18.05.12, no Tab. de Santana do Parnaíba - Lº 38, fls. 84/87; parte do imóvel adquirido pela E.F.P.P. de Arthur Moraes Jambeiro Costa e sua mulher, conforme escritura lavrada em 16.05.10 no 3º Cartório de Notas desta Capital - Lº 71, fls. 31-vº. Transcrição em nome da União nº 109.667, do 8º Cartório de Registro de Imóveis desta Capital. E2.) - Áreas de terras, contíguas ao leito da ferrovia, na altura do km 6,3, onde é feito a extração de argila para a fábrica de cimento, com 2 (dois) alqueires, destacada do Sítio San

Dr. Douglas Eduardo Dualibi
TABELIÃO
Prof. Julio Cesar Dualibi
LOCAL MAIOR
RUA SÃO B... 215
FONE: 55 6...97
SÃO PAULO - CAPITAL

Cartório

AUTENTICAÇÃO

A presente cópia ...

CENTRO ...
R ... BE R...
ASSINATURA

Santa Fé, conforme documentação junta ao anexo II e integrada no doc. Pasta nº 02 do Anexo I. Assim, medindo 905.574 m², as áreas de terras do 1º até o 7º segmentos retro-mencionados, ou cerca / de 37,4 alqueires, aproximadamente, a área total de terras de / ferrovia, além da área em Cajamar, será de 39 alqueires. Preço : Cr$ 41.099.350,00 (quarenta e hum milhões, noventa e nove mil ,/ trezentos e cinquenta cruzeiros), parte do valor total de Cr$. 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), refe rido na cláusula QUINTA. F.) - Itens operacionais da ferrovia - - A Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A faz a ligação de Perus , onde foi instalada a Fábrica de Cimento, junto à linha da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, com a localidade de Gato Preto e com as pedreiras em Cajamar, próximas à Sede do Município. O acervo da ferrovia, que integra o complexo industrial objeto do presente contrato de venda e compra, está devidamente descrito e caracterizado no documentário que acompanha o Anexo I (docs. pastas / nºs. 01, 02, 03, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 27, 28 e 29) e que fica fazendo parte integrante do presente instrumento. O Decreto Estadual nº 1.866, de 26.04.10, de concessão para a instalação da E.F.P.P., as respectivas escrituras de constituição da empresa , bem como um relatório explicativo da situação da Estrada de Ferro são encontrados no doc. Pasta nº 19, já mencionado. No doc . Pasta nº 20, também já citado, acha-se a descrição física e o inventário geral das linhas férreas, com a extensão total de 32,5 km., compreendendo pátios de manobras, estações e paradas, da / via permanente, do material rodante e de tração, com bitola de 0,60m.. A planta das construções civis das oficinas e escritó - rios, o inventário dos equipamentos, ferramentas, móveis e utensílios da estrada de ferro, na localidade de Gato Preto se encontram nos docs. Pastas nºs. 21 e 22, já citados. Preço : / / / Cr$22.346.850,00 (vinte e dois milhões, trezentos e quarenta e seis mil, oitocentos e cinquenta cruzeiros), do valor total de Cr$790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), / referido na cláusula QUINTA. G1.) - Fábrica de cimento e áreas de terras em Perus - Localizada na zona urbana no Distrito de Pe

20

Dr. Douglas Eduardo Dualibi
TABELIÃO
Prof. Julio Cesar Dualibi
CAPITAL
RUA [illegible], 314
FONE: 55 [illegible]
SÃO PAULO - CAPITAL

Cartório Dualibi

AUTENTICAÇÃO

A presente cópia [illegible] confere com o [illegible]

CENTRO [illegible]. DO BRASIL
R. 3 DE DEZEMBRO, 51
ASSINATURA

Perus, Município da Capital do Estado de São Paulo, servida pela linha da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, com desvio ferroviário próprio (bitola larga, de 1,60m.), a fábrica dispõe de 4 (quatro) fornos longos para produção de cimento pelo processo conhecido / como "via seca", com equipamentos anti-poluentes do sistema "ANEMOTÉRMICA" instalados junto aos fornos. A área de terras abrange os terrenos da fábrica, propriamente dita, e áreas de terras circunjacentes, conforme planta nº 6.554, que, rubricada pelas / partes, fica fazendo parte integrante do presente instrumento. / Os terrenos da fábrica são constituídos principalmente de duas / glebas, separadas uma da outra pelo trecho do 1º segmento, da ferrovia, glebas essas adquiridas pela União Federal conforme / transcrição nº 90.345 do 8º Registro de Imóveis desta Capital, cujas divisas são as seguintes: "DA PRIMEIRA GLEBA"- Ponto inicial 0 (zero) - este ponto fica determinado a 6,25m. do canto Oeste do prédio da atual Oficina Mecânica e Almoxarifado da adquirente e norma no alinhamento da fachada do mesmo prédio; deste ponto, uma reta de 218,40m. paralela à fachada do Almoxarifado e Oficina Mecânica, dando um azimuth de 67º00' SE (N.M.) liga o primeiro canto do terreno com o de nº 1, deste, com uma deflexão de 90º00', à direita, e com 73m. uma reta liga o ponto 2; deste ponto, com deflexão de 90º00', à esquerda, e com 5m. uma reta liga o ponto 3; deste, com deflexão de 90º00' à direita, numa reta de 97,80m. liga o ponto 4; deste, com deflexão de 43º25' à direita, uma reta de 90m. liga o ponto 5; deste, com uma deflexão de 80º34' à direita uma reta de 118m. liga o ponto 6; deste, com deflexão de 33º00' à esquerda uma reta de 96,30m. liga o ponto 7; os pontos 4, 6 e 7, estão locados em linha reta e paralelas à fachada da Fábrica, do ponto 7, com deflexão 63º00' à esquerda, uma reta de 14,74m. liga o ponto 8; deste ponto se encontra na margem de uma Avenida Projetada, pela adquirente e situado ao longo da reta da mesma Avenida e distante 8m. do seu eixo; deste ponto, e sempre margeando a reta da Avenida Projetada, que tem um azimuth de 43º00' N.W. e com uma deflexão de 96º00' à direita, uma reta de 50m. vai ligar o ponto 9; deste ponto, segue uma cur

curva à esquerda com 158,54m. de raio 63,08m. de tangente e um desenvolvimento de 120m. que vai ligar ao ponto 10, com deflexão de 42º00' à esquerda; deste, segue uma outra curva à direita, / com 142,17m. de raio, 23,74m. de tangente e um desenvolvimento / de 47m. ligando o ponto 11, com uma deflexão de 18º57'20" à direita; deste, outra curva parte à esquerda com 127,93m. de raio, 40,25m. de tangente com o desenvolvimento de 78m. ligando o ponto 12, com deflexão de 34º56'12", à esquerda; do ponto 12, continua a curva à esquerda com 40m. de raio, 15,75m. de tangente e com um desenvolvimento de 30m. ligando o ponto 13, com deflexão de 42º58'20" à esquerda; do ponto 8 ao ponto 13, a divisa margeia sempre a Avenida Projetada; do ponto 13, abandonando a margem da Avenida Projetada, com uma deflexão de 68º32' à direita, numa reta de 178,80m. que atravessa a barroca e faz fundo ao acampamento do triângulo vai ligar ao ponto 14, que está novamente locado na margem da Avenida Projetada, abandonada no ponto 13; do ponto 14, com deflexão de 73º00', à direita uma reta de 141,50m. vai ligar o ponto 15; deste, segue uma curva à esquerda, com 73m. de raio e 12,84m. de tangente 20º00' de deflexão à esquerda e com um desenvolvimento de 25,84m. vai ligar ao ponto 16; os pontos 16, 15 e 14, estão locados, à margem da Avenida Projetada; do ponto 16, com 90º de deflexão à direita, uma reta de 52,05m. liga o ponto 17, que está locado ao lado e normal aos trilhos da estrada de ferro da transmitente, e a 20m. afastado do centro da linha; o ponto 17, coincide na estrada de ferro com o km. 1 mais 364m.; deste ponto, à divisa volta em direção da fábrica em paralelo com o desenvolvimento da via férrea a 20m. da distância do eixo da mesma, até chegar fronteiro ao quilômetro 1 (ou K. O. - - 933m.) formando aí o ponto nº 18; deste uma pequena reta de 4m. vai ligar o ponto 19, cuja locação é determinada com as medidas do ponto inicial (0) zero; a partir de (0) zero extremidade reta L-O, segue uma curva à esquerda com 4.240m. de raio 40º15' de deflexão à esquerda e com um desenvolvimento de 29,80m. ligado / ao ponto 20, deste segue uma reta normal, ao raio da curva precedente de 95,50m. de extensão que vai ligar ao ponto 19; resultan

Dr. Douglas Eduardo Dualibi
TABELIÃO
Prof. Julio Cesar Dualibi
FONE: MAIOR
RUA SÃO PAULO, 218
FONE: 35 6367
CAPITAL

Ofício Cartório de Notas

AUTENTICAÇÃO

A presente cópia [illegible] fiel do original.

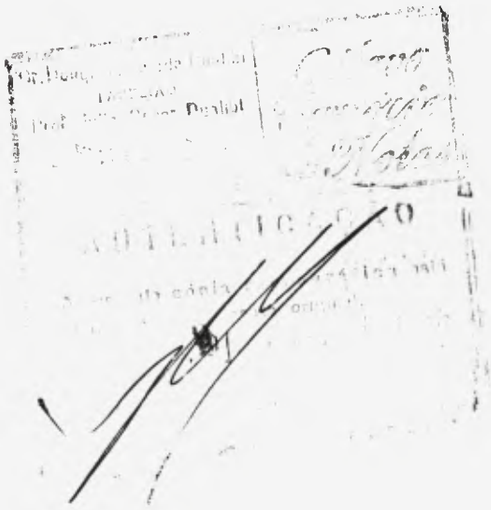
ASSINATURA

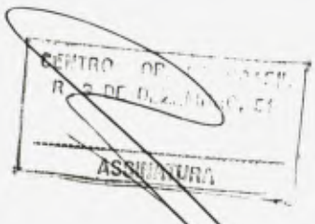
817

resultando fechado o perímetro da primeira gleba, que mede ao to do 93.600 m². "DA SEGUNDA GLEBA" - sita ao Norte da fábrica da adquirente, tem as divisas seguintes: no prolongamento da reta 2 e 1, e com 30m. de distância, e fronteiro ao ponto 1, liga ao pon to nº 22, que forma um canto do perímetro da segunda gleba; a / começar, dos pontos 1 e 22, é o início da faixa de 30m. que separa os dois perímetros, e segue esta até o ponto 25, que está / fronteiro e a 30m. do ponto 19, e tem esta divisa um comprimento de 362,37m. locada paralela aos pontos 1, 0, 20 e 19; do ponto / 25 segue uma curva a direita da reta de 24-25, com 52,60m. de / raio; 53º22' de deflexão à direita, com um desenvolvimento de 48,97m. ligando o ponto 26; deste ponto uma reta de 48m. descendo o barranco até encontrar a margem do córrego de Perus (ou / Ajuá), formando esta reta um ângulo de 5º30' do raio da curva / precedente, ligando o ponto 27; deste ponto, segue a divisa, subindo a margem natural do córrego, dividindo com terras de Ignácio Dias de Oliveira, ou sucessores, até o ponto 21, o qual está locado a 26m. abaixo do ponto 22, e no prolongamento da reta 2-1--22- fechando o perímetro desta segunda gleba, cuja área é de 27.400 m². Estas duas glebas estão separadas por uma faixa de terreno com 30m. de largura ao longo e aos lados da linha férrea de propriedade da transmitente, e somam estas duas glebas / / 121.000 m², ou seja, 5 alqueires (de 24.200 m²). Essas áreas / descritas abrangem 3 alqueires de terras, formadas por dois lotes: o primeiro ao sul da Estrada de Ferro com a área de 45.200 m² e o outro ao norte com a área de 27.400 m², perfazendo 72.600 m², objeto da transcrição nº 90.347 do 8º Registro de Imóveis // desta Capital, em nome da União Federal. Essas duas glebas estão matriculadas sob nº 43.849, no 18º Cartório de Registro de Imóveis desta Capital. G2.) - Construções civis da fábrica de / cimento, com a área total de 16.701 m², indicadas no doc. Pasta nº 07, compreendendo as subestações de energia elétrica, britadores, oficinas, coberturas dos fornos, depósitos de matéria prima, galpões dos moinhos, depósitos de clinquer e outras construções; os maquinismos, equipamentos e ferramentas indicados no /

doc. Pasta nº 11, com especificações, desenhos e inventários; outros componentes subsidiários da fábrica, onde se destacam as oficinas de carpintaria, elétrica e mecânica, serviços de eletricidade, telefone e abastecimento de água, instalações de escritório, almoxarifado, e veículos, descritos nos docs. Pastas de nºs 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 16 e 18 do anexo I, que ficam fazendo parte integrante do presente instrumento. Preço deste item / "G": Cr$188.410.792,00 (cento e oitenta e oito milhões, quatrocentos e dez mil, setecentos e noventa e dois cruzeiros), parte do preço total de Cr$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), referido na cláusula QUINTA. H.) a. Lotes A, B, C, D, E, F, G, H e I, no Distrito de Perus, Sítio Santa Fé, adquiridos pela Outorgante Vendedora, conforme transcrição nº . 90.344, do 8º Registro de Imóveis desta Capital, objeto das Matrículas nºs. 43.850, 43.851, 43.852, 43.853, 43.854, 43.855 , / 43,856, 43.857 e 43.858, respectivamente, do 18º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo, com as áreas e confrontações seguintes: LOTE A - Área de 18.825 m² - Parte do marco I ponto que fica determinado a 2,25 ms. do canto Oeste da primeira fachada do prédio da oficina mecânica e a 218,40m. deste ponto, e na linha paralela a fachada, reta esta com o rumo magnético S 72º01' E; daí, segue no mesmo rumo numa distância de 20m. até o marco um; daí, com deflexão à direita de 90º00', 20m. até o marco 2, junto à porteira da fábrica; daí, com deflexão à esquerda de 90º00', 67m. até o marco 3; daí, segue por uma curva à direita, com 45,33m. de raio, 37º57' de ângulo central e 30,75m. de desenvolvimento, até o marco 4; daí, com rumo S 34º04' E, / / 204m. até o marco 5; daí, segue por uma curva à direita, com / 40,08m. de raio 35º51' de ângulo central e 25m. de desenvolvimento até o marco 6; daí, com rumo S 1º47' W, 120m. até o marco 7 ; daí, com deflexão à esquerda de 20º40', 48m. até o marco 8; daí, com deflexão à direita de 85º00' e rumo magnético S 66º07' W, / 15m. até o marco 9; confrontando desde o ponto de partida até / aqui com a Vendedora; daí, com rumo N 11º23' W marca o alinhamento da tangente de uma curva à esquerda, com 76,95m. de raio, 18º

24




ASSINATURA

18º06'36" de ângulo central e 24,50m. de desenvolvimento; daí, segue por uma curva à direita com 101,87m. de raio, 43º22'26" de ângulo central e 77m. de desenvolvimento; daí, segue por uma curva à esquerda, com 77,99m. de raio; 41º59'24" de ângulo central e 57m. de desenvolvimento; daí, segue por uma reta de 168,00 m. paralela à fachada do pré dio de residência do superintendente / da fábrica, e a 14m. distante da frente do lote do referido prédio; daí, segue por uma curva à direita, com 6,50m. de raio; / 120º00' de ângulo central e 13,61m. de desenvolvimento; daí, segue por uma curva à esquerda, com 100,10m. de raio, 5º44' de ângulo central e 10m. de desenvolvimento; daí, com rumo N 40º00' W, marca o alinhamento da tangente de uma curva à direita, com / / 150,23m. de raio, 9º32'30" de ângulo central e 25m. de desenvolvimento; daí, com rumo S 83º45' W, marca o alinhamento da tangente de uma curva à direita com 150,23m. de raio, 3º49' de ângulo central e 10m. de desenvolvimento; daí, segue por uma curva à direita, com 12m. de raio 60º00' de ângulo central e 12,56m. de desenvolvimento; daí, com rumo S 56º25' W, 34m.; daí, com rumo S 80º11'36" W, marca o alinhamento da tangente de uma curva à direita, com 199,95m. de raio, 27º48'24" de ângulo central e 97m. de desenvolvimento, até o ponto locado entre os marcos III e IV da gleba da Compradora; confronta, desde o marco 9, até aqui, com o Dr. Sylvio de Campos Filho e Outros; daí, com rumo N 17º 59' E, 38,50m. até o marco III; daí, com deflexão à esquerda, de 90º00', 5m. até o marco II; daí, com deflexão à direita de 90º 00', 73m. até o ponto de partida do marco I, confrontando até / aqui com a compradora. LOTE B - área de 275 m². Parte do marco IX mais 33m. na curva que liga os marcos IX e X e segue esta curva 30m.; daí, com referência na tangente e deflexão à esquerda de 125º04', 20m.; daí, com deflexão à esquerda de 90º00', 23m. até o ponto de partida, confrontando do lado da curva com a comprado ra e do lado das retas com o Dr. Sylvio de Campos Filho e Outros. LOTE C - área de 3.300 m². Parte do córrego Perus, em divisa / com a parte Este do terreno da Compradora; daí, dividindo com a mesma e no rumo S 17º59' W, 26m. até o ponto que fica em frente

Vendedora

Dr. Geraldo Dualibi
TABELIÃO
Prof. Júlio Cesar Dualibi
OFICIAL MAIOR
RUA SÃO PEDRO
SÃO PAULO
AUTENTI
A presente cópia

CENTRO DO BRASIL
RIO DE JANEIRO, 61
ASSINATURA

do alinhamento dos marcos II e I e a 30m. além do marco I; daí, com rumo S 72°01' E, 100m., ponto este que fica 6m. ao norte do canto do depósito de locomotivas; daí, com deflexão à esquerda / de 90°00', 28m. até o córrego Perus, confrontando até aqui com a vendedora; daí, segue córrego abaixo até o ponto de partida, confrontando com sucessores de Ignácia Dias de Oliveira. LOTE D - - área de 432 m². Parte do córrego Perus, em divisa com a parte Oeste do terreno da compradora; daí, dividindo com a mesma e no rumo S 25°36' W, 38m.; daí, segue por uma curva à direita, paralela à faixa dos 40m. da vendedora, e com desenvolvimento de / 26m. até o córrego Perus, por onde sobe até o ponto de partida, confrontando pelo córrego com sucessores de Ignácia Dias de Oliveira e pela curva com a vendedora. LOTE E - área de 2.593 m². Parte do córrego Perus, 20m. acima do ponto terminal do triângulo de reversão; daí, segue numa paralela ao eixo da linha férrea, 9m.; daí, segue por uma curva à esquerda com 49,20m. de raio 79° 20' de ângulo central e 68m. de desenvolvimento; daí, segue numa paralela à faixa de 40m. da vendedora, 48m. até o córrego Perus, por onde desce até o ponto de partida. Confronta do lado do córrego com a Cia. Melhoramentos de São Paulo e do outro lado com a vendedora. LOTE F - área de 8.155 m². Parte do córrego Perus / 20m. abaixo do prolongamento do ponto terminal do triângulo de / reversão; daí, segue por uma reta paralela ao eixo da linha férrea, 48m.; daí, segue por uma curva à direita, com 34,84m. de raio 75°54' de ângulo central e 46m. de desenvolvimento; daí, seguindo o rumo da tangente 35m.; daí, segue por uma curva à direita com 104,97m. de raio 42°54'48" de ângulo central e 78,50m. de desenvolvimento; daí, segue no rumo da tangente 62m. até o córrego Perus, por onde sobe até o ponto de partida. Confronta do lado do córrego com a Cia. Melhoramentos de São Paulo, e do outro lado com a vendedora. LOTE G - área de 9.100 m². Parte do córrego Perus, 25m. abaixo do lote F; daí, segue por uma curva à esquerda, com 195,41m. de raio, 21°17'12" de ângulo central e 72m. de desenvolvimento; daí, segue em rumo da tangente 42m.; daí, segue por uma curva à direita, com 84,34m. de raio, 90°45' de ângu

26

(12) 43852

(13) 43853

(14) 43854

(15) 43855

(16) 43856

155

ângulo central e 133,30m. de desenvolvimento; daí, segue no rumo da tangente, 15m. até o córrego Perus, por onde sobe até o ponto de partida. Confronta do lado do córrego com a Cia. Melhoramentos de São Paulo e do outro lado com a vendedora. LOTE H - área de 3.525 m². Parte 40m. abaixo do começo do rego d'água de servidão da Cia. Melhoramentos de São Paulo, segue a paralela de 20m. ao lado da linha férrea; por uma curva à esquerda, com raio de 134,94m. e desenvolvimento de 65m.; daí, segue rego d'água / abaixo 30m. até a paralela distante 20m. do eixo da linha férrea por onde segue 36m. até o córrego Perus; daí, sobe pelo córrego acima até o ponto da represa, tendo atravessado neste percurso a canalização do rego d'água; daí, desce a paralela de 20m. até o ponto de partida. Confronta ao lado do córrego com Cia. Melhoramentos de São Paulo e do outro lado com a vendedora. LOTE I (i) - área de 12.512 m². Parte na divisa da Companhia Melhoramentos de São Paulo, a 50m. ao norte do encruze dessa divisa com a linha férrea do quilômetro 2 mais 136m.; daí, segue por essa divisa com rumo N 00°14' E, 110m. até o córrego Perus; daí, sobe córrego acima 230m. até alcançar a paralela de 50m. ao norte do eixo da linha férrea, por onde segue 150m. até o ponto de partida; este lote é atravessado pela Estrada Velha de São Paulo a Jundiaí. Confronta do lado do córrego e reta de rumo N 00°14' E, com a Cia. Melhoramentos de São Paulo, e de outro lado com a vendedora. Preço: Cr$9.447.517,18 (nove milhões, quatrocentos e quarenta e sete mil, quinhentos e dezessete cruzeiros e dezoito centavos), parte do valor total de Cr$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), referido na cláusula QUINTA. H.) b1. GLEBA "A" - Remanescente de uma área de 368.489,00 m²: "Parte do ponto locado entre os marcos III e IV da Gleba da vendedora e a 38,50m. do marco III; daí, com o rumo magnético S 72° SE, marca o alinhamento da tangente de uma curva à esquerda, com 199,95m. de raio, 27°48'24" de ângulo central e 97m. de desenvolvimento; daí, com rumo 56°25' NE 34ms. ; daí, com rumo de 32°26' SE, marca o alinhamento da tangente de uma cruva à esquerda com 12m. de raio, 60°00' de ângulo central e 12,56m. de desenvolvi -

CARTÓRIO
Prof. Julio Cesar Dunlhi
RUA
FONE: 35 6337
AUTENTI
A presente cópia

CENTRO OP. DO BRASIL
8 DE DEZEMBRO, 51
ASSINATURA

822

desenvolvimento; daí, com rumo N 87º34', marca o alinhamento da tangente de uma curva à esquerda com 150,23m. de raio, 3º49' de ângulo central e 10m. de desenvolvimento; daí, com rumo de 49º32' 30" SE, marca o alinhamento da tangente de uma curva à esquerda, com 150,23m. de raio 9º32'30" de ângulo central e 25m. de desenvolvimento; daí, com rumo S 86º09' W, marca o alinhamento de uma curva à direita, com 100,10m. de raio, 5º44' de ângulo central e 10m. de desenvolvimento; daí, segue por uma curva à esquerda com 6,50m. de raio, 120º00' de ângulo central e 13,61m. de desenvolvimento; daí, segue por uma reta de 168m. e rumo 28º06'24" SE, paralela à fachada do prédio de residência do superintendente da fábrica e a 14m. distante da frente do lote do referido prédio; daí, segue por uma curva à direita, com 77,99m. de raio, 41º59' 24" de ângulo central e 57m. de desenvolvimento; daí, segue por uma curva à esquerda com 101,87m. de raio 43º22'36" de ângulo / central e 77m. de desenvolvimento; daí, segue por uma curva à direita, com 76,95m. de raio 18º06'36" de ângulo central e 24,50m. de desenvolvimento, até o marco 9. Confrontando desde o ponto / de partida até aqui com a Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A; daí, com rumo magnético 88º13' NW, 463m. até o marco 10, confrontando nesta reta com Dr. Sylvio de Campos Filho, e Outros; daí, com deflexão à direita de 51º18', 15m. até o marco 10A, confrontando com a Estrada Velha de São Paulo a Jundiaí; daí, deflete à direita com 93º30' e uma distância de 106,40m. até encontrar o marco 10B, desse ponto deflete à esquerda com 94º20' e uma distância de 141,20m. até encontrar o marco 10C; onde desse ponto / deflete à esquerda com um ângulo de 79º10' e uma distância de 98,20m. até encontrar o marco 10D, cravado na lateral esquerda / da Estrada Velha de São Paulo a Jundiaí, confrontando desde o marco 10 até o marco 10D com terras de propriedade do Colégio Estadual Brigadeiro Gavião Peixoto; daí, deflete à direita com 78º 30' e uma distância de 13,00m. até o marco 11; daí, segue por / uma curva à esquerda, com 165,38m. de raio 15º36' de ângulo central e 45m. de desenvolvimento até o marco 12; daí, com rumo 52º 31' NW, 81m. até o marco 13; daí, segue por uma curva à esquerda

28

CENTRO COP. DO BRASIL
R 8 DE DEZEMBRO, 51

ASSINATURA

TABELIÃO
OFICIAL MAIOR
RUA SÃO BENTO, 318
SÃO PAULO

AUTENTI

A presente cópia

esquerda com 298,99m. de raio 25º18' de ângulo central e 132m. de desenvolvimento, até o marco 14; daí, com rumo 77º49' NW, 95m. / até o marco 15; daí, segue por uma curva à direita com 160m. de raio, 32º15' de ângulo central e 90m. de desenvolvimento até o marco 16; daí, com rumo 45º34' NW, 318m. até o marco 17; e uma distância de 12,00m. ainda com o mesmo rumo até o marco 17A, confrontando desde o marco 11 até o 17A com a Estrada Velha de São Paulo a Jundiaí, estrada de 14m. de largura e segue atravessando os terrenos ora vendidos, e sendo que, do outro lado da estrada até aqui os confrontantes são: Jesuíno Affonso de Camargo, Benedito de Brito Rocha, Ignácio Dertonio, Idalina de Brito e Antonio de Brito; daí, deflete à direita e segue divisando com a faixa lateral direita da Rodovia dos Bandeirantes (DERSA), sentido de quem de São Paulo segue para Jundiaí; com as medidas de 46,68 m.; 90º E - 10,00m.; 90ºD - 79,00m.; 90ºD - 10,00m. e 230,62 m. em curva à esquerda e 36,00m. até encontrar o marco 17A, junto a faixa de terras da Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A, no km. 1 mais 830m.; daí, segue numa paralela de 20m. ao lado da linha férrea até o ponto XVII da gleba da vendedora, ponto esse que / coincide na lateral da estrada de ferro com o quilômetro 1 mais 373m.; daí, com rumo 52º03' SW, 52m. até o marco XVI; daí, com deflexão à esquerda de 90º00' marca a tangente de uma curva à direita, com 63,93m. de raio, 22º30' de ângulo central e 25m. de desenvolvimento até o marco XV; daí, com rumo 15º27' SE, 140m. / até o marco XIV; daí, com deflexão à esquerda de 73º5' e rumo de 88º32' SE, 170,80m. até o marco XIII; daí, com rumo 38º08' NE, marca o rumo de tangente de uma curva à direita com 40m. de raio, 42º58'20" de ângulo central e 30m. de desenvolvimento, até o marco XII; daí, segue por uma curva à direita, com 127,93m. de raio, 34º56'12" de ângulo central, e 78m. de desenvolvimento até o marco XI; daí, segue por uma curva à esquerda, com 142,17m. de / raio 18º57'24" de ângulo central e 47m. de desenvolvimento até o marco X; daí, segue por uma curva à direita com 158,54m. de / raio 43º40' de ângulo central e 120,78m. de desenvolvimento até o marco IX, estando o desenvolvimento interrompido a 57,78m. no

CENTRO COP. DO BRASIL
R. 3 DE DEZEMBRO, 51
ASSINATURA

Dr. Dang
TABELIÃO
Prof. Dr. Oscar Dudiki
OFICIAL MAIOR
RUA SÃO
SÃO PAULO

AUTENTICAÇÃO

A presente cópia

no seguir do marco X, onde segue com deflexão à direita de 54º56' 20m; daí com deflexão à esquerda de 90º00', 23m., onde atinge novamente a curva do marco IX segue com o rumo 39º15' SE, 50m. até o marco VIII; daí, com deflexão à esquerda de 95º45', 14,74m. até o marco VII; daí, com deflexão à direita de 63º00' e rumo 72º01' SE, 76,30m. até o marco VI; daí, com deflexão à direita de 34º 00', 118m. até o marco V; daí c/ deflexão à esquerda de 80º34', 90 m. até o marco IV; daí, com deflexão à esquerda de 43º26', 59,30 m. até o ponto de partida. Confronta desde o marco 19 até o marco XVII e na interrupção da curva entre os marcos X e IX com a Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A; e no restante, desde o marco XVII até o ponto terminal, com a vendedora. Sendo que os limites da área ora vendida envolvem cinco lotes e confinam com uma das duas glebas de terra. Esta descrição perfaz uma área de / / / 249.507,70 m² ou 10,31 alqueires paulistas, adquirida pela União Federal em maior área, conforme transcrição nº 90.343 do 8º Registro de Imóveis desta Capital. A área descrita abrange cinco lotes designados pelas letras A, B, C, D e E, objeto, entre outros imóveis, da transcrição nº 90.345, do 8º Cartório de Registro de Imóveis desta Capital, objeto da Matrícula nº 43.859, do 18º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo. LOTE A: 45m de frente por 51m. de fundos, formando um retângulo / com 954 m² de área; LOTE B: na frente tem uma reta de 7,40m. e uma curva medindo 18,38m. de comprimento e com 60m. de raio, e fundo tem 25,10m. e os lados 33,15m. e 40m., respectivamente, / formando um retângulo um pouco escantilhado pela curva e com a área de 954 m²; LOTE C - tem a forma trapezoidal, com 27,50m. de frente e 43m. de fundos e os dois lados com 25,10m. e 25,90 m. / dando uma área de 784,12 m². LOTE D: tem a forma de um quadrilátero irregular, sendo formado na frente por uma curva de 60m. de raio com um comprimento de 26,50m nos fundos, por uma reta de / 10m., tendo os lados 36,70m. e 23,70, respectivamente, com a / área total de 560 m², e, finalmente, LOTE E - de forma trapezoidal, tem na frente 16 m. e nos fundos 20m. e dois lados iguais / de 47m., somando uma área de 846 m², no qual está edificada uma

30

Dr. Douglas Eduardo Duailibi
TABELIÃO
Prof. Jurg César Duailibi
OFICIAL MAIOR
RUA [illegible] 818
[illegible]
SÃO PAULO - CAPITAL

AUTENTICAÇÃO

A presente cópia [illegible]
conforme o [illegible]
São Paulo, [illegible]

CENTRO COP. DO BRASIL
R. 4 DE DEZEMBRO, 51

ASSINATURA

uma caixa de água. Preço: Cr$ 33.447.518,65 (trinta e três milhões, quatrocentos e quarenta e sete mil, quinhentos e dezoito cruzeiros e sessenta e cinco centavos), parte do valor total de Cr$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), referido na cláusula QUINTA. b2. GLEBA "B"- Uma área denominada de gleba B, dita como remanescente da Gleba de 368.489,00 m², situada a suleste do imóvel Sítio Santa Fé (de 496,495 alqueires) com as seguintes medidas e confrontações: Parte do marco 18, localizado no canto onde faz divisa com o Sítio Santa Fé, de propriedade da E.F.P.P. e terras da Cia. Melhoramentos de São Paulo; daí, segue em linha reta com o rumo de 00º14' NW e uma distância de 494m. até o marco 19, junto a faixa de terras da E.F.P.P., no quilômetro 2 mais 135m., confrontando nesta reta com a Cia. Melhoramentos de São Paulo; daí, segue numa paralela de 20m. ao lado dalinha férrea até encontrar o marco 19A, desse ponto deflete à direita e segue divisando com a faixa lateral esquerda da Rodovia dos Bandeirantes (DERSA) sentido de quem de São Paulo segue para Jundiaí com as medidas e ângulos de deflexões: 79,00m.; 90ºD - 10,00m.; 90ºE - 341,40m.; 90ºE - 10,00 m. e 24,14m. até encontrar o marco 19B, cravado no canto onde faz divisa com terras de Belarmino de Brito e a faixa lateral da Rodovia dos Bandeirantes; desse ponto deflete à direita e segue em linha reta numa distância de 110m. até encontrar o marco 19; marco este onde teve início esta descrição, perfazendo uma área de 50.466,00 m² ou 2,09 alqueires paulistas, adquirida pela União Federal, em maior área, conforme transcrição nº 90.343 da 8ª Circunscrição Imobiliária desta Capital, objeto da Matrícula nº . 43.860, do 18º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo. Preço: Cr$ 6.765.940,87 (seis milhões, setecentos e sessenta e cinco mil, novecentos e quarenta cruzeiros, oitenta e sete centavos), parte do valor total de Cr$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), referido na cláusula QUINTA. c. Uma chácara no antigo Sítio "Fazendinha", sita nas proximidades da Estação de Perus (Estrada de Ferro Santos-Jundiaí), no antigo distrito e freguesia de Nossa Senhora do Ó,

826

nesta Capital, atual distrito de Perus, termo, município e comarca desta Capital, com 7 alqueires (169.400 m²), mais ou menos, , sem cultura, existindo, porém, as seguintes benfeitorias: casa de morada, assoalhada, com cinco cômodos e cozinha, forrados, assoalhados e cobertos de telha, tendo, lateralmente, um pequeno / terraço; seis pequenas casas de colonos, sendo 3 delas forradas e assoalhadas em alguns cômodos e as demais são de piso de chão sem forro; pequeno pasto e algumas árvores de paineiras; no quintal da casa principal de moradia existem algumas árvores frutíferas; divide pelo lado de cima com a cerca de arame da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, em cuja cerca existe uma porteira que dá acesso à propriedade; de outro lado (o de baixo) pelo Ribeirão / dos Perus com terras pertencentes à outorgada compradora (C.B.C.P.P.) e pelos fundos, por cerca de arame, com terrenos da Cia. / Melhoramentos de São Paulo. Adquirido pela C.B.C.P.P. por escritura do 16º Tabelião desta Capital, de 29.12.50, Lº 129, fls. 28-vº, transcrita sob nº 16.095 no 8º R.I. desta Capital. Adquirido pela União Federal pelo Decreto nº 74.728, de 18 de outubro de 1.974, transcrição nº 90.346, do 8º R.I. desta Capital, objeto da Matrícula nº 43.861, do 18º Cartório de Registro de Imóveis da Comarca de São Paulo. Preço:$12.618.521,30 (doze milhões , seiscentos e dezoito mil, quinhentos e vinte e hum cruzeiros e trinta centavos), parte do valor total de Cr$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), referido na claúsula / QUINTA. I.) Construções residenciais diversas - a.) cerca de cem (100) casas de moradia de empregados, com área de construção, em média, de 50 m², isoladas ou geminadas em conjunto de diversas unidades e mais 10 (dez) prédios de melhor construção e maiores, medindo de 110 m² até 330 m², aproximadamente, destinados a residência dos administradores da fábrica, conforme inventário e planta esquemática nos doc. pastas nºs 15 e 17 do Anexo I, que ficam fazendo parte integrante do presente instrumento. b.) nove (9) casas de moradia destinadas aos empregados das empresas / cujos bens foram confiscados, tendo as menores cerca de 30 m² e as maiores cerca de 50 m² cada uma (doc. pasta nº 23). c.) Cen-

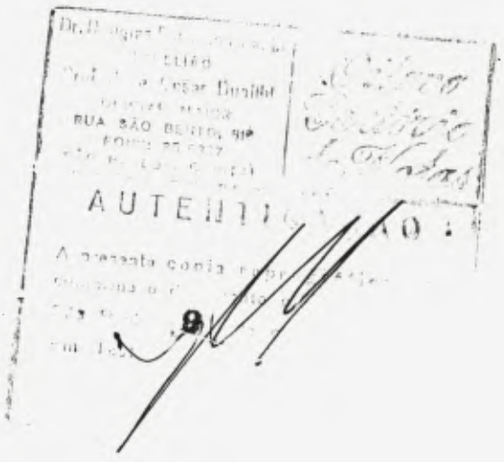
43861

21

32

Cento e dez (110) casas da Estrada de Ferro (doc. pasta nº 26) e mais cento e trinta (130) casas e vinte e sete (27) quartos isolados que pertenciam à Cia. de Cimento (doc. pasta nº 37), em "Cajamar". d.) cento e vinte (120) casas da Estrada de Ferro / (doc. pasta nº 24), e mais 41 casas da Cia. de Cimento (doc. pasta nº 39), em "Gato Preto". Preço: Cr$ 45.438.600,00 (quarenta e cinco milhões, quatrocentos e trinta e oito mil e seiscentos / cruzeiros), parte do valor total de Cr$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), referido na cláusula QUINTA. J.) MARCA DA FÁBRICA "PERUS" - Bem imaterial integrado ao complexo "mineração/ferrovia/fábrica", denominado "Indústria de Cimento Perus", e descrito nos itens A, B, C, D, E, F, G, H e I supra. O documento comprobatório de "depósitos e petições de marcas" e "depósitos de marcas", feitos em 14.11.78 e 16.11.78, respectivamente, no Instituto Nacional de Propriedade Industrial , constituem o "Anexo II", que fica fazendo parte integrante do presente instrumento. Preço: Cr$ 2.979.480,00 (dois milhões novecentos e setenta e nove mil, quatrocentos e oitenta cruzeiros), parte do valor total de Cr$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), referido na cláusula QUINTA. SEGUNDA - - Que os mencionados bens foram havidos por incorporação à Fazenda Nacional através do confisco decretado pelo Senhor Presidente da República, conforme Decreto nº 74.728, de 18.10.74, publicado no D.O.U. de 21.10.74. TERCEIRA - Que, pelo Decreto nº 79.155, de 24.01.77, publicado no D.O.U. do dia 25.01.77, foi autorizado o Ministério da Fazenda a alienar os bens confiscados , através da Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional. QUARTA - Que, nos termos do Decreto-lei nº 200, de 25.02.67, e do Decreto-lei nº 9.760, de 05.09.46, foi realizada concorrência pública dos bens que são objeto do presente contrato / de venda e compra da qual saiu vencedora a proposta do ora Outorgado Comprador, no valor de Cr$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros), a prazo, tudo conforme consta do processo nº 01.242/79, da Interveniente. QUINTA- Que, pelo compromisso de compra e venda, datado de 30.01.81, lavrado às fls.


BRASIL
51
ASSINATURA


RUA SÃO BENTO, 91
AUTENTICAÇÃO

fls. 116/141, do Livro de Notas nº 2, da Delegacia do Serviço do Patrimônio da União no Estado de São Paulo, a Outorgante Vendedora comprometeu-se a vender ao Outorgado Comprador os bens supra descritos pelo preço certo e ajustado de Cr$ 790.000.000,00 (setecentos e noventa milhões de cruzeiros) dos quais já foram pagas as seguintes parcelas: Cr$ 160.000.000,00 (cento e sessenta milhões de cruzeiros) no ato da assinatura do contrato, ou seja, em 30.01.81; Cr$ 475.791.012,05 (quatrocentos e setenta e cinco milhões, setecentos e noventa e um mil e doze cruzeiros e cinco centavos), sendo Cr$ 210.000.000,00 (duzentos e dez milhões de cruzeiros) correspondentes ao principal; Cr$ 203.448.283,69 (duzentos e três milhões, quatrocentos e quarenta e oito mil, duzentos e oitenta e três cruzeiros e sessenta e nove centavos), correspondentes à correção monetária; Cr$ 41.344.828,36 (quarenta e um milhões, trezentos e quarenta e quatro mil, oitocentos e vinte e oito cruzeiros e trinta e seis centavos) relativos aos juros; e Cr$ 20.997.900,00 (vinte milhões, novecentos e noventa e sete mil e novecentos cruzeiros) relativos à multa, em 01.03.82; Cr$ 667.312.071,59 (seiscentos e sessenta e sete milhões, trezentos e doze mil, setenta e um cruzeiros e cinquenta e nove centavos), sendo Cr$ 210.000.000,00 (duzentos e dez milhões de cruzeiros) correspondentes ao principal; Cr$ 352.012.323,12 (trezentos e cinquenta e dois milhões, doze mil, trezentos e vinte e três / cruzeiros e doze centavos) coreespondentes à correção monetária; Cr$ 84.301.848,47 (oitenta e quatro milhões, trezentos e um mil, oitocentos e quarenta e oito cruzeiros e quarenta e sete centavos), relativos aos juros; e Cr$ 20.997.900,00 (vinte milhões, novecentos e noventa e sete mil e novecentos cruzeiros), relativos à multa, em 30.08.82, restando, ainda a pagar a última parcela do valor de Cr$ 210.000.000,00 (duzentos e dez milhões de cruzeiros), vencida em 30.01.83, porém, prorrogada e subdividida / nos termos da cláusula sexta, conforme autorização ministerial.

SEXTA - Que a Outorgante Vendedora, atendendo a pedido do Outorgado Comprador, concordou em lavrar o presente contrato de venda e compra com pacto adjeto de hipoteca dos bens nela descritos e

e caracterizados, pelo valor de Cr$ 210.000.000,00 (duzentos e dez milhões de cruzeiros), correspondentes a 284.360,21 Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional, referidas a 30.01.81, pagáveis 4 (quatro) prestações trimestrais do valor de Cr$. / / / 52.500.000,00 (cinquenta e dois milhões e quinhentos mil cruzeiros), cada uma, correspondentes a 71.090,05 Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional, referidas a 30.01.81, vencendo-se a primeira em 30.04.83, a segunda em 31.07.83, a terceira em 31.10.83 e a quarta e última prestação em 31.12.83. Sobre o valor da parcela prorragada incidirão juros de 10% (dez por cento) ao ano e correção monetária trimestral, a partir de 30.01.81, nos termos da Lei 6.423, de 17.06.77, tudo conforme expressamente autorizado pelo Exmo. Sr. Ministro da Fazenda, através do processo / nº 0168.015086/82-46. SÉTIMA - Que o Outorgado Comprador, em garantia do pagamento da dívida, ora constituída, na forma e na data mencionadas na cláusula anterior, dá à Outorgante Vendedora, em primeira, única e especial hipoteca os bens supra descritos e caracterizados, livre e desembaraçados de quaisquer ônus. OITAVA - Que as partes concordam em que o valor dos bens hipotecados para os fins do art. 818, do Código Civil seja o expresso em ORTN, na conformidade da cláusula anterior, com sua correspondência em moeda nacional, reservando-se a Outorgante Vendedora o direito / de pedir nova avaliação. NONA - Em caso de descumprimento do disposto na cláusula sexta, o Outorgado Comprador fica sujeito / ao pagamento de multa no valor de 0,33% da parcela, em ORTN, / transformada em moeda corrente nacional no dia do pagamento, por dia de atraso. DÉCIMA - O passivo trabalhista de todo o complexo industrial continua a ser de integral e exclusiva responsabilidade do Outorgado Comprador. DÉCIMA PRIMEIRA - São de integral e exclusiva responsabilidade da Outorgante Vendedora as ações judiciais, pendentes, nesta data, em que aparecem como autoras ou rés a Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus e a Estrada de Ferro Perus-Pirapora S/A, relativas ao período anterior a 30 de janeiro de 1981, de natureza previdenciária e fiscal, as últimas no âmbito municipal, estadual e federal e no das respec-

Dr. Douglas Eduardo Dualibi
TABELIÃO
Prof. Júlio Cesar Dualibi
OFICIAL MAIOR
RUA SÃO BENTO, 316
FONE: 35 6337
SÃO PAULO - CAPITAL

Cartório de Notas

AUTENTICAÇÃO

A presente cópia reprográfica está conforme o documento original.
São Paulo, 9 de março de 1988
Em Testemunho da Verdade.

CENTRO [illegible] DO BRASIL
R. 3 DE DEZEMBRO, 51
ASSINATURA

respectivas autarquias. DÉCIMA SEGUNDA - Fica fazendo parte complementar e integrante do presente contrato de venda e compra o laudo de avaliação subscrito pelos membros da subcomissão constituída nos termos da Portaria nº P.- 76, de 22.11.78, com as alterações introduzidas pelas Portarias nºs. P - 07 e P - 08, de 12.03.79, do Sr. Coordenador da Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional - CEIPN, laudo esse composto de 65 folhas datilografadas, de um só lado, mais uma folha com indicação de bibliografia e 03 (três) anexos, numerados de I a III, estando o anexo I acompanhado de documentário composto de 44 (quarenta e quatro) pastas numeradas em ordem crescente como documentos de nºs. 1 a 44; o Anexo II refere-se à regularização da marca de fábrica "PERUS" e o Anexo III contém o relatório de avaliação dos direitos minerários efetuado por especialista. DÉCIMA TERCEIRA - Pela Interveniente, através de seu representante, foi dito que concordava com o presente contrato nos termos em que está redigido, dizendo, ainda, que assumia a responsabilidade pela destinação das importâncias a serem recebidas de conformidade com a cláusula SEXTA, correspondentes ao valor da última parcela do compromisso de compra e venda de 30.01.81, depositando-as na conta específica nº 019809100000009-5 - CEIPN-FUNDEIPN - Alienação de Bens Confiscados, na Caixa Econômica Federal na cidade do Rio de Janeiro, para os fins previstos no Decreto nº 79.155, de 24.01.77. DÉCIMA QUARTA - Fica expressamente esclarecido que a Interveniente continuará a usar a expressão "Acervo confiscado da Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus" até a liquidação total do seu remanescente. DÉCIMA QUINTA - O presente contrato somente terá validade após aprovado pela autoridade competente, / nos termos do art. 784, do Regulamento Geral de Contabilidade Pública, aprovado pelo Decreto nº 15.783, de 08.11.22. DÉCIMA SEXTA - Para dirimir eventuais dúvidas direta ou indiretamente resultantes do presente contrato, é competente o Foro da Justiça / Federal - Seção de São Paulo. DÉCIMA SÉTIMA - Pelo Outorgado / Comprador, após declarar que se comprometia a comprovar o recolhimento do devido Imposto Sobre Transmissão de Bens Imóveis e

Cartório de Notas

AUTENTICAÇÃO

CENTRO COP. DO BRASIL
R. 3 DE DEZEMBRO, 51

ASSINATURA

e de Direitos a Eles Relativos junto ao competente Cartório de Registro de Imóveis, foi dito que aceitava o presente contrato, com todas as obrigações que nele se contêm e nos termos em que está redigido. E, por estarem assim ajustados e contratados, assinam, Outorgante Vendedora e Outorgado Comprador, por seus respectivos representantes, juntamente com a Interveniente e as testemunhas Edison Magalhães/e Jorge Chaves Secron,/advogados contratados, em exercício nesta Delegacia, presentes a todo o ato, depois de lido e achado conforme, o presente CONTRATO DE VENDA E COMPRA, com pacto adjeto de hipoteca, que eu, (a) (Lydio Malvezzi), advogado contratado em exercício nesta Delegacia, lavrei em livro próprio desta mesma Delegacia do Serviço do Patrimônio da União no Estado de São Paulo, valendo como escritura pública "ex-vi" do art. 13, inciso VI, do Decreto-lei nº 147, de 03 de fevereiro de 1967, com a nova redação dada pela Lei nº 5.421, de 25 de abril de 1968. (a): Fernando Hugo de Albuquerque Guimarães/ Aurélio da Nova Castello Branco/ Sérgio Stephano Chohfi/ Antônio João Abdalla Filho/ Edison Magalhães/ Jorge Chaves Secron./ E, para constar, eu, (Lydio Malvezzi), advogado / contratado, expedi a presente certidão aos dois dias do mês de maio do ano de mil novecentos e oitenta e três (02/05/1983), / / subscrevendo-a o Chefe da Seção de Coordenação e Contratos e visando-a o Delegado do Serviço do Patrimônio da União no Estado / de São Paulo - Dr. ELIAS BAUAB.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-

SERVIÇO DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO
Delegacia no Estado de S. Paulo
Em 02 de maio de 1983.

ELIAS BAUAB
Mat. 2014754-6
Delegado

CGC/MF 45.892.19

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCICIOS FINDOS 31 DE DEZEMBRO DE 1996 E 1995

ATIVO	1996	1995	PASSIVO	1996	1995
CIRCULANTE	**0,00**	**0,00**	CIRCULANTE	**0,00**	**24,59**
DISPONIBILIDADES	0,00	0,00	FORNECEDORES	0,00	0,00
OUTROS CRÉDITOS	0,00	0,00	TRIBUTOS A RECOLHER	0,00	0,00
IMPOSTOS A RECUPERAR	0,00	0,00	SALÁRIOS,ENCARGOS E PROV.A PAGAR	0,00	0,00
DESPESAS ANTECIPADAS	0,00	0,00	EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS	0,00	0,00
			PROVISÕES P/ OBRIGAÇÕES DIVERSAS	0,00	24,59
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	**0,00**	**0,00**	EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	**535.541,86**	**490.279,10**
EMPRESAS COLIGADAS			EMPRESAS COLIGADAS	450.475,06	405.235,30
DIRETORES E ACIONISTAS	0,00	0,00	DIRETORES E ACIONISTAS	35,58	12,58
DEPÓSITOS E CAUÇÕES	0,00	0,00	OUTROS CREDORES	85.031,22	85.031,22
OUTROS CRÉDITOS	0,00	0,00	PROVISÕES P/ OBRIGAÇÕES DIVERSAS		0,00
PERMANENTE	**638.055,66**	**638.055,66**	PATRIMÔNIO LÍQUIDO	**102.513,80**	**147.751,97**
INVESTIMENTOS	0,00	0,00	CAPITAL SOCIAL	2.000,00	2.000,00
IMOBILIZADO LÍQUIDO	638.055,66	638.055,66	RESERVAS DE CAPITAL	1.075,71	1.075,71
			RESERVAS DE LUCRO	400.022,31	400.022,31
			RESULTADOS ACUMULADOS	(300.584,22)	(255.346,05)
TOTAL DO ATIVO	**638.055,66**	**638.055,66**	**TOTAL DO PASSIVO**	**638.055,66**	**638.055,66**

SÃO PAULO, 31 DE DEZEMBRO DE 1996

ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO
DIRETOR
CPF. 376.253.068-87

4.º TABELIÃO - SP
Osvaldo Esm
Escrevente Designado
SELO DE AUTENTICIDADE
GV 467503

Autenticação - Autentico a presente cópia reprográfica que confere com o original apresentado. dou fé.
São Paulo-SP, 16 FEV. 1998
OSVALDO ESMERIA - Escrev. Autorizado
JACKSON ROBERTO BASSAN - Escrev. Autorizado
MARCO ANTONIO C. ARRUDA - Escrev. Autorizado
Valor pago pelo ato R$ 0,55

MARISETE JUNQUEIRA DA SILVA
CONTADORA CRC-1SP152810/O-4
CPF. 065.890.958-41

CGC/MF 45.892.197-000

PERÍODO DE 01.01 À 31.12 DOS ANOS DE 1996 E 1995

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO	1996	1995
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	0,00	0,00
DEDUÇÕES DA RECEITA BRUTA	0,00	0,00
RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA	0,00	0,00
CUSTO DOS SERVIÇOS VENDIDOS	0,00	0,00
RESULTADO BRUTO	0,00	0,00
(DESPESAS) RECEITAS OPERACIONAIS	(45.238,17)	(50.504,38)
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	(45.167,99)	(34.857,18)
DESPESAS TRIBUTÁRIAS	(52,17)	(50,79)
DESPESAS FINANCEIRAS LÍQUIDAS	(18,01)	(15.596,41)
OUTRAS RECEITAS/DESPESAS	0.00	0,00
RESULTADO OPERACIONAL	(45.238.17)	(50.504,38)
RESULTADO NÃO OPERACIONAL	0.00	0,00
CORREÇÃO MONETÁRIA DO BALANÇO	0,00	11.971,50
RES.DO EXERC.ANTES DA C.SOC. E I.R.	(45.238.17)	(38.532,88)
PROVISÃO P/ CONTRIB.SOCIAL	0,00	0,00
PROVISÃO P/ IMPOSTO DE RENDA	0.00	0,00
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	**(45.238,17)**	**(38.532,88)**

DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO

HISTÓRICO	CAPITAL	RESERVAS		RESULTADOS ACUMULADOS
		CAPITAL	LUCROS	
SALDO EM 31 DEZEMBRO DE 1994 - R$	2.000,00	511,57	326.650,30	(177.045,34)
CORREÇÃO MONETÁRIA IPC/BTNF-90	-	-	0.00	-
CORREÇÃO MONETÁRIA EXERCICIO 1995	-	564,14	0,00	(39.767,83)
SALDO C.MONET. COMPLEM.. IPC/BTNF	-	-	73.372,01	-
RESULTADO DO EXERCÍCIO	-	-	-	(38.532,88)
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1995 - R$	2.000,00	1.075,71	400.022,31	(255.346,05)
CORREÇÃO MONETÁRIA IPC/BTNF-90	-	-	0.00	-
CORREÇÃO MONETÁRIA EXERCÍCIO 1996	-	0,00	0,00	0.00
SALDO C.MONET. COMPLEM.. IPC/BTNF	-	-	0.00	-
AJUSTE DE EXERCÍCIO ANTERIOR	-	-	-	0,00
RESULTADO DO EXERCÍCIO	-	-	-	(45.238,17)
SALDO EM 31 DEZEMBRO 1996 - R$	**2.000,00**	**1.075,71**	**400.022,31**	**(300.584,22)**

SÃO PAULO, 31 DE DEZEMBRO DE 1996

ANTONIO JOÃO ABDALLA FILHO
DIRETOR
CPF. 376.253.068-87

4.º TABELIÃO - Osvaldo Esmeria

4.º TABELIONATO DE NOTAS DA CAPITAL
Av. Engenheiro Heitor A. Eiras, 232 - São Paulo/SP
Del. OSVALDO ESMERIA - TABELIÃO
Autenticação: Autentico a presente cópia reprográfica que confere com o original apresentado. Dou Fé.
São Paulo-SP 18 FEV. 1998
OSVALDO ESMERIA - Escrev. Autorizado
JACKSON ROBERTO BASSAN - Escrev. Autorizado
MARCO ANTONIO C. ARRUDA - Escrev. Autorizado
Valor pago pelo ato R$ 0,55

MARISETE JUNQUEIRA DA SILVA
CONTADORA CRC-1SP152810/O-4
CPF. 065.890.958-41

168

833

doc. 08

B34

FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA

C.G.C. MF. 54.626.650/0001 - 76

BALANCO PATRIMONIAL ENCERRADO EM 31/12/97

ATIVO		PASSIVO	
CIRCULANTE	0,00	CIRCULANTE	0,00
REALIZAVEL A LONGO PRAZO	0,00	EXIGIVEL A LONGO PRAZO	536.562,57
Empresas Coligadas	0,00	Empresas Coligadas	451.495,77
Diretores e Acionistas	0,00	Diretores e Acionistas	35,58
Emprestimos Compulsorios	0,00	Outros Creditos	85.031,22
PERMANENTE	638.055,66	PATRIMONIO LIQUIDO	101.493,09
Investimentos	0,00	Capital Social	2.000,00
Imobilizado de Uso	638.055,66	Reservas de Capital	1.075,71
Depreciacao Acumulada	0,00	Reservas de Lucros	400.022,31
Diferido	0,00	Resultados Acumulados	(300.584,22)
		Resultado do Exercicio	(1.020,71)
TOTAL DO ATIVO	638.055,66	TOTAL DO PASSIVO	638.055,66

SAO PAULO, 31 DE DEZEMBRO DE 1997.

ANTONIO JOAO ABDALLA FILHO
DIRETOR
CPF. 376.253.068/87

MARISETE JUNQUEIRA DA SILVA
CONTADORA CRC-SP 1SP152810/0-4
CPF. 065.890.958 -41

4.º TABELIÃO - SP
Osvaldo Esmeria
Escrevente

SERVIÇO DE AUTENTICIDADE
AUTENTICAÇÃO DELEGADO
GV 509851

4º TABELIONATO DE NOTAS DA CAPITAL
Rua Estados Unidos, 737 - São Paulo/SP
Bel. OSVALDO CANHEO - TABELIÃO
Autenticação: Autêntico a presente cópia reprográfica que confere com o original apresentado, dou Fé.
S Paulo/SP 03 MAR. 1998
Valido somente com o selo de autenticidade
OSVALDO ESMÉRIA - Escrev. Autorizado
JACKSON ROBERTO BASSAN - Escrev. Autorizado
MARCO ANTONIO C. ARRUDA - Escrev. Autorizado
Valor pago pelo ato R$ 0,55

FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA

C.G.C./M.F. 54.626.650/0001 - 76

DEMONSTRACAO DO RESULTADO EM 31/12/97

RECEITA OPERACIONAL BRUTA	0,00
DEDUCOES DA RECEITA OPERACIONAL BRUTA	0,00
RECEITA OPERACIONAL LIQUIDA	0,00
CUSTOS OPERACIONAIS	0,00
RESULTADO BRUTO	0,00
(DESPESAS) RECEITAS OPERACIONAIS	(1.020,71)
Despesas Administrativas	(967,30)
Despesas Tributarias	(53,41)
RESULTADO OPERACIONAL	(1.020,71)
RESULTADO NAO OPERACIONAL	0,00
RESULTADO LIQUIDO DO EXERCICIO	(1.020,71)

SAO PAULO, 31 DE DEZEMBRO DE 1997.

ANTONIO JOAO ABDALLA FILHO
DIRETOR
CPF. 376.253.068-87

MARISETE JUNQUEIRA DA SILVA
CONTADORA CRC-SP 1SP152810/0-4
CPF.065.890.958-41

4º TABELIONATO DE NOTAS DA CAPITAL
Rua Estados Unidos, 737 - São Paulo/SP
Bel. OSVALDO CANHEO - TABELIÃO
Autenticação Autentico a presente cópia reprográfica que confere com o original apresentado. dou Fé.
São Paulo-SP 03 MAR. 1998
OSVALDO ESMERIA - Escrev. Autorizado
JACKSON ROBERTO BASSAN - Escrev. Autorizado
MARCO ANTONIO C. ARRUDA - Escrev. Autorizado
Valor pago pelo ato R$ 0.55

SELO DE AUTENTICIDADE
SERVIÇO PÚBLICO DELEGADO
AUTENTICAÇÃO
GV 509852
4.º TABELIÃO
Osvaldo Esmeria
Escrevente Designado

170

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 836

Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício s/ nº			

INT.: FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA

ASS.: Referente ao tombamento da Ferrovia

1. À S A para juntar ao respectivo processo;
2. Ao STCR para ciência e manifestação, com concurso do Drº José Roberto Melhem e Drª Eliana de Oliveira.

GP/Condephaat, 25 de março de 1998.

CARLOS H. HECK
Presidente

/emws.-

CONDEPHAAT
Em 27/03/98
Recebido por:
Horas: 12:30

A Dr
CIGTGU
RETORNO PARA À ASS. JURÍDICO P/ ANÁLISE CONJUNTA C/ GITG STCR
14/04/98

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STCR
CREA n.º 17518/D-SP

CONDEPHAAT
Em 15/04/98
Recebido por:
Horas: 11:30h

171

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 837

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo CONDEPHAAT	21.273	80	

Int. - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
Ass. - Tombamento da Ferrovia Perús-Piraporã

Senhor Presidente,

A alegação da FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA. às fls. 673 e seguintes (especialmente nos itens 1.7 e 1.8 de seu requerimento) foram justificadas com os documentos trazidos a estes autos, particularmente, às fls. 832/835, para o exame dos quais, todavia, este CONDEPHAAT não dispõe de condições técnicas adequadas.

Entendo que se trata de alegação relevante, a ser criteriosamente aquilatada, até porque, em caso de ser apurada sua exatidão, daí nascerá inevitável ônus para a Faazenda do Estado.

Diante disto, pondero que será imprescindível, a despeito da urgência que o assunto requer, solicitar-se o concurso da Secretaria da Fazenda, através de seus técnicos, para o exame dos documentos em apreço, quando poderemos dispor de um laudo inatacável quanto à procedência das alegações do interessado.

Assim, permito-me sugerir a V. Exa. oferecer a questão ao Gabinete do Sr. Secretário da Cultura armada das considerações acima tecidas, para que aquela Pasta, ouvida sua D. Consultoria Jurídica, possa demandar junto à Secretaria da Fazenda os seus bons préstimos no caso vertente.

Era o que cumpria submeter a V. Exa., s. m. j.

CONDEPHAAT, 06 de julho de 1.998.

José Roberto Fangaaniello Melhem
Analista de Dados IV

172

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 838

Do	Número	Ano	Rubrica

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

Informação GP-060/98

Senhor Chefe de Gabinete
Dr. Antônio Rudnei Denardi

Acatando manifestação de fls. 837, do Dr. José Roberto Melhem, encaminhamos os presentes autos para a tomada das providências necessárias.

Esclarecemos que os volumes I e II dos autos permanecerão neste CONDEPHAAT, uma vez que os mesmos contêm documentos que deverão ser objeto de manifestação deste Órgão junto ao Poder Judiciário.

GP/Condephaat, 27 de Julho de 1998.

CARLOS H. HECK
Presidente

/emws.-

Secção de Expediente G.P.
Recebido em 03/08/98
às 11 horas 10 minutos
Protocolado sob n.º

173

Juntada

Segue ___ juntada ___ nesta data, Documento ___ / Folha ___ de Informação rubricada sob n.º 839

Em 04 de 08 de 19 98

Assinatura

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DA CULTURA

fls 839

Do PROCESSO SC	Número 21273	Ano 80	Rubrica

INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA.

ASSUNTO : Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús – Pirapora.

À douta Consultoria Jurídica para exame e manifestação.

C.G., em 04 de julho de 1998.

ANTONIO RUDNEI DENARDI
Chefe de Gabinete

NC/fb

CONSULTORIA JURÍDICA
SECRETARIA DA CULTURA
RECEBIDO EM 05/08/98
DISTRIBUIDO EM 10/08/98
AO PROCURADOR DO ESTADO
Dra. Marilia
PROCURADOR DO ESTADO
CHEFE DA CONSULTORIA

CONSULTORIA JURÍDICA
RECEBIDO EM 05/08/98
ÀS 11:30 HORAS
ASSINATURA

SEGUE JUNTADA DE FLS. 840/841
AOS 11/08/98

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
Consultoria Jurídica

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONSULTORIA JURÍDICA SECRETARIA DA CULTURA 840

PROCESSO nº: 21.273/80 (Vol. III)
INTERESSADO: **ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA**

COTA CJ/SC nº 182/98

Senhora Procuradora do Estado Chefe da Consultoria Jurídica:

Solicito o retorno dos autos à origem, uma vez que não compete a este órgão jurídico a análise contábil de balancetes.

Sugiro, no entanto que, se for o caso, os autos devem ser encaminhados à Secretaria da Fazenda, conforme proposto à fls. 837, para aferição da situação financeira da Interessada.

CJ., em 11 de agosto de 1998.

Martha C. Messeder

Martha Coelho Messeder
Procuradora do Estado

175

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
Consultoria Jurídica

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

SECRETARIA DA CULTURA CONSULTORIA JURÍDICA 841

PROCESSO: 21.273/80 (Vol III)

INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASSUNTO:

À ilustre Chefia de Gabinete.

De acordo com a Manifestação n.º 182/98

CJ/ SC, em 11 de agosto de 1998.

M. A PAGLIUSI GONZAGA.
Procuradora do Estado Chefe

12 08 98

176

Segue juntada fls nº 8242
AT/65 em 17/08/78 [illegible]

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DA CULTURA

Do	Número	Ano	Rubrica
PROCESSO SC	21273	80	

INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASSUNTO : Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús – Pirapora.

Encaminhe-se ao CONDEPHAAT.

CG., em 12 de Agosto de 1998.

ANTONIO RUDNEI DENARDI
Chefe de Gabinete

CONDEPHAAT
Entrada em 20 08 98
Recebido por SELUANA
Horas 09:00

NC/wo

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 843

Do	Número	Ano	Rubrica
Proc. CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

Informação GP-066/98

Senhor Chefe de Gabinete
Dr. Antônio Rudnei Denardi

Conforme Cota CJ/SC-182/98 (fls. 840), solicitamos o encaminhamento dos autos a Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda para aferição da situação financeira da empresa "Ferrovia Perus Pirapora Ltda."

GP/Condephaat, 24 de Agosto de 1998.

CARLOS H. HECK
Presidente

Secção de Expediente G. S.
Recebido em 26/08/98
Às 12 horas e 00 minutos
Por: Maria
Protocolado sob n.º /

/emws.-

178

Juntada

Segue ____ juntada ____ nesta data, Documento ____ / Folha ____ de Informação rubricada

sob n.º 844

Em 28 de 08 de 19 98

Assinatura

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DA CULTURA

fls 844

Do PROCESSO SC	Número 21273	Ano 80	Rubrica

INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO BRASIELEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA.

ASSUNTO : Solicita o tombamento a Estrada de Ferro Perús – Pirapora.

Diante da solicitação formulada pelo CONDEPHAAT, fls. 837/838 dos autos, bem assim após exame do assunto pela Consultoria Jurídica da Pasta, fls. 840/841,

encaminhe-se o presente à Coordenadoria de Controle Interno da Secretaria de Estado da Fazenda, consultando sobre a viabilidade de atendimento à Cota CJ/SC nº 182/98.

C .G., em 28 de Agosto de 1998.

ANTONIO RUDNEI DENARDI
Chefe de Gabinete

VRS/fb

Segue — juntada — nesta data.
Documento — /folha de informação 1
rubricada — sob n.º 845
DCI-G 03/09/1998

fls. 845

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda
Departamento de Controle Interno

PROCESSO ***: Nº 21273/80***
INTERESSADO :ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
ASSUNTO : Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús - Pirapora

Recebido em 02/09/98.

Trata o presente do tombamento da Estrada de Ferro Perús Pirapora, como bem de interesse histórico e cultural.

De acordo com o despacho da Secretaria do Governo, às fls. 837, o CONDEPHAAT, após juntadas de documentos, não dispõe de condições técnicas para analisar as justificativas apresentadas, pois, no caso de ser apurado pela exatidão, surgirá ônus para o erário Público, propondo o encaminhamento à Secretaria da Fazenda.

A Consultoria Jurídica da Secretaria de Estado da Cultura – Cota CJ/SC nº 182/98, também, solicitou a aferição da situação financeira da interessada.

Depois de verificada a legalidade do assunto, constou-se tratar-se de uma empresa particular, estando portanto fora de aréa de atuação deste Departamento, conforme o artigo 1º do Decreto nº 41.312, de 13/11/96, limtando-a somente a Administração Direta e Indireta do Estado (Secretarias, Autarquias, Fundações e Sociedades Anônimas cujo Estado é acionista majoritário).

Na possibilidade de que os resultados obtidos possam não surtir o efeito legal, sobe à CECI-G, para o encaminhamento ao CONDEPHAAT, da Secretaria de Estado da Cultura, com proposta de que seja ouvida a Procuradoria Geral do Estado, bem como da possibilidade de se contratar uma empresa para cumprimento do solicitado

DCI-G, em 18 de agosto de 1998.

NELSON GALDINO DE CARVALHO
Diretor Técnico de Departamento da Fazenda Estadual

Segue juntada de fls. 845.
CECJ-9 23/9/98
Marcia

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda
Coordenadoria Estadual de Controle Interno

Folha de informação rubricada sob nº 845-A
de Processo ~~SF~~ SC nº 21273/80 MB

INTERESSADO **:** Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

ASSUNTO **:** Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús - Pirapora

De acordo com a informação do DCI-G, às fls. 845.

Sobe ao G.S. com proposta de encaminhamento ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado – CONDEPHAT, por intermédio da Secretaria de Estado da Cultura.

CECI-G, em 23 de setembro de 1998.

WALTER SOBOLL
Coordenador

Segue juntada fls = 846
GS/SE-, 24/09/98

SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DA FAZENDA
GABINETE DO SECRETÁRIO

Folha de informação rubricada sob nº 846

(a)

Do PROCESSO SEC Nº 21273/80 – VOL. III

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA
Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perús - Pirapora

De ordem, encaminhe-se ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado – CONDEPHAT, através da Secretaria de Estado da Cultura, conforme proposto pelo CECI/G.

S.F., em 24 de Setembro de 1998

EDISON ARY DE OLIVEIRA
Chefe de Gabinete
Substituto

EA/vle

SECRETARIA DE ESTADO
DA CULTURA

25 SET 1998

Seção de Protocolo - SCA

Divisão de Atendimento D. R.
Recebido em 25.09.98
As 15 horas e 57 minutos
Por

Segue juntado sob nº 847
AT/GS em 29/09/98

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DA CULTURA

Do	Número	Ano	Rubrica
PROCESSO CONDEPHAAT	21273	80	

INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA.

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

Encaminhe-se ao CONDEPHAAT conforme proposto.

C,G., em 28 de setembro de 1998.

ANTONIO RUDNEI DENARDI
Chefe de Gabinete

LZP/fb

CONDEPHAAT
Em 01 / 10 / 98
Recebido por: [illegible]
Horas: 10:00

848

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria de Estado da Cultura
CONDEPHAAT

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

Ao Dr. José Roberto Melhem e Dr.ª Eliana de Oliveira para ciência e manifestação.

GP/Condephaat, 08 de outubro de 1998.

CARLOS H. HECK
Presidente

/emws.-

Sr. Presidente,
conforme manifestação de fls. 845, sugiro encaminhamento à DT para verificar-se a possibilidade de se contratar uma empresa para aferição da situação financeira da empresa "Ferrovia Perus Pirapora LTDA".

Condephaat, 29/10/98
Eliana de Oliveira

184

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
849

Do	Número	Ano	Rubrica
Proc. CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

Conforme solicitação da Dr.ª Eliana de Oliveira, encaminhem-se os presentes autos à DT.

GP/Condephaat, 05 de Novembro de 1998

CARLOS H. HECK
Presidente

/emws.-

CONDEPHAAT
Em 17/11/98
Recebido por:
Horas:

185

Juntada

Segue — juntada 5 nesta data, Documento ..... / Folha ~~de Informação~~ rubricada

sob n.º 850 A 862.

57/4-970606

Em 15 de 03 de 19 79

Assinatura

ABPF ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

São Paulo, 22 de Fevereiro de 1999

Ex.mo. Sr.
Dr. Carlos Heck

DD. Presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado São Paulo - CONDEPHAAT.

Senhor Presidente

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, Regional Perus-Cajamar (ABPF-RPC), vem respeitosamente, por intermédio desta representação, cientificar a V.Ex.a. que, a Estrada de Ferro Perus-Pirapora bem tombado por este conselho (Processo 21273/80 de 15/05/1980) vem sofrendo uma série de intervenções físicas que concorrem para a descaracterização do bem tombado, além do que contrariam as diretrizes de preservação prevista por este órgão em relação a esta ferrovia.

Em anexo enviados descrição fotográfica das transgressões e irregularidades ao qual este patrimônio vem sendo submetido.

Sabedores que somos de Espírito de Justiça de V.Ex.a, vimos solicitar suas dignas providência para por termo a estas violações.

Assim era o que nos cumpria informar, V.Ex.a.

Nelson Aparecido Bueno Camargo
Coordenador

Milton Thomaz
Eventos

REMETENTE
ABPF - REGIONAL - PERUS - CAJAMAR
R. BANANAL DO RIO, 168
CEP. 05202-040 - S.P.

CONDEPHAAT - Presidência
Em 10/03/99
Recebido por J. EDUARDO
Horas

186

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA

Irregularidades que contrariam as orientações e determinações da resolução de tombamento que regulamenta a "SC n.º 5" de19/01/87 Processo n.º 21.273 de 1980.

Proposta Aprovada na íntegra pelo colegiado do CONDEPHAAT em seção ordinária em 11/12/1995 ATA n.º 1057.

RELAÇÃO DAS IRREGULARIDADES (Conforme o Processo 21.273)

1. **Remoção dos trilhos, dormentes e transferência do material rodante:**
   - pag. 17, ítem "b", tópico n.º 5 - Recomendações para a viabilização.
   - pag. 4, último parágrafo, tópico n.º 2.1 - Linha Férrea

" Condiciona a liberação do pátio de Cajamar à retirada e armazenamento dos trilhos e dormentes em local adequado para futura reutilização. Condiciona também à transferência de todo o material rodante para as oficinas de Gato Preto."

2. **Conservação do Lago e do Britador:**
   - pag. 16, ítem "e", tópico n.º 3.2.2 - Diretrizes específicas por zona.

"Determina a preservação integral do lago e do britador desativado, situado à meia encosta"

3. **Material Rodante:**
   - pag. 8 , ítem "a", tópico n.º 2.3 - Material Rodante - Acervo.

"Recomenda a preservação do material rodante considera as locomotivas como peças centrais para futura revitalização."

4. **Movimentação de Terra e Faixa Envoltória:**
   - pag. 14, ítens "d" e "e", tópico n.º 3.2.1 -Diretrizes gerais para toda a faixa envoltória.

"Proibe a movimentação de terra que envolva a plataforma de ferrovia e normaliza o uso da faixa envoltória."

Existem muitas outras irregularidades. O desprezo com o acervo é evidente em todas as locações de interesse. Nós nos prontificamos a colaborar com este orgão, em monitorar e apontando todas as outras irregularidades existentes, se este orgão for efetuar uma visita fiscalizadora as instalações da EFPP.

FOTO N.º 1

Foto n.º1 - Visão Panorâmica do Pátio de Cajamar

O pátio inteiro foi modificado alguns ramais de apoio foram soterados, nenhum trilho dormente foi retirado e alocado em lugar seguro para futura reutilização. Esta irregularidade ocasionou o isolamento de varias locomotivas n.º 8,2,5,10, 14, vagões, carros de passageiros, mais as locomotivas da "fila da morte", que agora só poderão sair do pátio por caminhão.

FOTO N.º 2

FOTO N.º 3

Foto 2 - Foto 3 - Duas vistas do lago que deveria ser preservado, conforme as determinações da regulamentação do tombamento.

FOTO N.º 4

FOTO N.º 5

Foto 4 - Foto 5 - As fotos mostram a intensa atividade de britagem de pedra que ocorre no Pátio de Cajamar. De acordo com a resolução isto só poderia ocorrer depois da remoção de todo material rodante, bem como dos trilhos e dormentes para emprego futuro.

855

FOTO N.º 6

Foto 6: Galpão muito antigo pode ruir a qualquer momento. Observem que faltam telhas o que ocasiona goteiras sobre a locomotiva e carros ali estacionados.

FOTO N.º 7

Foto 7: Carro de passageiro estacionado no galpão acima. Observem que o forro do teto esta soltando devido a umidade ocasionada pelas fortes goteiras do galpão

FOTO N.º 10

Foto 10: Observar o encostamento de terra e as locomotivas da "Fila da morte" estão todas tomadas pela vegetação.

FOTO N.º 11

Foto 11: Fila da morte em foto mais recente (1998) enorme e longa valeta foi aberta acompanhando lateralmente toda a "Fila da Morte". Com a infiltração de água das chuvas e o peso de várias locomotivas toda a encosta pode ruir, "engolindo", as raras locomotivas ali estacionadas. Observar que agora a vegetação tomou posse totalmente das locomotivas.

FOTO N.º 12

Oficina de Gato Preto

A umidade exessiva neste local vem contribuíndo, em muito, para o ataque de ferrugens nas máquinas observe: o limbo depositado nas juntas de chapas e nos rebites.

Esta locomotiva a anos se encontra de baixo deste telhado quebrado.
Por quanto mais tempo ela poderá suportar?
Sugestão - providenciar a limpeza no local. A vegetação tomou conta dos vagões o que contribuir para levar o grau de umidade.

FOTO N.º 13

FOTO N.º 14

Foto 14: Oficina de Gato Preto

A forte umidade encontrada nos abrigos das oficinas de Gato Preto estão levando as locomotivas a forte ataque de corrosão (ferrugem). Além do que o telhado apresenta diversas aberturas, não protegendo as máquinas das chuvas.

Sugestão: Aconselhamos o "engraxamento" das máquinas para evitar a ferrugem como o conserto do galpões, que já apresenram sinais de fadiga.

FOTO N.º 15

FOTO N.º 16

Foto 15 - Foto 16 - As fotos mostram a dimensão da movimentação de terra que ocorreram. Primeiramente os trilhos foram aterrados, em seguida foram desterrados, ocasionando o desnivelamento da via e afrouxando as fixações dos trilhos aos dormentes. Outra consequência foi que a plataforma ficou em mesmo nível o que irá acarretar o enxarcamento do leito ferroviário.

FOTO N.º 17

Foto 17: Esta foto foi feita no mesmo ponto de vista da foto 16. Observar a forte alteração. O volume de terra a esquerda não existia originalmente. Agora, por onde escoarão as águas pluviais uma vez que a caída para o rio foi bloqueada.[7]

FOTO N.º 18

Foto 18: Vista geral da movimentação de terra. Alterando as característica originais da faixa envoltória item 3.2.1. Observe o escoador de água pluviais em forma de escada fazendo descarga de água em cima dos trilhos.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
862

Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício s/ nº			

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS.: Referente à Estrada de Ferro Perus Pirapora

1. À SA para juntar aos processos 37.057/98, 37.046/98 e 21.273/80;
2. À Diretoria do STCR para ciência e manifestação.

GP/Condephaat, 12 de Março de 1999

ULPIANO TOLEDO BEZERRA DE MENESES
Vice-Presidente em Exercício

/emws.-

CONDEPHAAT
Em 15/03/99
Recebido por: SELVANI
Horas: 08:20

PO EXC. DOLMO ROSELLA
P/ CIÊNCIA E MANIFESTAÇÃO À VOLTA DE JOSÉ FERNANDO REGUINGA MATOS
19/03/99

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STCR
CREA n.º 17518/D-SP

IMPRENSA OFICIAL - Modelo Oficial 17 F

198

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

863

Do | Número | Ano | Rubrica

Visto

Com relação as denuncias efetuadas pela ABPF (Associação Brasileira de Proteção Ferroviária) contra a empresa Alfa Trilhos, que trabalha para a CPTM, cabem os seguintes esclarecimentos e providências:

1 - A empresa retirou alguns trilhos da linha x Pirapora, por equivoco e foi prontamente alertada pela ABPF, que também comunicou ao CONDEPHAAT, o fato.

2 - fizemos contacto telefonico com ABPF e a Alfa Trilhos, e os trilhos removidos, foram recolocados na estrada, conforme informações tanto da ABPF quanto da Alfa Trilhos

3 - A ABPF, tem desempenhado papel destacado na preservação do patrimônio da estrada de ferro em questão e que guarda elementos importantes da memória ferroviária do estado de São Paulo.

Assim sendo sugiro que seja encaminhada uma carta a empresa Alfa Trilhos com copia para a ABPF, esclarecendo que a estrada de ferro e seus pertences são tombados pela Resolução de 19/1/87. e solicitando a confirmação por escrito da recolocação dos trilhos retirados nos seus devidos lugares.

01/5/99

199

OBS. DOCUMENTAÇÃO ANEXADA
NO P-OC. 29.332/94

SEGUE JUNTADA AO DOC.
SOB Nº 864.
[illegible], 07/05/89.

864

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Av. Paulista nº 2644 – 2º andar – Tel.: 231.4110 - Fax: 231.2684
São Paulo – SP
Cep: 01310-300

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Ofício GP-811/99
Processos 21.273/80 - 37.057/98 e 37.046/98

São Paulo, 6 de Agosto de 1999.

Prezados Senhores

Tem o presente a finalidade de informar que a Estrada de Ferro Perus Pirapora é bem tombado por este CONDEPHAAT, através da Resolução de 19.01.87, tendo em vista que conforme contatos telefônicos mantidos por técnico deste CONDEPHAAT, essa Empresa desconhecia o tombamento e por isso removeu trilhos da referida Estrada.

Solicitamos a confirmação da recolocação dos referidos trilhos do por escrito, acompanhada de levantamento fotográfico para que este CONDEPHAAT possa realizar vistoria ao local.

Certos de contarmos com o apoio dessa Empresa na conservação desse patrimônio, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

À
ALPHA TRILHOS
Calçada das Papóulas nº 145 – Cj. 06
BARUERI – SP
06453-000

/emws.-

200

865

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Av. Paulista nº 2644 – 2º andar – Tel.: 231.4110 - Fax: 231.2684
São Paulo – SP
Cep: 01310-300

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Ofício GP-827/99
Processo 21.273/80

São Paulo, 13 de Agosto de 1999.

Ref.: Processo nº 98.0600363-2

Meritíssima Juíza

Face à necessidade de implementação de providências necessárias à preservação do patrimônio tombado da Estrada de Ferro Perus Pirapora, tomamos a liberdade de vir à presença de Vossa Excelência solicitar informes atualizados quanto à tramitação do processo em referência.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

Exma. Senhora
Dr.ª NEIDE POLO CARDOSO PRIVELATO
MD. Juíza da 2ª Vara Federal de Campinas
Rua Dr. Emílio Ribas nº 874
CAMPINAS – SP
13025-141

/emws.-

201

SEGUE JUNTADA AO DOC.
FLS Nº 866 A 867
57/1-PROCOLO 27/OP/PR.

866

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL - SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DE SÃO PAULO

5ª Subseção Judiciária do Estado de São Paulo
2ª Vara Federal em Campinas/SP
Rua Doutor Emílio Ribas nº 874 - 4º andar - Cambuí - Campinas/SP

Ofício nº 985/99 Campinas, 1º de setembro de 1999

Senhor Presidente

Em resposta ao oficio GP-827/99, informo Vossa Senhoria que os autos da Ação Cautelar nº 98.0600363-2, bem como os autos da Ação Civil Pública nº 96.0019765-2 e os autos dos Agravos de Instrumento nº 97.0600337-1 e 96.0019766-0, em que são partes o Ministério Público Federal e Ferrovia Perus Pirapora Ltda, foram remetidos, em 1º de abril de 1998, ao Juiz de Direito do Foro Distrital de Cajamar/SP.

Apresento a Vossa Senhoria protestos de respeito.

LEIDE POLO CARDOSO TRIVELATO
Juíza Federal

CONDEPHAAT - Presidência
Em 10/09/99
Recebido por José Eduardo
Horas

Ilustríssimo Senhor
JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
DD. Presidente do
Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Avenida Paulista nº 2.644 – 2º andar
São Paulo/SP
01310-300

END. REMETENTE
R. Dr. Emilio Ribas, 874
CEP. 13025-141
Campinas

202

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 867

Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício 985/99			

INT.: JUSTIÇA FEDERAL – SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DE SÃO PAULO

ASS.: Resposta ao ofício GP-827/99

À SA para juntar ao respectivo processo, retornando a este GP.

GP/Condephaat, 24 de Setembro de 1999.

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

/emws.-

CONDEPHAAT
Em 27/09/99
Recebido por: [illegible]
Horas: 12:10

068

Ao

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO,ARQUEOLÓGICO,ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO -CONDEPHAAT-

Senhor Presidente:

Roberto VARJABEDIAN

R.G. 14.364.075 residente à R. Liberdade Badaró, 600

Bairro Centro Cidade SP Estado SP

Telefone 2334711 CEP - ,vem requerer a Vossa Senhoria, cópia xerox dos fls. 569 a 595 (Vol II) e dos fls. 851 a 861 (Vol III) do Processo 21273/80.

no imóvel que se localiza à Estrada de Ferro Perus-Pirapora

Bairro Cidade CAJAMAR

Estado

nº do contribuinte .

Seguem em anexo,os documentos.

Nesses termos

P.Deferimento

AUTORIZO
DT/CONDEPHAAT, 05/01/2000

São Paulo, 5 de janeiro de 2000

VALQUIRIA ABDO GANEU
Diretora Técnica
CONDEPHAAT

Roberto Varjabedian
Assinatura

Assist. Técnico do CAO Meio Ambiente. Ministério Público

204

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
869

Do	Número	Ano	Rubrica
Proc. CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESEVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

Tendo em vista o andamento dos processos 38.519/99 e 29.332/91, retornem os presentes autos ao STCR para estudo em conjunto.

GP/Condephaat, 4 de Julho de 2000.

Valquiria Abdo Ganeu
Diretora Técnica
CONDEPHAAT

/emws.-

Ao arquiteto Ex. Dalmo Rossi
para manifestação pertinente
S.T.C.R., 6 / 8 / 2000

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STCR
CREA nº 17518/D-SP

IMPRENSA OFICIAL - Modelo Oficial 17 F

205

Juntada

Segue — juntada 5 nesta data, Documento ____/Folha ____ de Informação rubricada sob n.º 870 a 874.

57/1-000606

Em 08 de 09 de 19 00

Assinatura

870

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Cajamar, 29 de agosto de 2000.

Ofício n. 178/2000
(favor fazer referência a este número)

Ilustríssimo Senhor:

Pelo presente, para instruir procedimento desta Promotoria, solicito os bons ofícios de que o CONDEPHAAT encaminhe à Promotoria de Justiça de Cajamar, no prazo de 15 dias, relatório detalhado acerca do atual estado do almoxarifado da Estrada de Ferro Perus -Pirapora.

Certa da colaboração, aproveito-me da oportunidade de externar a Vossa Excelência protestos de estima e consideração.

Maria Eliselda Francisco
Promotora de Justiça (acumulando)

Ao Ilmo. Sr.
Presidente do CONDEPHAAT

CONDEPHAAT - Presidência
Em 01/09/2000
Recebido por
Hora

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
87A

Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício nº 178/2000			

INT.: MINISTÉRIO PÍBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

ASS.: Solicita no prazo de 15 dias relatório detalhado referente ao atual estado do almoxarifado da Estrada de Ferro Perus – Pirapora.

1. À SA para juntar ao respectivo processo;
2. Ao STCR para elaborar relatório, atendendo o prazo estipulado pelo Ministério Público.

GP/Condephaat, 05 de setembro de 2000.

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

/fcsm.-

CONDEPHAAT
Em: 08/09/00
Recebido por: [illegible]
Horas: 12.30

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
872

Do	Número	Ano	Rubrica

Requerimento

INT.: GUMERCINDO BELCHIOR

ASS.: Solicita cópia dos Processos 21.273, 00414,37.046, referente ao tombamento da estrada de Ferro Perus-Pirapora.

1/ À STA para atender com as cautelas de praxe.

GP/Condephaat, 29 de setembro de 2000.

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

ATENDIDO EM 17/10/2000
STA

As cópias foram retiradas no dia 18-10-2000

/fcsm.-

Gumercindo Belchior

208

Descrição Física

Volume: Pt. 1

Aspecto Físico:

Bom – brochura

Série:

Notas:

Bibliografia

Assuntos:

1. Pintura moderna – Brasil, sé
3. Arte 4. Modernismo

Status:

Conservação:

Biblioteca:

Ao

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO,ARQUEOLÓGICO,ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO -CONDEPHAAT-

Senhor Presidente:

Eu, Gumercindo Belchior

R.G. 18 664 276 residente à Dinamarca 159 ap 12

Bairro Vl. Sta Luzia Cidade SBC Estado SP

Telefone 3138 8805 CEP 09872-030 ,vem requerer a Vossa Senhoria, Cópia do processo de tombamento da Estrada do Morro Porus / Juquiá.

Processo nº 21273 - folhas 4, 5, 10, 11, 12, 70, 71, 72, 73, 101, 102

Bucho- Processo nº 00414 - folhas 28, 29, 30, 31, 37, 38, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 54,

Processo nº 37046 - folhas 11, 12

no imóvel que se localiza à Rodovia dos Bandeirantes entre os Km 27 e 28 lado esq. cap.-inf. Bairro Porus Cidade São Paulo Estado São Paulo

nº do contribuinte _____.

Seguem em anexo,os documentos.

CONDEPHAAT
Em 28/09/00
Recebido por: [illegible]
Horas: 11:20

Nesses termos
P.Deferimento

São Paulo, 28 de setembro de 2000

Gumercindo Belchior
Assinatura

SEQUE JUNTADA DO DOC.
SOB Nº 874 A 887.
ST/K PROCOLO, 12/12/00.

874

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 à estreita bitola de 60cm da linha definindo:
- 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 à paisagem predominantemente natural (além das situadas nas regiões metropolitanas de São Paulo);
- o potencial de recuperação da área para um projeto de criação de um complexo turístico ligado à natureza e à preservação da estrutura ferroviária paulista.

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 identificação e análise pelo quadro técnico permanente do CONDEPHAAT;
- a grande extensão da malha ferroviária;
- o fato da linha e de seus domínios serem de propriedades particulares em regiões muito valorizadas;
- a ausência de iniciativas concretas que estimulem a preservação, superem o desinteresse e despertem nos vários setores sociais, o reconhecimento do valor histórico e cultural de tais bens;
- o fato do conjunto de peças de reposição e manutenção do acervo ferroviário não ser da mesma propriedade do conjunto ferroviário, e sim bens públicos entendidos pelo seu eventual valor quanto metal e não vinculado 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, há 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 se fornecem os elementos básicos para:

- buscar a revitalização e funcionamento da EFPP;
- permitir ao principal proprietário a utilização do ponto de vista econômico de suas terras, e
- ordenar as ocupações 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 (REFSA), estação de Perus, segue acompanhando o Rio Juquery 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 a várzea deste outro rio, que se apresenta de forma mais ampla e com extensos trechos sujeitos a inundações. Após cerca de 2Km 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 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 alteram as matas ciliares preservadas ao longo destes rios com os reflorestamentos de essências exóticas pertencentes, em grande parte , à Cia Melhoramentos. Em cerca de 5Km 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 marcadores de destaque. Em especial dois trechos onde a linha atravessa 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 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, compreende todo o trecho da linha férrea desde o Km 1 até o Km 16, 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 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 linha férrea seu meio de escoamento;

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 e Gato Preto, para local a ser definido pela ABPF na própria área, 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 desta regulamentação, tem como enfoque preservar elementos que permitam a visualização 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.

2.3 Acervo

Além do interesse cultural e histórico proporcionado pela linha férrea propriamente dita e pelas instalações em suas extremidades, grande parte do interesse cultural pelo bem tombado reside no acervo ferroviário.

São locomotivas e vagões de procedências variadas, por vezes, mais antigas que a própria ferrovia, já que eram arrematados conforme se extinguiam no mundo as ferrovias de bitola de 60 cm.

Além disso, são de fundamental interesse para a preservação, inclusive por serem elas responsáveis pelo potencial volta do funcionamento da ferrovia, as peças de reposição e manutenção do material rodante.

O acervo tombado, portanto, consiste em:

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 66963
- 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 - não existe mais
- 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)

Vagões, 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, com 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.

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.

É resultado, também, de um esforço da ABPF no sentido de subsidiar as análises deste Órgão 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 o percurso e o *relevo*, que imprime à paisagem a imagem de suavidade – associada às amplas várzeas – ou energias, condicionadas 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.

Foi assim que se buscou 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 reflorestamento.

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 das legislações municipais.

Outro setor onde a necessidade de ampliar a área submetida às restrições de uso e ocupação é aquele que vai desde o ponto denominado "Entrocamento" até o terminal de 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 terraplanagem), 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, 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 adotada 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.

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 à faixa de domínio da ferrovia, numa largura de 5 metros de cada lado e ao longo de todo o percurso tombado deverá ser destinada:

- á tratamento paisagístico em caso de ocupações de caráter urbano-industrial

- no caso de áreas reflorestadas com essências a 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 CONDEPHAAT.

d) Não serão toleradas nas áreas envoltórias definidas 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.

RESOLUÇÃO COMPLEMENTAR SC N° 56 , DE 13 DE DEZEMBRO DE 2.000.

MARCOS RIBEIRO DE MENDONÇA, SECRETÁRIO DA CULTURA, no uso de suas atribuições legais e nos termos do artigo 1° do Decreto-Lei 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto n° 13.426, de 16 de março de 1979, cujos artigos 134 e 149 permanecem em vigor por força dos artigos 187 e 193 do Decreto n° 20.955, de 1° de junho de 1983, bem como tendo em vista a Resolução SC n° 05 de 19 de janeiro de 1987,e

CONSIDERANDO

I - Que a presente regulamentação do tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora vem buscar sanar indefinições na proposta original de preservação deste bem cultural;

II - Que cabe lembrar o que estabelece, em termos gerais, a relevância deste conjunto para o patrimônio cultural paulista, e que são elementos de destaque na definição deste conjunto, essencialmente:

- seu peculiar acervo ferroviário, de precedências diversas, mas tendo como característica especial a estreita bitola de 60cm da linha definindo;
- 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 à paisagem predominantemente natural (além das situadas nas regiões metropolitanas de São Paulo);
- o potencial de recuperação da área para um projeto de criação de um complexo turístico ligado à natureza e à preservação da estrutura ferroviária paulista;

III - Que 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 identificação e análise pelo quadro técnico permanente do CONDEPHAAT;
- a grande extensão da malha ferroviária;
- o fato da linha e de seus domínios serem de propriedades particulares em regiões muito valorizadas;
- a ausência de iniciativas concretas que estimulem a preservação, superem o desinteresse e despertem nos vários setores sociais, o reconhecimento do valor histórico e cultural de tais bens;

- o fato do conjunto de peças de reposição e manutenção do acervo ferroviário não ser da mesma propriedade do conjunto ferroviário, e sim bens públicos entendidos pelo seu eventual valor metal e não vinculado 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;

IV - Mais ainda, que apenas por estes aspectos se pode verificar que, ao lado da complexidade de ordem técnica, há uma forte dimensão de natureza política a dificultar a efetivação da preservação do monumento em termos de sua conservação e, sobretudo, em termos de sua reativação que é a meta maior e premente deste tombamento;

V - Que, ademais, ao longo dos anos de convívio com este assunto a equipe técnica do CONDEPHAAT foi, há 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, sendo que, achando-se ainda pendente de regulamentação o tombamento do bem, a presente regulamentação é o resultado deste esforço, de modo a oferecer os elementos básicos para:

- buscar a revitalização e funcionamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora;
- permitir ao principal proprietário a utilização do ponto de vista econômico de suas terras, e
- ordenar as ocupações ao longo da área envoltória sem descaracterizar o bem,

RESOLVE:

Artigo 1° - Constituem o objeto do tombamento previsto na Resolução SC n° 05 de 19.01.87:

I - O leito da via férrea, no percurso que se inicia no começo do quilômetro 2 (dois), ponto de coordenadas UTM 7.411.310 mN e 319.100 mE, a qual segue acompanhando o Rio Juquery, em sua margem esquerda no sentido Leste-Oeste até a confluência deste com o seu afluente Ribeirão dos Cristais; a partir deste ponto, a linha férrea segue no sentido Sul-Norte, acompanhando a Várzea do Ribeirão dos Cristais até o ponto denominado "Entroncamento", coordenadas 7.413.820 mN e 310.170 mE;

II - Instalações existentes no bem tombado que permitem a sua legibilidade e o entendimento do que justificava a sua existência, para As quais se define o grau de preservação P2, o qual permite a reorganização do espaço interno, mas preserva inalteradas fachadas e volumetria, que são:

a) as caixas d'água localizadas no quilômetro 5 (cinco);

b) a Parada Santa Fé, localizada no quilômetro 9 (nove);
c) o Desvio, localizado no quilômetro 12 (doze); e
d) a Estação Mirim, localizada no quilômetro 17 (dezessete).

III - O material rodante, consistente em:

a) Locomotivas, cujo conjunto é composto de 21 unidades sendo 9 ativas, 2 inativas e 10 irrecuperáveis, identificadas a seguir:

- Prefixo 1 (duas locomotivas) n° de fabricação 14063 e 66404
- Prefixo 2 n° de fabricação 68037
- Prefixo 3 n° de fabricação 66963
- Prefixo 4 n° de fabricação 66405
- Prefixo 5 (duas locomotivas) n° de fabricação 1612 e 68833
- Prefixo 6 (duas locomotivas) n° de fabricação 7913 e 5980
- Prefixo 7 n° de fabricação 7914
- Prefixo 8 n° de fabricação 5990
- Prefixo 9 n° de fabricação 3084
- Prefixo 10 n° de fabricação 40675
- Prefixo 11 n° de fabricação 11892
- Prefixo 12 n° de fabricação 14275 - não existe mais
- Prefixo 13 (sem placa de identificação)
- Prefixo 14 n° de fabricação 40674
- Prefixo 15 n° de fabricação 11980
- Prefixo 16 n° de fabricação 32694
- Prefixo 17 n° de fabricação 37399
- Prefixo 18 (fabricação nacional)

b) Vagões, vagonetes e outros, em um total de 141 (cento e quarenta e uma) unidades, a saber:

- 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 vagões de ferro tipo caçamba basculante
- 02 pranchas com lastro de madeira
- 01 guincho ferroviário

Artigo 2° - Com relação aos vagões de ferro, com muitos exemplares idênticos, deverá ser feita uma seleção realizada em conjunto com pessoal especializado da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, para aproveitamento de parte como reserva técnica em futuro projeto de revitalização da ferrovia, procedendo-se à liberação do restante.

Artigo 3° - A área envoltória definida pelo Decreto Estadual n° 13.426, de 16.03.79, fica livre de restrições pelo CONDEPHAAT, salvo nos seguintes setores:

I - do ponto inicial do quilômetro 2 (dois) - ponto de coordenadas UTM 7.411.310 mN e 319.100 mE - até a divisa dos municípios de São Paulo e Cajamar - ponto de coordenadas 7.410.760 mN e 313.620 mE - em uma faixa de 50 (cinquenta) metros da margem esquerda do Rio Juquery; ao sul, no interior do Parque Anhanguera, em uma faixa de 300 (trezentos) metros da linha férrea e, no restante, em uma faixa de 25 (vinte e cinco) metros a partir do leito da linha férrea (Zona 1);

II - da divisa dos municípios de São Paulo e Cajamar - ponto de coordenadas 7.410.760 mN e 313.620 mE - 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 - ao norte, em uma faixa de 50 (cinquenta) metros da margem esquerda do Rio Juquery; ao sul, excepcionalmente no Bairro do Polvilho, entre as ruas Analândia e Fernão Dias, em uma faixa de 20 (vinte) metros da linha férrea; e, no restante, em uma faixa de 25 (vinte e cinco) metros a partir do leito da linha férrea (Zona 2);

III - do cruzamento da estrada de ferro com o oleoduto - ponto de coordenadas 7.410.380 mN e 311.290 mE - até a ponte da estrada de ferro sobre o Rio Juquery - ponto de coordenadas 7.411.590 mN e 309.300 mE - ao norte, em uma faixa de 50 (cinquenta) metros da margem esquerda do Rio Juquery e, ao sul, em uma faixa de 25 (vinte e cinco) metros da linha férrea (Zona 1);

IV - da ponte da estrada de ferro sobre o Rio Juquery - ponto de coordenadas 7.411.590 mN e 309.300 mE - até o cruzamento da linha férrea com a estrada Cajamar-Polvilho - ponto de coordenadas 7.413.630 mN e 310.190 mE - a oeste, em uma faixa de 50 (cinquenta) metros do Ribeirão dos Cristais (Zona 1) e, a leste, dentro do traçado da estrada Cajamar-Polvilho (Zona 2);

V - do cruzamento da linha férrea com a estrada Cajamar-Polvilho - ponto de coordenadas 7.413.630 mN e 310.190 mE -

até o local denominado "Entroncamento" - ponto de coordenadas 7.413.820 mN e 310.170 mE - a leste, dentro do traçado da estrada de ferro Cajamar-Polvilho e, a oeste, em uma faixa de 50 (cinquenta) metros da linha férrea (Zona 1).

Artigo 4° - São estabelecidas as seguintes diretrizes para os setores da área envoltória sujeitos a restrições:

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 de estrada de ferro.
b) A área contígua à faixa de domínio da ferrovia, numa largura de 5 metros de cada lado e ao longo de todo o percurso tombado deverá ser destinada:
- a tratamento paisagístico em caso de ocupações de caráter urbano-industrial;
- no caso de áreas reflorestadas com essências a 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 CONDEPHAAT.
d) Não serão toleradas nas áreas envoltórias sujeitas a restrições, tais como definidas por esta Resolução, as atividades de extração mineral, inclusive minérios da classe II e movimentação de terra que coloque em risco a integridade do bem tombado.

Artigo 5° - Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT autorizado a inscrever no Livro de Tombo competente a regulamentação contida nesta Resolução, para seus efeitos legais e de direito.

Artigo 5° - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

SECRETARIA DA CULTURA, AOS DE DEZEMBRO DE 2000.

MARCOS RIBEIRO DE MENDONÇA

Secretário da Cultura

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

FOLHA DE INFORMAÇÃO
RUBRICADA SOB Nº 881

DO	NÚMERO	ANO	RUBRICA

Visto

As propostas de regulamentação e alterações na resolução de Tombamento da EFPP - Resolução nº. 5 de 19/1/87, devem ser também apontadas ao processo de Tombamento

8/12/00

Dalmo [illegible]

Ao SA
Solicitando abertura de processo de tombamento da estação de ferro Porus-Piraporã
11/12/00

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STCR
CREA n.º 17518/D-SP

223

DOE 14/12/2000

Seção I

Pg. 31

Resolução SC - 56, de 13-12-2000

O Secretário da Cultura, 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, cujos artigos 134 e 149 permanecem em vigor por força dos artigos 187 e 193 do Decreto nº 20.955, de 1º de junho de 1983, bem como tendo em vista a Resolução SC nº 05 de 19 de janeiro de 1987,e

Considerando

I - Que a presente regulamentação do tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora vem buscar sanar indefinições na proposta original de preservação deste bem cultural;

II - Que cabe lembrar o que estabelece, em termos gerais, a relevância deste conjunto para o patrimônio cultural paulista, e que são elementos de destaque na definição deste conjunto, essencialmente:

* seu peculiar acervo ferroviário, de precedências diversas, mas tendo como característica especial a estreita bitola de 60cm da linha definindo;

* 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 à paisagem predominantemente natural (além das situadas nas regiões metropolitanas de São Paulo);

* o potencial de recuperação da área para um projeto de criação de um complexo turístico ligado à natureza e à preservação da estrutura ferroviária paulista;

III - Que 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 identificação e análise pelo quadro técnico permanente do CONDEPHAAT;

* a grande extensão da malha ferroviária;

* o fato da linha e de seus domínios serem de propriedades particulares em regiões muito valorizadas;

* a ausência de iniciativas concretas que estimulem a preservação, superem o desinteresse e despertem nos vários setores sociais, o reconhecimento do valor histórico e cultural de tais bens;

* o fato do conjunto de peças de reposição e manutenção do acervo ferroviário não ser da mesma propriedade do conjunto ferroviário, e sim bens públicos entendidos pelo seu eventual valor metal e não vinculado 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;

IV - Mais ainda, que apenas por estes aspectos se pode verificar que, ao lado da complexidade de ordem técnica, há uma forte dimensão de natureza política a dificultar a efetivação da preservação do monumento em termos de sua conservação e, sobretudo, em termos de sua reativação que é a meta maior e premente deste tombamento;

V - Que, ademais, ao longo dos anos de convívio com este assunto a equipe técnica do CONDEPHAAT foi, há 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, sendo que, achando-se ainda pendente de regulamentação o tombamento do bem, a presente regulamentação é o resultado deste esforço, de modo a oferecer os elementos básicos para:

* buscar a revitalização e funcionamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora;

* permitir ao principal proprietário a utilização do ponto de vista econômico de suas terras, e

* ordenar as ocupações ao longo da área envoltória sem descaracterizar o bem, Resolve:

Artigo 1º - Constituem o objeto do tombamento previsto na Resolução SC nº 05 de 19.01.87:

I - o leito da via férrea, no percurso que se inicia no começo do quilômetro 2 (dois), ponto de coordenadas UTM 7.411.310 mN e 319.100 mE, a qual segue acompanhando o Rio Juquery, em sua margem esquerda no sentido Leste-Oeste até a confluência deste com o seu afluente Ribeirão dos Cristais; a partir deste ponto, a linha férrea segue no sentido Sul-Norte, acompanhando a Várzea do Ribeirão dos Cristais até o ponto denominado "Entroncamento", coordenadas 7.413.820 mN e 310.170 mE;

II - Instalações existentes no bem tombado que permitem a sua legibilidade e o entendimento do que justificava a sua existência, para As quais se define o grau de preservação P2, o qual permite a reorganização do espaço interno, mas preserva inalteradas fachadas e volumetria, que são:

a) as caixas d'água localizadas no quilômetro 5 (cinco);

b) a Parada Santa Fé, localizada no quilômetro 9 (nove);

c) o Desvio, localizado no quilômetro 12 (doze); e

d) a Estação Mirim, localizada no quilômetro 17 (dezessete).

III - o material rodante, consistente em:

a) Locomotivas, cujo conjunto é composto de 21 unidades sendo 9 ativas, 2 inativas e 10 irrecuperáveis, identificadas a seguir:

* Prefixo 1 (duas locomotivas) nº de fabricação 14063 e 66404
* Prefixo 2 nº de fabricação 68037
* Prefixo 3 nº de fabricação 66963
* 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 - não existe mais
* 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)

b) Vagões, vagonetes e outros, em um total de 141 (cento e quarenta e uma) unidades, a saber:

* 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 vagões de ferro tipo caçamba basculante
* 02 pranchas com lastro de madeira
* 01 guincho ferroviário

Artigo 2º - com relação aos vagões de ferro, com muitos exemplares idênticos, deverá ser feita uma seleção realizada em conjunto com pessoal especializado da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, para aproveitamento de parte como reserva técnica em futuro projeto de revitalização da ferrovia, procedendo-se à liberação do restante.

Artigo 3º - a área envoltória definida pelo Decreto Estadual nº 13.426, de 16.03.79, fica livre de restrições pelo CONDEPHAAT, salvo nos seguintes setores:

I - do ponto inicial do quilômetro 2 (dois) - ponto de coordenadas UTM 7.411.310 mN e 319.100 mE - até a divisa dos municípios de São Paulo e Cajamar - ponto de coordenadas 7.410.760 mN e 313.620 mE - em uma faixa de 50 (cinqüenta) metros da margem esquerda do Rio Juquery; ao sul, no interior do Parque Anhanguera, em uma faixa de 300 (trezentos) metros da linha férrea e, no restante, em uma faixa de 25 (vinte e cinco) metros a partir do leito da linha férrea (Zona 1);

II - da divisa dos municípios de São Paulo e Cajamar - ponto de coordenadas 7.410.760 mN e 313.620 mE - 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 - ao norte, em uma faixa de 50 (cinquenta) metros da margem esquerda do Rio Juquery; ao sul, excepcionalmente no Bairro do Polvilho, entre as ruas Analândia e Fernão Dias, em uma faixa de 20 (vinte) metros da linha férrea; e, no restante, em uma faixa de 25 (vinte e cinco) metros a partir do leito da linha férrea (Zona 2);

III - do cruzamento da estrada de ferro com o oleoduto - ponto de coordenadas 7.410.380 mN e 311.290 mE - até a ponte da estrada de ferro sobre o Rio Juquery - ponto de coordenadas 7.411.590 mN e 309.300 mE - ao norte, em uma faixa de 50 (cinquenta) metros da margem esquerda do Rio Juquery e, ao sul, em uma faixa de 25 (vinte e cinco) metros da linha férrea (Zona 1);

IV - da ponte da estrada de ferro sobre o Rio Juquery - ponto de coordenadas 7.411.590 mN e 309.300 mE - até o cruzamento da linha férrea com a estrada Cajamar-Polvilho - ponto de coordenadas 7.413.630 mN e 310.190 mE - a oeste, em uma faixa de 50 (cinquenta) metros do Ribeirão dos Cristais (Zona 1) e, a leste, dentro do traçado da estrada Cajamar-Polvilho (Zona 2);

V - do cruzamento da linha férrea com a estrada Cajamar-Polvilho - ponto de coordenadas 7.413.630 mN e 310.190 mE - até o local denominado "Entroncamento" - ponto de coordenadas 7.413.820 mN e 310.170 mE - a leste, dentro do traçado da estrada de ferro Cajamar-Polvilho e, a oeste, em uma faixa de 50 (cinquenta) metros da linha férrea (Zona 1).

Artigo 4º - São estabelecidas as seguintes diretrizes para os setores da área envoltória sujeitos a restrições:

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 de estrada de ferro.

b) a área contígua à faixa de domínio da ferrovia, numa largura de 5 metros de cada lado e ao longo de todo o percurso tombado deverá ser destinada:

* a tratamento paisagístico em caso de ocupações de caráter urbano-industrial;

* no caso de áreas reflorestadas com essências a 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 CONDEPHAAT.

d) Não serão toleradas nas áreas envoltórias sujeitas a restrições, tais como definidas por esta Resolução, as atividades de extração mineral, inclusive minérios da classe II e movimentação de terra que coloque em risco a integridade do bem tombado.

Artigo 5º - Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT autorizado a inscrever no Livro de Tombo competente a regulamentação contida nesta Resolução, para seus efeitos legais e de direito.

Artigo 6º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

De ordem do Sr. Chefe de Gabinete
encaminhe-se ao CONDEPHAAT

Para Ciência

Chefe de Gabinete em 20/12/2000

LUZIA ZERBINATTE PIROLA
Assessor Técnico de Gabinete

CONDEPHAAT
Em 21/12/00
Recebido por: S-Lugard
Horas: 16.00

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Rua Mauá nº 51 – 2º andar - Bairro da Luz – São Paulo – SP
Cep: 01028-900
Tel: 3351.8002 Fax – 3337.3955

Ofício GP-1955/00

São Paulo, 5 de dezembro de 2000.

Senhora Promotora,

Tendo em vista o processo nº 1006/98, em curso perante o Meritíssimo Juízo de Direito de Cajamar, tenho a grata satisfação de levar ao conhecimento de Vossa Excelência que este CONDEPHAAT, buscando encontrar urgente solução para a restauração da Estrada de Ferro Perus Pirapora, com a sua consequente recuperação para uso sobretudo turístico-cultural, vem desenvolvendo entendimentos com a proprietária Ferrovia Perus Pirapora Ltda. e com os proprietários de imóveis lindeiros à Ferrovia, entendimentos esses que se acham praticamente concluídos e em fase final de formalização.

Em conformidade com tais ajustes, posso adiantar-lhe que em breve espaço de tempo a Ferrovia e todo o seu material rodante estarão em obras de restauro e recuperação para as finalidades acima expostas, assegurando-se a sua perpetuidade. Desse modo, permanecendo às inteiras ordens de Vossa Excelência para prestar-lhe melhores e mais detalhados esclarecimentos quanto aos ajustes em curso, antecipo-lhe minha convicção de que a consecução dos mesmos tende a solucionar o objeto da ação judicial retro referida da maneira mais satisfatória possível, atendendo-se aos superiores interesses da preservação cultural.

É o que desde logo tinha a obrigação de oferecer ao conhecimento de Vossa Excelência e, com os protestos de alta admiração e acatamento, sou,

Atenciosamente,

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

Senhora
DR.ª REGINA MONDIN
Promotora de Justiça de Cajamar

SEGUE JUNTADA AO DOC.
SOB Nº 890 A 894
5714-010 Cod. 15/02/07

89P

São Paulo, 21 de dezembro de 2.000.

Ao

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico,
Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de
São Paulo – CONDEPHAAT
Rua Mauá, nº 51 – 2º andar
Santa Efigênia – SP

At.: Dr. José Roberto F. Melhem – Presidente
Ref.: Tombamento da antiga Estrada de Ferro Perus Pirapora

Prezados Senhores,

Considerando os termos e condições do Instrumento Particular de Compromisso e Outras Avenças celebrado entre esse D. Órgão e a signatária em 23.11.00, que foram homologados e ratificados mediante a Resolução da Secretaria da Cultura nº 56, de 13.12.00, publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo em 14.12.00, confirmamos que:

1. Nesta data e através da presente, fica formalizada a transferência e entrega a esse D. Órgão (CONDEPHAAT) da posse precária do acervo tombado da antiga Estrada de Ferro Perus Pirapora, conforme discriminado e relacionado na Resolução supra referida, para que esse Órgão possa dar início ao procedimento e providências de revitalização, preservação, manutenção e reparação do referido acervo.

2. A signatária encontra-se à disposição desse Órgão para subscrever a correspondente Escritura Pública de Instituição do

Usufruto do acervo tombado, a ser providenciada por esse D. Órgão nos termos das Cláusulas III e VI do Compromisso celebrado.

Por ser a expressão da verdade, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

P. FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA.
Antonio João Abdalla Filho – Sócio-Gerente

DE ACORDO:

P. CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO DE SÃO PAULO – CONDEPHAAT.
Dr. José Roberto F. Melhem - Presidente

À SD
P/ JUNTAR NO PROC.
CORRESPONDENTE
15/2/2001

SEGUE JUNTADA AO DOC.
SOB Nº 892 A 893.
SJ/R-OSASCO, 14/08/01.

MANDAR
COM AR

897

PODER JUDICIÁRIO
SÃO PAULO

VARA DISTRITAL DE CAJAMAR, COMARCA DE JUNDIAI
Av. Domingo Alonso Lopez no 65 - 2o andar - Bairro Jordanésia
Cajamar - Estado de São Paulo - CEP. 07760-000

Oficio no **1397/00** - iatj
Proc. no 351/98
(Favor usar estas referências)

Cajamar/SP, 05 de julho de 2.001.

Senhor Diretor:

A fim de instruir os autos de ação Civil Pública em que figura como autor **O REPRESENTANTE DO MINISTERIO PUBLICO** e requerido **FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA**, solicito de Vossa Senhoria, as providências que se fizerem necessárias no sentido de ser este Juízo, informado, sobre as posturas que vem tomando em relação à **"Perus Pirapora"** face à ediação da **resolução no 56 de 14.12.00.**

Aproveito o ensejo, para manifestar protestos de elevada e distinta consideração.

RODRIGO GORGA CAMPOS
Juiz de Direito

CONDEPHAAT - Presidência
Em 10/08/2001
Recebido por José Eduardo
Horas

Ao Ilmo. Senhor
Diretor do **CONDEPLATT**
SÃO PAULO - CAPITAL.

R. Mauá nº 51 - 2º Andar
Santa Efigênia - SP
Cond. Def. Pat. Hist.
Arq. Art. Tur. Paisag. Est. SP

228

51.10.0 6

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 893

Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício º1337/01			

INT.: VARA DISTRITAL DE CAJAMAR-COMARCA DE JUNDIAÍ

ASS.: Solicita informações referente a Estrada de Ferro Perus – Pirapora.

(PRAZO)

1. À SA para juntar ao respectivo processo;
2. Ao STCR para informar, em caráter de urgência.

GP/Condephaat, 13 de agosto de 2001.

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

Ao arquiteto Dalmo Rossi
para manifestação
S.T.C.R., 15 / 8 / 01

/fcsm.-

CONDEPHAAT
Em 13 / 08 / 01
Recebido por: [illegible]
Horas: 13.50

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STCR
CREA nº 17518/D-SP

IMPRENSA OFICIAL - Modelo Oficial 17 F

229

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 894

Do | Número | Ano | Rubrica

Visto

Após a Resolução 56, os trabalhos de recuperação da EFPP se desenvolveram da seguinte forma;

1 - O CONDEPHAAT, apoiou e estimulou a criação do Instituto de Preservação Ferroviária - CNPJ - 04323305/0001-35, com sede à rua Ilha da Galé nº 03, Vila Caiuba - CEP 05207-040 - Perus, criado por iniciativa, da PRPF - Associação de Preservação Ferroviária, e as empresas lindeiras à estrada de ferro.

2 - O Instituto, sob a supervisão do CONDEPHAAT, elaborou os seguintes trabalhos;

2.1. Projeto de restauro e recuperação de 12 km da estrada, incluindo locomotivas, composições, estrada em si, além de infraestrutura para transformar o material disponível em museu e implantação de pequenas estações ao longo da linha.

2.2. Elaboração da situação atual do acervo. (Patrimônio Ferroviário) da EFPP.

2.3 Elaboração de Termo de referência para o projeto de revitalização da EFPP.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 895

Do	Número	Ano	Rubrica

3. O CONDEPHAAT realizou diversas reuniões com o Instituto e os representantes dos proprietários do patrimônio, para ultimar a transferência do patrimônio, para o referido Instituto, sob a supervisão do CONDEPHAAT, por um período de 50 anos, renováveis por mais 50.

Estes procedimentos são necessários para o início das obras de recuperação.

2013/01

À PSS. JURÍDICO
INFORMAÇÃO TÉCNICA
CONFORME SOLICITADO PELO
PODER JUDICIÁRIO
21/8/2001

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STCR
CREA n.º 17513/D-SP

IMPRENSA OFICIAL - Modelo Oficial 17 F

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 896

Do	Número	Ano	Rubrica
Requerimento			

INT.: ECOLAR - ECOLOGIA, AMBIENTE E RESÍDUOS LTDA.

ASS.: Solicita extração de cópias do processo 21.273/80, de tombamento da Estrada de Ferro Perus - Pirapora.

À STA para atender com as cautelas.

GP/CONDEPHAAT,16 de agosto de 2001.

JOSÉ ROBERTO MELHEM
Presidente

E.T. - Após atendimento, juntar ao processo.

/fcsm.-

Recebi as cópias em 23.08.01

IMPRENSA OFICIAL - Modelo Oficial 17 F

232

89r

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

CONDEPHAAT
Em 15/08/01
Recebido por:
Horas: 15:25

Processo SC nº 21.273/80

Ecolar - Ecologia, Ambiente e Resíduos Ltda., sociedade por quotas de responsabilidade limitada, inscrita no C.N.P.J.M.F. sob nº 04.183.275/0001-69, inscrita no N.I.R.E. sob nº 35.216.656.108, com escritório sediado no Município de São Paulo, Estado de São Paulo, Bairro da Consolação, na Rua Maria Borba, 15, 9º andar, CEP 01221-040 (Doc. 01), por seu procurador que esta subscreve conforme instrumento de mandato anexo (Doc. 02), vem respeitosamente, à presença de V. Exa., nos autos do processo administrativo em epígrafe, relativo ao tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora-Cajamar, com fulcro no que versam os arts. 5º, XXXIV, "a" da Constituição Federal, 7º, XIII e XV da Lei Federal nº 8.906/94 e 35 da Lei Estadual nº 10.177/98, requerer a extração de cópias reprográficas de folhas 874 a 881 do referido processo.

A presente tem por razão o interesse da **REQUERENTE** em implantar empreendimento de saneamento básico em área próxima à tombada por este Conselho para proteção do bem em questão, fazendo-se necessárias as cópias para adequação do projeto da obra.

19.45 8 vrs

Termos em que,
Pede Deferimento.
São Paulo, 15 de agosto de 2001.

Rodrigo Brandão Lex

p. Ecolar - Ecologia, Ambiente e Resíduos Ltda.
Rodrigo Brandão Lex
OAB/SP nº 163.665

Rodrigo Brandão Lex e Álvaro Oyama Lins Fonseca – Advogados e Consultores em Direito Ambiental
Rua Cotoxó, 303, cj 26 - CEP 05021-000 - São Paulo – SP - Tel/Fax: (11) 3673-0220
E-Mail:amblex@uol.com.br

233

ECOLAR
Ecologia, Ambiente e Resíduos LTDA

CONTRATO SOCIAL

Pelo presente instrumento particular entre as partes: (i) VEGA ENGENHARIA AMBIENTAL S.A., pessoa jurídica de direito privado, com sede na capital do Estado de São Paulo, na Rua Maria Borba nº 15, bairro de Vila Buarque, inscrita no CNPJ sob nº 01.832.326/0001-48, registrada na JUCESP sob NIRE 35.300.149.939 e com estatuto social em redação consolidada aprovado pela Assembléia Geral Extraordinária realizada em 30/08/98, cuja ata encontra-se arquivada na Junta Comercial do Estado de São Paulo sob nº 206.977/98-0 em sessão de 22/12/98, neste ato representada na forma do artigo 27 do estatuto pelo seu diretor presidente, Sr. *Carlos Leal Villa*, brasileiro, casado, engenheiro, residente e domiciliado na Capital do Estado de São Paulo na Alameda Ministro Rocha Azevedo nº 1.217, apto. 21, portador da cédula de identidade RG nº 1.085.368-SSP/BA, inscrito no CPF sob nº 112.163.365-04; e, (ii) Carlos Alberto Nunes Bezerra, brasileiro, casado, economista, inscrito no CPF sob o nº 054.776.088-46, portador da cédula de identidade RG nº 11.872.528-2-SSP/SP, residente e domiciliado na cidade de São Bernardo do Campo, Estado de São Paulo, na Rua Maria Adelaide Rossi, nº 221, apto. 173 – Jardim Chácara Inglesa, têm entre si, justo e contratado, constituir uma sociedade por quotas de responsabilidade limitada, sob a denominação de ECOLAR – Ecologia, Ambiente e Resíduos Ltda, que se regerá pelo contrato social abaixo e pela legislação que lhe for aplicável:

CAPÍTULO I - DENOMINAÇÃO, SEDE E PRAZO DE DURAÇÃO

Cláusula 1ª- A Sociedade denomina-se ECOLAR – Ecologia, Ambiente e Resíduos Ltda, regendo-se pelo presente contrato social e pelas leis e regulamentos aplicáveis.

899

CARTÓRIO DO 11º TABELIÃO DE NOTAS - SÃO PAULO
PAULO AUGUSTO RODRIGUES CRUZ - Tabelião
Rua Domingos de Morais, 1062 - S. P.
AUTENTICAÇÃO 020
Autentico a presente cópia fotográfica conforme o original a mim apresentado do que dou fé.
S.P. 31 JAN 2001
SP 1907 A192167

Cláusula 2ª - A Sociedade tem sede e foro na Comarca e Município de São Paulo, Estado de São Paulo, Rua Maria Borba, 15, 9° andar - Consolação, podendo, por resolução dos sócios quotistas, abrir, manter e fechar filiais, agências ou escritórios em qualquer parte do território nacional.

Cláusula 3ª - A Sociedade tem prazo indeterminado de duração.

CAPÍTULO II - OBJETO SOCIAL

Cláusula 4ª -*O* objeto da Sociedade é a prestação de serviços especializados de tratamento e destinação final de resíduos domiciliares e industriais, incluindo: (a) projeto, construção, operação, gerenciamento, manutenção, monitoramento, e fiscalização de centros de tratamento, valorização e destinação final de resíduos; (b) comercialização dos produtos e subprodutos obtidos a partir do tratamento e valorização dos resíduos e (c) serviços correlatos.

CAPÍTULO III - CAPITAL SOCIAL

Cláusula 5ª - O capital social, inteiramente subscrito, é de R$ 10.000,00 (dez mil reais) dividido em 100 (cem) quotas com valor nominal unitário de R$ 100,00 (cem reais) cada, assim distribuídas entre os quotistas:

a) VEGA ENGENHARIA AMBIENTAL S.A. detém 99 (novecentos e nove) quotas, no valor total de R$ 9.990,00 (nove mil e novecentos e noventa reais), representando 99,9% do capital social;

b) Carlos Alberto Nunes Bezerra, detém 1 (uma) quota, no valor total de R$ 10,00 (dez reais), representando 0,1% do capital social.

Parágrafo 1° - De acordo com o artigo 2°, "in fine", do Decreto n° 3.708, de 10 de janeiro de 1919, a responsabilidade dos quotistas é limitada à importância total do capital social.

235

900

CARTÓRIO DO 11º TABELIÃO DE NOTAS - SÃO PAULO
PAULO AUGUSTO RODRIGUES CRUZ - Tabelião
Rua Domingos de Morais, 1062 - S.P.
AUTENTICAÇÃO
Autentico a presente cópia no 020
por fotocópia conforme o original
a mim apresentado do que
S.P. 31 JAN 20 01
Válido somente com selo de autenticidade
Valor R$ 1,00
ARPEN-SP
COPIA AUTENTICADA
SP 1907A192162

Parágrafo 2º - As quotas sociais deverão ser integralizadas pelos sócios dentro do prazo de até 60 (sessenta) dias da data de assinatura do presente instrumento, em dinheiro ou créditos em conta corrente.

Cláusula 6ª - As quotas são indivisíveis em relação à Sociedade e cada uma delas dará direito a um voto nas deliberações dos quotistas.

Parágrafo único - As deliberações dos sócios serão sempre tomadas por voto favorável de quotistas representando a maioria simples do capital social.

CAPÍTULO IV - GERÊNCIA E ADMINISTRAÇÃO

Cláusula 7ª - A Sociedade será administrada pela sócia Vega Engenharia Ambiental S.A., através de gerente-delegado ou procurador por ela indicado e destituível a qualquer tempo.

Parágrafo único – O gerente-delegado terá os poderes de representação da Sociedade, tanto ativa como passiva, podendo administrar e gerir os negócios sociais e realizar todas as operações ordinárias que se relacionarem com o objeto da sociedade, observadas as disposições e limites do presente contrato social.

Cláusula 8ª - A sócia quotista administradora poderá delegar, a procurador especialmente constituído, as funções de gerenciamento das atividades rotineiras da sociedade, estabelecidas em documento específico.

Parágrafo único - Todas as procurações outorgadas terão prazo de validade de 12 (doze) meses, vedado seu substabelecimento, excetuados os mandatos outorgados com a cláusula "ad-judicia".

Cláusula 9ª - A Sociedade será representada mediante a assinatura isolada do gerente-delegado, inclusive na movimentação de contas bancárias e demais operações financeiras, observado, quanto aos empréstimos, financiamentos e outorgas de garantias de qualquer espécie, o limite de R$10.000,00 (dez mil reais) acima do qual será necessária a aprovação da sócia quotista administradora.

236

901

CARTÓRIO DO 11º TABELIÃO DE NOTAS - SÃO PAULO
PAULO AUGUSTO RODRIGUES CRUZ - Tabelião
Rua Domingos de Morais, 1062 - S.P.
Selo Nº
AUTENTICAÇÃO 020
Autentico a presente cópia re... fotográfica conforme o original a mim apresentado do qu...
S.P. 31 JAN 2001
ARPEN-SP 1994 AUTENTICADA
SP 1907AA192157
Válido sem ... Vá...

Cláusula 10ª - Fica vedado ao gerente-delegado e demais procuradores da Sociedade obrigá-la em negócios estranhos ao objeto social, bem como praticar atos de liberalidade em seu nome ou conceder avais, fianças e outras garantias que não sejam necessárias à consecução do objeto social.

Cláusula 11ª - O gerente-delegado e os procuradores serão responsáveis, individual e solidariamente, em caso de ato comum, perante a Sociedade ou perante terceiros, por infrações às disposições legais e regulamentares aplicáveis às sociedades por quotas de responsabilidade limitada, bem como pela violação do presente contrato ou por faltas praticadas durante a sua gestão.

Cláusula 12ª - A execução e a responsabilidade dos serviços técnicos de engenharia a serem prestados pela Sociedade serão partilhadas por técnicos da sociedade, devidamente habilitados e registrados em Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura – CREA.

CAPÍTULO VI - EXERCÍCIO SOCIAL E BALANÇO GERAL

Cláusula 13ª - O exercício social coincidirá com o ano civil. Ao final do exercício serão elaborados o balanço patrimonial e a demonstração de resultados do exercício, cujas cópias serão distribuídas a todos os quotistas no prazo de 30 (trinta) dias. Balancetes provisórios poderão ser levantados, a qualquer tempo, caso os quotistas assim o decidam.

Cláusula 14ª - O lucro líquido apurado ao final do exercício social terá a destinação determinada pelos quotistas. Caso os quotistas determinem a distribuição dos lucros, estes serão distribuídos na proporção da participação dos quotistas no capital social. Nenhum dos quotistas terá direito a qualquer parcela dos lucros antes que seja tomada uma decisão expressa sobre sua destinação.

CAPÍTULO VII - LIQUIDAÇÃO DA SOCIEDADE

Cláusula 15ª - Em caso de liquidação ou dissolução da Sociedade, os quotistas nomearão um liquidante e, neste caso, os bens da Sociedade serão usados para a quitação de seus débitos, sendo que eventual saldo será distribuído entre quotistas, na proporção de sua participação no capital social.

237

202

CARTÓRIO DO 11º TABELIÃO DE NOTAS - SÃO PAULO
PAULO AUGUSTO RODRIGUES CRUZ - Tabelião
Rua Domingos de Morais, 1052 - S.P.
AUTENTICAÇÃO
Autentico a presente cópia reprográfica conforme o original a mim apresentado do que dou fé.
S.P. 31 JAN 2001 020
CÓPIA AUTENTICADA
SP 1907 A 192198

Cláusula 10ª - Fica vedado ao gerente-delegado e demais procuradores da Sociedade obrigá-la em negócios estranhos ao objeto social, bem como praticar atos de liberalidade em seu nome ou conceder avais, fianças e outras garantias que não sejam necessárias à consecução do objeto social.

Cláusula 11ª - O gerente-delegado e os procuradores serão responsáveis, individual e solidariamente, em caso de ato comum, perante a Sociedade ou perante terceiros, por infrações às disposições legais e regulamentares aplicáveis às sociedades por quotas de responsabilidade limitada, bem como pela violação do presente contrato ou por faltas praticadas durante a sua gestão.

Cláusula 12ª - A execução e a responsabilidade dos serviços técnicos de engenharia a serem prestados pela Sociedade serão partilhadas por técnicos da sociedade, devidamente habilitados e registrados em Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura – CREA.

CAPÍTULO VI - EXERCÍCIO SOCIAL E BALANÇO GERAL

Cláusula 13ª - O exercício social coincidirá com o ano civil. Ao final do exercício serão elaborados o balanço patrimonial e a demonstração de resultados do exercício, cujas cópias serão distribuídas a todos os quotistas no prazo de 30 (trinta) dias. Balancetes provisórios poderão ser levantados, a qualquer tempo, caso os quotistas assim o decidam.

Cláusula 14ª - O lucro líquido apurado ao final do exercício social terá a destinação determinada pelos quotistas. Caso os quotistas determinem a distribuição dos lucros, estes serão distribuídos na proporção da participação dos quotistas no capital social. Nenhum dos quotistas terá direito a qualquer parcela dos lucros antes que seja tomada uma decisão expressa sobre sua destinação.

CAPÍTULO VII - LIQUIDAÇÃO DA SOCIEDADE

Cláusula 15ª - Em caso de liquidação ou dissolução da Sociedade, os quotistas nomearão um liquidante e, neste caso, os bens da Sociedade serão usados para a quitação de seus débitos, sendo que eventual saldo será distribuído entre quotistas, na proporção de sua participação no capital social.

903

CARTÓRIO DO 11º TABELIÃO DE NOTAS - SÃO PAULO
PAULO AUGUSTO RODRIGUES CRUZ - Tabelião
Rua Domingos de Morais, 1952 - S.P.
Selo Nº
AUTENTICAÇÃO
Autentico a presente cópia reprográfica conforme o original a mim apresentado do que dou fé.
S.P. 21 JAN 2001
Válido somente com o selo de autenticidade
ARPEN-SP
COPIA AUTENTICADA
SB 1907 A 192193

Cláusula 16ª - Em caso de retirada, liquidação, exclusão, morte, falência ou concordata de qualquer quotista, a Sociedade não se dissolverá, salvo se assim determinado pelos quotistas remanescentes.

CAPÍTULO VIII - ALTERAÇÕES

Cláusula 17ª - O presente contrato social poderá ser alterado a qualquer tempo, inclusive, sem limitação, para a exclusão de quotistas e a demissão de gerentes, mediante decisão de quotistas representando a maioria do capital social, O respectivo instrumento de alteração será válido se contiver as assinaturas dos quotistas que tiverem votado a favor da mencionada deliberação.

CAPÍTULO IX - TRANSFORMAÇÃO

Cláusula 18ª - A Sociedade poderá ser transformada em companhia por ações através da deliberação de quotistas representando a maioria do capital social. Os quotistas renunciam, neste ato, a seu direito de retirada Sociedade em caso de transformação.

CAPÍTULO X – DISPOSIÇÕES GERAIS

Cláusula 19ª - Fica eleito como gerente-delegado da Sociedade, o sócio pessoa física, Carlos Alberto Nunes Bezerra, brasileiro, casado, economista, inscrito no CPF sob o nº 054.776.088-46, portador da cédula de identidade RG nº 11.872.528-2-SSP/SP, residente e domiciliado na cidade de São Bernardo do Campo, Estado de São Paulo, na Rua Maria Adelaide Rossi, 221, apto. 173, Jardim Chácara Inglesa, que declara, expressamente, não ter qualquer impedimento legal para exercer a função para a qual foi indicado.

239

904

Cláusula 20ª - Será competente para dirimir as eventuais questões surgidas no cumprimento do presente contrato, o foro da Comarca de São Paulo, Estado de São Paulo, com expressa exclusão de todos os demais, por mais privilegiado que seja.

E, por estarem justas e contratadas, as partes assinam o presente instrumento em três vias de igual teor, para uma só finalidade, na presença das testemunhas abaixo assinadas que a tudo assistiram.

São Paulo, 27 de novembro de 2.000.

VEGA ENGENHARIA AMBIENTAL S/A
Carlos Leal Villa
Diretor Presidente

Carlos Alberto Nunes Bezerra
CPF nº 054.776.088-46

Testemunhas:

1.Nome: FABIO ZAMPIROLLO
CPF nº 214130688-47
RG nº 23.053.979-8-SSP/SP

2.Nome: ESMERALDA APARECIDA LOPES
CPF nº 039.203.828-54
RG nº 14225.534-SSP/SP

Cecilia Izilda de Barros Nori
OAB/SP. Nº 57.304

240

ECOLAR
Ecologia, Ambiente e Resíduos Ltda.

PROCURAÇÃO

Pelo presente instrumento particular de procuração, **Ecolar - Ecologia, Ambiente e Resíduos Ltda.**, sociedade por quotas de responsabilidade limitada, inscrita no C.N.P.J.M.F. sob nº 04.183.275/0001-69, inscrita no N.I.R.E. sob nº 35.216.656.108, neste ato representada por seu presidente o Sr. **Carlos Alberto Nunes Bezerra**, brasileiro, casado, economista, portador da Cédula de Identidade R.G. nº 11.872.528-2 SSP/SP, inscrito no C.P.F.M.F. sob nº 054.776.088-46, ambos com escritório sediado no Município de São Paulo, Estado de São Paulo, Bairro da Consolação, na Rua Maria Borba, 15, 9º andar, CEP 01221-040 (doravante denominada simplesmente "Outorgante"), nomeia e constitui seus bastante procuradores o Sr. **Rodrigo Brandão Lex**, brasileiro, solteiro, advogado, portador da Cédula de Identidade R.G. nº 23.395.909-9 SSP/SP, inscrito no C.P.F.M.F. sob nº 246.691.538-38, inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seção de São Paulo, sob nº 163.665, e **Álvaro Oyama Lins Fonseca,** brasileiro, solteiro, advogado, portador da Cédula de Identidade R.G. 05.072.802-45 SSP/BA, inscrito no C.P.F.M.F. sob nº 670.390.815-04, inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, Seção da Bahia, sob nº 15.197, ambos com escritório sediado no Município de São Paulo, Estado de São Paulo, Bairro da Pompéia, na Rua Cotoxó, 303, conjunto 26, CEP 05021-000, telefone nº (11) 3673-0220 (doravante denominados simplesmente "Outorgados"), com poderes amplos e gerais para, individualmente ou em conjunto, representar a Outorgante perante a Secretaria de Estado de Cultura de São Paulo - SC, bem como todos os demais órgãos que a integram, inclusive, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico, e Turístico do Estado – CONDEPHAAT, podendo, para tanto, principalmente: dar curso a postulações, consultas, requerimentos ou papéis, assinar declarações, pagar tributos, preencher guias, livros e todos os demais papéis e documentos necessários, fornecer documentos e retirá-los, requerer, juntar, obter informações, certidões, apresentar comprovantes, cumprir exigências, dar e receber informações, apresentar defesas, interpor recursos, e de um modo geral, exercer em nome da Outorgante, o que mais for preciso para o bom e fiel cumprimento deste mandato. A presente procuração será válida por 6 (seis) meses a contar da data de assinatura.

São Paulo, 09 de agosto de 2001.

27º

p. Ecolar - Ecologia, Ambiente e Resíduos Ltda.
Carlos Alberto Nunes Bezerra

ECOLAR - Ecologia, Ambiente e Resíduos Ltda.
Rua Maria Borba nº 15 - 9º andar - Consolação CEP 01221-040 São Paulo - SP Tel: 3138-88905 Fax: 3138-8882

Reconheco por semelhança, a firma de: CARLOS ALBERTO NUNES BEZERRA.
Sao Paulo, 14 de Agosto de 2001. 14:27:18. 225K2718/I.
Em testemunho da verdade. R$ 1,83.

JOAO BATISTA CLARET ZUARDI-ESCR.AUTOR. LEI 8935/94.

VÁLIDO SOMENTE COM SELO DE AUTENTICIDADE SEM EMENDAS E/OU RASURAS

TABELIÃO DE NOTAS DA CAPITAL
JORGE AUGUSTO ALDAIR BOTELHO FERREIRA
AV. SÃO LUIZ, 59 - CENTRO - SÃO PAULO - SP - FONE: (11) 236-7700 - CEP 01046-001

COLÉGIO NOTARIAL SÃO PAULO
SP 1924AA072850
TABELIÃO DE NOTAS DA CAPITAL - Av. São Luís, nº 59

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º 906

Do	Número	Ano	Rubrica

INT: RODRIGO BRANDÃO LEX - CÓPIAS DO PROCESSO Nº 21.273/80-
ESTRADA DE FERRO-PERUS-PIRAPORA - 3º volume

BANCO NOSSA CAIXA S.A.
RECIBO DE DEPOSITO 22Ago2001

AGENCIA: 0847-8 CONTA:13-100007-6
NOME: FUNDO GABINETE DO.SECRETARI

DINHEIRO 19,45

NUM. ORDEM BANCARIA: 20010B04219

REMETENTE: RODRIGO BRANDAO LEX

CGC/CPF: 246691538/0000-38

DESCR.: FUNDO ESPECIAL DE DESPESA DA SECRETARIA
DE CULTURA

ENC 0421 096 000607 19,45RD 017
0847 13-100007-6 0 00000-0 0008 000021 000607

907

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Rua Mauá nº 51 – 2º andar - Bairro da Luz – São Paulo – SP
Cep: 01028-900
Tel: 3351.8002 Fax – 3337.3955

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Ofício GP-1565/01
Processo 21.273/80

São Paulo, 24 de setembro de 2001.

Meritíssimo Juiz,

Em atenção ao Ofício nº 1397/00 (Processo nº 351/98), relativo à Estrada de Ferro Perus Pirapora - EFPP, vimos informar o que segue:

1. Este CONDEPHAAT apoiou e estimulou a criação do Instituto de Preservação Ferroviária – CNPJ 04323305/0001-35, com sede à Rua Ilha da Galé nº 03, Vila Caiuba, Cep 05207-040, criado por iniciativa da ABPF – Associação de Preservação Ferroviária e as empresas lindeiras à Estrada de Ferro;
2. O Instituto, sob a supervisão do CONDEPHAAT, elaborou os seguintes trabalhos:
   a) Projeto de restauro e recuperação de 12km da estrada, incluindo locomotivas, composições, estrada em si, além de infra-estrutura para transformar o material disponível em Museu e implantação de pequenas estações ao longo da linha
   b) Levantamento da situação atual do acervo (patrimônio ferroviário) da EFPP;
   c) Elaboração do Termo de Referência para o projeto de revitalização da EFPP;
3. O CONDEPHAAT realizou diversas reuniões com o Instituto e os representantes dos proprietários, para ultimar a transferência do patrimônio para o Instituto, sob a supervisão do CONDEPHAAT, por um período de 50 anos, renováveis por mais 50. Estes procedimentos são necessários para o início das obras de recuperação.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

Exmo. Senhor
Dr. RODRIGO GORGA CAMPOS
MD. Juiz de Direito

EO/emws.-

244

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
908

Do	Número	Ano	Rubrica
Requerimento			

INT.: ECOLAR – ECOLOGIA, AMBIENTE E RESÍDUOS LTDA.

ASS.: Solicita cópias da páginas 882 a 895 do Processo 21.273/80.

À STA para atender com as cautelas de praxe, retornando *para registro no controle de processos.*

GP/Condephaat, 28 de agosto de 2001.

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

/fcsm.-

OK

solicitação atendida

IMPRENSA OFICIAL - Modelo Oficial 17 F

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

CONDEPHAAT - Presidência
Em 27/08/01
Recebido por Eli Zalu
Horas

Processo SC nº 21.273/80

Ecolar - Ecologia, Ambiente e Resíduos Ltda., já devidamente qualificada, por seu procurador que esta subscreve, vem respeitosamente, à presença de vossa senhoria, nos autos do processo administrativo em epígrafe, relativo ao tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora-Cajamar, com fulcro no que versam os arts. 5°, XXXIV, "a" da Constituição Federal, 7°, XIII e XV da Lei Federal nº 8.906/94 e 35 da Lei Estadual nº 10.177/98, requerer a extração de cópias reprográficas de folhas 882 a 895 do referido processo.

A presente tem por razão o interesse da **REQUERENTE** em implantar empreendimento de saneamento básico em área próxima à tombada por este Conselho para proteção do bem em questão, fazendo-se necessárias as cópias para adequação do projeto da obra.

Termos em que,
Pede Deferimento.
São Paulo, 24 de agosto de 2001.

Rodrigo Brandão Lex

p. Ecolar - Ecologia, Ambiente e Resíduos Ltda.
Rodrigo Brandão Lex
OAB/SP nº 163.665

Rodrigo Brandão Lex e Álvaro Oyama Lins Fonseca – Advogados e Consultores em Direito Ambiental
Rua Cotoxó, 303, cj 26 - CEP 05021-000 - São Paulo – SP - Tel/Fax: (11) 3673-0220
E-Mail:amblex@uol.com.br

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
910

Do	Número	Ano	Rubrica
Requerimento			

INT.: RODRIGO B. LEX

ASS.: Solicita cópias das folhas nº 882 a 895 do processo SC nº 21.273/80.

À STA para atender com as cautelas de praxe.

GP/Condephaat, 13 de setembro de 2001.

p/ JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

Recebi as cópias solicitadas em 18.09.2001.
Rodrigo B. Lex

/malc

911

CAPA DE FAX São Paulo, 12 de Setembro 2001

DE: Rodrigo B. Lex
Tel: (11) 3673-0220
Fax: (11) 3673-0220

PARA: Condephaat
A/C: Sra. Norma ou Mariana
Tel.: (11) 3351-8038
Fax: (11) 3337-3955

Prezada Senhora,

Conforme nossos entendimentos telefônicos, serve o presente para encaminhar-lhe, em anexo, o requerimento de cópias protocolado em 27 de agosto do presente, para as devidas providências.

Sem mais para o momento, permaneço a disposição para maiores esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

Rodrigo B. Lex

25.93

OBS: Favor confirmar o recebimento legível deste.
Número de folhas incluindo esta: 02

Rodrigo Brandão Lex – Advogado e Consultor em Direito Ambiental
Rua Cotoxó, 303, cj 26 - CEP 05021-000 - São Paulo – SP
Fone/Fax: (11) 3673-0220 - E-Mail: amblex@uol.com.br

912

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

CONDEPHAAT - Presidência
Em 27/08/01
Recebido por Eli Jalut
Hora

Processo SC nº 21.273/80

Ecolar - Ecologia, Ambiente e Resíduos Ltda., já devidamente qualificada, por seu procurador que esta subscreve, vem respeitosamente, à presença de vossa senhoria, nos autos do processo administrativo em epígrafe, relativo ao tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora-Cajamar, com fulcro no que versam os arts. 5º, XXXIV, "a" da Constituição Federal, 7º, XIII e XV da Lei Federal nº 8.906/94 e 35 da Lei Estadual nº 10.177/98, requerer a extração de cópias reprográficas de folhas 882 a 895 do referido processo.

A presente tem por razão o interesse da **REQUERENTE** em implantar empreendimento de saneamento básico em área próxima à tombada por este Conselho para proteção do bem em questão, fazendo-se necessárias as cópias para adequação do projeto da obra.

Termos em que,
Pede Deferimento.
São Paulo, 24 de agosto de 2001.

p. Ecolar - Ecologia, Ambiente e Resíduos Ltda.
Rodrigo Brandão Lex
OAB/SP nº 163.665

Rodrigo Brandão Lex e Álvaro Oyama Lins Fonseca – Advogados e Consultores em Direito Ambiental
Rua Cotoxó, 303, cj 26 - CEP 05021-000 - São Paulo – SP - Tel/Fax: (11) 3673-0220
E-Mail:amblex@uol.com.br

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
913

Do | Número | Ano | Rubrica

INT: RODRIGO BRANDÃO LEX- CÓPIAS DO PROCESSO Nº 21.273/80 - ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA - 3º VOLUME.

BANCO NOSSA CAIXA S.A.
RECIBO DE DEPOSITO 18Set2001

AGENCIA: 0847-8 CONTA:13-100007-6
NOME: FUNDO GABINETE DO SECRETARI

DINHEIRO : 25,93

NUM. ORDEM BANCARIA: 20010B04219

REMETENTE: rodrigo brandao lex

CGC/CPF: 246691538/0000-38

DESCR.: fundo especial de despesa da secretaria de cultura

BNC 0421 069 000422 25,93RD 017
0847 13-100007-6 0 00000-0 0008 000011 000422

250

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º
914

Do	Número	Ano	Rubrica
Requerimento			

INT.: ANDERSON P. RIBEIRO

ASS.: Solicita cópia do processo nº21.273/80.

1. À STA para atender com as cautelas de praxe.

GP/Condephaat, 17 de novembro de 2000.

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

jpr

Recebi em 27/11/00 as cópias do Processo Solicitado.

Anderson Ponciano Ribeiro

IMPRENSA OFICIAL - Modelo Oficial 17 F

251

Ao

CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO,ARQUEOLÓGICO,ARTÍSTICO E TURÍSTICO DO ESTADO -CONDEPHAAT-

Senhor Presidente:

Andanson Fernandes Ribeiro

R.G. 30.531.664-3 residente à Rua: Cotoxó, 303 CJ. 26 2º Andar

Bairro Pompéia Cidade São Paulo Estado SP

Telefone 3673-0220 CEP 05021-000, vem requerer a Vossa Senhoria, Proc. Nº 21273/80 → cópias (Tombamento Estrada de Ferro Paraná-Paistana-Castilho) Folhas Nº 02, 12, 63, 65, 67, 70/73, 76a, 109/111, 193/194, 201/204, 199/200, 205/207, 208/209, 210, 419, 449/453, 497/498, 499/500, 509/511, 524/526, 527, 528/544, 545/553, 556/558, 569/590, 634/635, 640/642, 655/660, 669/676, 703/726, 795/831, 845.

no imóvel que se localiza à _____

Bairro _____ Cidade _____

Estado _____

nº do contribuinte _____.

Seguem em anexo, os documentos.

Nesses termos
P. Deferimento

CONDEPHAAT
Em 16/11/00
Recebido por: [illegible]
Fls.: 04: 25

São Paulo, 16 de Novembro de 2000

Andanson Fernandes Ribeiro
Assinatura

SEGUE JUNTADA AO DOC.
SOB Nº 916 A 919.
SP/P-OTOCOLO, 17/01/02.

CONDEPHAAT

00047 / 2002

REQUERIMENTO DE SERVIÇOS

Ao
Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT

916

Senhor Presidente,

Venho requerer, através do presente, a realização de serviços conforme a documentação anexa e características abaixo discriminadas.

INTERESSADO

	Pessoa Física.		Pessoa Jurídica.	S	Poder Público.
Nome	Promotoria de Justiça de Cajamar				
RG / CNPJ		Telef.		CEP	07760.000
Ender.	Av. Domingo Alonso Lopes, 65		Bairro	Jordanésia	
Mun.	Cajamar			UF	SP

LOCAL

Ender:	Estrada de Ferro Perus-Pirapora		
Bairro:		N.º do contribuinte	
Município	Cajamar		

SITUAÇÃO

	Denúncia		Solicitação de regularização		Pedido de Certidão.
X	Solicitação de informações		Pedido de tombamento		Retorno de informações (inf. Processo)
	Solicitação de aprovação		Pedido de qualificação como Estância		Outra
Outra:					

ASSUNTO

	Projeto	X	Informações Gerais		Cartazes/ Painéis/ Anúncios		Alteração Ambiental.
	Obra		Reforma		Diretrizes		Pesquisa Mineral
	Serviços de Conservação		Tombamento		Demolição.		Extração Mineral
	Alteração do Sistema Viário		Mudança de Uso		Restauração		Outro (especificar abaixo)
Outro:							

N.º Processo CADAN (Somente para Cartazes / Painéis / Anúncios)		N.º Processo em andamento:	
Nome de Processo para referência:		N.º Processo para referência:	

Nestes termos, pede deferimento, São Paulo, 10 de 01 de 2002.

assinatura

Observações específicas para o caso de solicitação de informações, de aprovação ou de regularização quando o assunto for "Cartazes / Painéis / Anúncios":

1. O presente requerimento deverá ser assinado pelo proprietário do anúncio ou do imóvel, com firma reconhecida, não sendo aceitas procurações. Salientamos que o serviço é prestado gratuitamente, sem a cobrança de qualquer taxa.
2. As deliberações do CONDEPHAAT serão comunicadas diretamente ao CADAN, não sendo fornecidos ofícios aos interessados, conforme Ordem de Serviço n.º 02/2000.

PARA PREENCHIMENTO EXCLUSIVO PELO CONDEPHAAT

X	Deferido		Indeferido
Data:	10/01/2002		

(nome do técnico responsável) (responsável pela indicação) (esclarecimentos no verso)

	Abrir processo	Anexar ao processo:	21.273/80	Proc. para referência:	
N.º processo aberto		É exigida Resposta? sim		não		Data máxima para resposta	

OBJETO

	Área natural.		Sítio Arqueológico		Área envoltória de Edificação tombada.
	Edificação.		Bem Móvel.		Área envoltória de Núcleo Histórico tombado.
	Núcleo Histórico.		Patrimônio Imaterial		Área envoltória de Sítio Arqueológico tombado.
	Segmento Urbano.		Área envoltória de Área Natural tombada		Outro.

253

REQUERIMENTO DE SERVIÇOS N.º 00047 / 2002

CONDEPHAAT

LISTA DE ANEXOS

Anexo	Descrição	Quant. fôlhas
1	Ata Requerimento	01

Assinatura - Data

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

918

Assunto: devolução de bens tombados da Ferrovia Perus Pirapora - usar como referência para resposta

Cajamar, 26 de dezembro de 2001

Excelentíssimo Senhor

Tem o presente a finalidade de, a fim de instruir o procedimento em epígrafe, REITERAR a Vossa Excelência o teor do ofício nº 178/2000, encaminhe no prazo de 15 dias, relatório detalhado acerca do atual estado do almoxarifado da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.

Aproveito a oportunidade para renovar protestos de estima e consideração.

FAUZI HASSAN CHOUKR
Promotor de Justiça

CONDEPHAAT - Presidência
em 10/01/2002
Recebido por Silva
Horas

Excelentíssimo Senhor
Presidente do CONDEPHAAT
São Paulo-SP

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

FOLHA DE INFORMAÇÃO
RUBRICADA SOB Nº 919

DO	NÚMERO	ANO	RUBRICA
Ofício s/ nº			

INT.: PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE CAJAMAR

ASS.: Reitera solicitação de envio de relatório do estado de conservação do almoxarifado da Estrada de Ferro Perus Pirapora

PRAZO JUDICIAL

1. Ao Controle de Processo para registro de entrada;
2. À SA para juntar ao respectivo processo;
3. Ao STCR para manifestação, em caráter de urgência, lembrando que o Ofício 178/2000, encontra-se à fls. 870 do processo 21.273/80.

GP/Condephaat, 17 de janeiro de 2002

p/ JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

/emws.-

Ao arquiteto DECIO RODRIGUES
para manifestação IV Patrimônio
S.T.C.R., 17/01/02

CONDEPHAAT
Em 17/01/02
Recebido por: SELVANI
Horas: 13:50

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STCR
CREA nº 17518/D-SP

256

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

FOLHA DE INFORMAÇÃO RUBRICADA SOB Nº 920

DO	NÚMERO	ANO	RUBRICA
Processo CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

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

Retornem os autos ao STCR para atendimento ao despacho retro, em caráter de urgência.

GP/Condephaat, 17 de abril de 2002.

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

/fsa.-

Ao ~~arquiteto~~ Eng. Domo Rosolen
para manifestação c/ urgência
S.T.C.R., 19 / 04 / 02.

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STCR
CREA nº 17518/D-SP

CONDEPHAAT

REQUERIMENTO DE SERVIÇOS

03727 / 2002

Ao
Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT

Senhor Presidente,

Venho requerer, através do presente, a realização de serviços conforme a documentação anexa e características abaixo discriminadas.

INTERESSADO

	Pessoa Física.		Pessoa Jurídica.		Poder Público.
Nome	VARA DESTRITAL DE CAJAMAR, COMARCA DE JUNDIAÍ				
RG / CNPJ		Telef.	(11) 4447-4073	CEP	07760-000
Ender.	AV. DOMINGO ALONSO LOPEZ, 65 - 2º AND.	Bairro	JORDANÉSIA		
Mun.	CAJAMAR			UF	SP

LOCAL

Ender:	FERROVIA PERUS PIRAPORA		
Bairro:		N.º do contribuinte	
Município			

SITUAÇÃO

	Denúncia		Solicitação de regularização		Pedido de Certidão.
X	Solicitação de informações		Pedido de tombamento		Retorno de informações (inf. Processo)
	Solicitação de aprovação		Pedido de qualificação como Estância		Outra
Outra:					

ASSUNTO

	Projeto	X	Informações Gerais		Cartazes/ Painéis/ Anúncios		Alteração Ambiental.
	Obra		Reforma		Diretrizes		Pesquisa Mineral
	Serviços de Conservação		Tombamento		Demolição.		Extração Mineral
	Alteração do Sistema Viário		Mudança de Uso		Restauração		Outro (especificar abaixo)
Outro:							

N.º Processo CADAN (Somente para Cartazes / Painéis / Anúncios)		N.º Processo em andamento:	37046/98
Nome de Processo para referência:		N.º Processo para referência:	

Nestes termos, pede deferimento,

São Paulo, 06 de 08 de 02

assinatura

Observações específicas para o caso de solicitação de informações, de aprovação ou de regularização quando o assunto for "Cartazes / Painéis / Anúncios":

1. O presente requerimento deverá ser assinado pelo proprietário do anúncio ou do imóvel, com firma reconhecida, não sendo aceitas procurações. Salientamos que o serviço é prestado gratuitamente, sem a cobrança de qualquer taxa.
2. As deliberações do CONDEPHAAT serão comunicadas diretamente ao CADAN, não sendo fornecidos ofícios aos interessados, conforme Ordem de Serviço n.º 02/2000.

PARA PREENCHIMENTO EXCLUSIVO PELO CONDEPHAAT

X	Deferido		Indeferido
Data:	06/08/02		

(nome do técnico responsável) (responsável pela indicação) (esclarecimentos no verso)

	Abrir processo	Anexar ao processo:	37.486/98	Proc. para referência:	
N.º processo aberto		É exigida Resposta?	sim / não	Data máxima para resposta	

OBJETO

	Área natural.		Sítio Arqueológico		Área envoltória de Edificação tombada.
	Edificação.		Bem Móvel.		Área envoltória de Núcleo Histórico tombado.
	Núcleo Histórico.		Patrimônio Imaterial		Área envoltória de Sítio Arqueológico tombado.
	Segmento Urbano.		Área envoltória de Área Natural tombada		Outro.

REQUERIMENTO DE SERVIÇOS N.º: 03727 / 2002

CONDEPHAAT

927 923

LISTA DE ANEXOS

Anexo	Descrição	Quant. folhas
1	OFÍCIO Nº 936/02 - MCT	1

Assinatura - Data

PODER JUDICIÁRIO
SÃO PAULO

923

VARA DISTRITAL DE CAJAMAR, COMARCA DE JUNDIAÍ
Av. Domingo Alonso Lopez n.° 65 - 2° andar - Bairro Jordanésia, Cajamar - S.P.
CEP. 07760-000 - Tel./Fax: (0__11) 4447-4073

Processo n.° 351/98
Oficio n.° 936/02-mct
(Favor usar estas referências)

Cajamar, 25 de julho de 2002.

Senhor Diretor :

Reiterando of. 1397/00 de 05 de julho de 2001, a fim de instruir os autos de ação civil Pública em que figuram como autor O REPRESENTENTE DO MINISTÉRIO PÚBLICO e o requerido FERROVIA PERUS PIRAPORA LTDA, solicito a Vossa Senhoria, as providências que se fizerem necessárias no sentido de ser este Juízo, informado, sobre as posturas que vem tomando em relação à "Perus Pirapora" face à edição da resolução n° 56 de 14.12.00

Sem mais, apresento a Vossa Senhoria protestos de elevada estima e distinta consideração.

RODRIGO GORGA CAMPOS
Juiz de Direito

Ao
Ilustríssimo Senhor Diretor da
CONDEPHATT – Cond. Def. Pat. Hist. Arq. Art. Tur. SP
Rua Mauá, 51 – 2° andar – Santa Efigênia
Capital - São Paulo
CEP : 01028-000

CONDEPHAAT - Presidência
Em 06 / 08 / 02
Recebido por Giselli
Horas

260

60.06.001

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º

Do	Número	Ano	Rubrica
Requerimento de Serviços Ofício nº236/02	03727	2002	

INT.: PODER JUDICIÁRIO – VARA DISTRITAL DE CAJAMAR, COMARCA DE JUNDIAÍ

ASS.: Solicita informações referente a Estrada de Ferro Perus-Pirapora - Cajamar.

1. Ao Controle de Processo para registro de entrada;
2. À SA para juntar ao respectivo processo;
3. À Dra. Eliana de Oliveira para manifestação.

GP/Condephaat, 7 de agosto de 2002.

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

/fcsm-

CONDEPHAAT
Em 13/08/02
Hora: 12:00h

261

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Rua Mauá nº 51 – 2º andar - Bairro da Luz – São Paulo – SP
Cep: 01028-900
Tel: 3351.8002 Fax – 3337.3955

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

924

925

Ofício GP-206/~~98~~ 02
Processo 21.273/80

São Paulo, 10 de setembro de 2002

Meritíssimo Juiz,

Em atenção ao Ofício 936/02 (Ref.: Processo nº 351/98), relativo à Ferrovia Perus Pirapora, informamos que o requisitado por essa MD. Juízo já foi atendido por este CONDEPHAAT através do nosso Ofício GP-1565/01, cuja cópia segue anexa.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

VALQUÍRIA ABDO GANEU
Diretora Técnica

Exmo. Senhor
DR. RODRIGO GORGA CAMPOS
MD. Juiz de Direito
Av. Domingos Alonso Lopes nº 65 - 2º andar
CAJAMAR - SP
07760-000

/emws.-

262

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

926

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo CONDEPHAAT	37.046	98	

INT.: MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

ASS.: *Denúncia de danos à Estrada de Ferro Perus Pirapora, no Km 30,5 da Via Anhanguera sentido Capital Interior - Cajamar*

À SA para:
a) Desentranhar fls. 57 a 61 e juntar ao processo 21.273/80
b) *Encaminhar os presentes autos para aguardo.*

GP/Condephaat, 17 de setembro de 2002.

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

/emws.-

SENHOR PRESIDENTE,
ATENDENDO A SOLICITAÇÃO, ENCAMINHAMOS OS AUTOS PARA O QUE MAIS COUBER.
SA/Protocolo, 18/09/02.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

Ciente. Retornem os autos ao STCR para atendimento ao despacho de fls. 919 e 920, em caráter de urgência, considerando que trata-se de pedido da Promotoria de Justiça datado de **dezembro de 2001.**

GP/Condephaat, 20 de setembro de 2002.

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

/emws.-

Ao ~~arquiteto~~ Gc. Dolmo Rosolen
para ~~manifestação~~ DIMKT o c/pclm
S.T.C.R., 24/09/02

José Guilherme Savoy da Cunha
Diretor Técnico do STCR
CREA n.º 17010/D-SP

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

FOLHA DE INFORMAÇÃO
RUBRICADA SOB Nº 928/als

DO	NÚMERO	ANO	RUBRICA

Visto

Em atenção ao ofício nº 936/02 MCT, informamos que o mesmo já foi respondido no ofício GP-1565/01 de 24/9/01. Além do informado neste ofício, cabe reafirmar que o CONDEPHAAT, continua como responsável pela fiscalização para preservação daquele Patrimônio (digo, EFPP)

25/9/02

À PSS. Jurídica
p/ ciência
26/09/02

José Guilherme Havey de [illegible]
Diretor Técnico do [illegible]
[illegible] nº 17010/D-[illegible]

A Diretor,

Solicito retorno ao SICR, p/ atendimento do despacho de fls. 927, bem como atualização de informações que atendam ao ofício de fls. 923.

Condephaat, 03/10/02

Eliana de Oliveira

ao Sr. D. Rosich
p/ atendimento
08/10/02

Juntada

Segue _____ juntada _____ nesta data. Documento _____ /Folha _____ de informação rubricada

sob nº _____

Em _____ de _____ de 19 _____

Assinatura

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.°

Do Processo CONDEPHAAT Número 21.273 Ano 80 Rubrica

Visto,

Em atendimento ao Ofício nº 1397/00, pg 892 cumpre informar que a postura do CONDEPHAAT, após a resolução nº56 pode ser resumida no seguinte:

Foram realizadas exaustivas reuniões com empresários lindeiros, para definir a forma de organização para gerir a recuperação e operação da Ferrovia perus -Pirapora.

Conclui-se pela criação do Instituto de Preservação Ferroviária que, recebeu em regime de Comodato os bens da ferrovia, para recuperá-los e explorar por 50 anos, renováveis por mais 50.

O referido Instituto tem feito reuniões com os empresários lindeiros buscando patrocínio para elaboração dos estudos e projetos de restauro e recuperação da estrada, locomotivas e composições.

O primeiro resultado, foi obtido com a Natura que disponibilizou R$100.000,00, para início dos trabalhos. O CONDEPHAAT acompanhou a reunião fazendo inclusive cobranças a esta empresa pela recuperação do patrimônio.

A ABPF e o Instituto, por própria conta, estão recuperando dois pequenos trolebus, que serão utilizadas nos trabalhos (transporte de materiais da estrada).

O IPF está solicitando propostas à empresas de restauro para elaboração de projetos dos primeiros três quilômetros da estrada .

Estão sendo discutidos com a Prefeitura de São Paulo, o SBT e CPTM termos de cooperação para a realização dos trabalhos. O CONDEPHAAT acompanha o andamento destas iniciativas, cobra e orienta para que a recuperação mantenha as características do bem tombado.

Quanto ao Ofício MP - 178, que se refere ao almoxarifado da EFPP cabem os seguintes esclarecimentos:

266

1. A resolução nº05 não cita explicitamente nenhum almoxarifado, refere-se apenas a peças de reposição sem dizer sua exata localização e especificações;
2. A palavra almoxarifado surge ao longo do processo quando o acervo foi para a FAZENDA FEDERAL onde são citadas cerca de 2.500 peças desde porcas, parafusos, rebites etc.

Na Sessão de 11/11/95 o Conselho deliberou aprovar a Minuta de Regulamentação da Resolução nº05, que não foi homologada pelo Sr. Secretário da Cultura, não tendo portanto valor legal.

Nesta regulamentação foi feito um pedido para que o CONDEPHAAT realize negociações com o Ministério da Fazenda, por intermédio do IPHAN, para preservar as peças constantes no "almoxarifado" de Cajamar. Não há registro dos resultados sobre estas negociações. Desta forma estas peças, apesar de úteis para a recuperação do acervo, não foram incluídas no tombamento, sendo objeto apenas de decisão do Conselho para negociação com o Ministério da Fazenda para preservá-las na futura recuperação da estrada.

No ano de 2000, segundo informações verbais do Sr. Nelson Bueno de Camargo, existia um galpão em Cajamar localizado na Rua Valter Ribas de Andrade nº221 - tel. 407-4538, no qual havia um estoque de peças que provavelmente fazia parte do que foi denominado almoxarifado. Verificação feita pelo Sr. Nelson B. Camargo (ABPF) em 2002 constata não haver mais barracão naquele local.

A ABPF e o IPF forneceram uma lista de cerca de 24 mil itens, pinos, buchas, parafusos, porcas e outros pequenos itens sem indicar seu estado de conservação e características básicas

Por se tratar de listagem de peças sem caracterização e especificação adequada não foi incluída na Resolução nº56, como almoxarifado.

STCR/CONDEPHAAT, 16 de Outubro de 2002.

DALMO ROSALEM

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 Nº 930
all

DO	NÚMERO	ANO	RUBRICA
P. Condephaat	21273	80	

Ao GP
c/ trânsito à Ass. Jurídico
conforme solicitado.

21/10/82

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STGB
CREA nº 17510/D-SP

267

931

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo CONDEPHAAT	21.273 (III Vol.)	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

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

Encaminhe-se à Drª Eliana de Oliveira.

GP/Condephaat, 22 de outubro de 2002

JOSÉ ROBERTO MELHEM
Presidente

/fsa.,

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Rua Mauá nº 51 – 2º andar - Bairro da Luz – São Paulo – SP
Cep: 01028-900
Tel: 3351.8002 Fax – 3337.3955

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Ofício GP-2311/02
Processo 21.273/80

São Paulo, 31 de outubro de 2002.

Senhor Promotor,

Em atenção ao Ofício datado de 26.12.2001, que reiterou os termos do ofício 178/2000, relativo ao almoxarifado da Estrada de Ferro Perus Pirapora, vimos informar o que segue:

1. A resolução SC-05, de 19.01.1987, que tombou a referida Estrada não cita explicitamente nenhum almoxarifado, refere-se apenas a peças de reposição sem dizer sua exata localização e sem dar especificações;
2. A palavra almoxarifado surge ao longo do processo quando o acervo foi para a FAZENDA FEDERAL onde são citadas cerca de 2.500 peças desde porcas, parafusos, rebites etc.
3. Na minuta de Regulamentação da Resolução nº 05/87, elaborada pelo nosso Serviço Técnico, aprovada pelo Egrégio Colegiado, mas não homologada pelo Sr. Secretário da Cultura, não tendo portanto valor legal, consta um item para que o CONDEPHAAT realize negociações com o Ministério da Fazenda, por intermédio do IPHAN, para preservar as peças constantes no "almoxarifado" de Cajamar, não havendo contudo registro dos resultados sobre estas negociações. Desta forma estas peças, apesar de úteis para a recuperação do acervo, não foram incluídas no tombamento, sendo objeto apenas de decisão do Conselho para negociação com o Ministério da Fazenda para preservá-las na futura recuperação da estrada.
4. No ano de 2000, segundo informações verbais do Sr. Nelson Bueno de Camargo, existia um galpão em Cajamar localizado na Rua Valter Ribas de Andrade nº221 – tel. 407-4538, no qual havia um estoque de peças que provavelmente fazia parte do que foi denominado almoxarifado. Verificação feita pelo Sr. Nelson B. Camargo (ABPF) em 2002 constata não haver mais barracão naquele local.
5. A ABPF e o IPF forneceram uma lista de cerca de 24 mil itens, pinos, buchas, parafusos, porcas e outros pequenos itens sem indicar seu estado de conservação e características básicas. Por se tratar de listagem de peças sem caracterização e especificação adequada não foi incluída como

933
2

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Rua Mauá nº 51 – 2º andar - Bairro da Luz – São Paulo – SP
Cep: 01028-900
Tel: 3351.8002 Fax – 3337.3955

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Ofício GP-2311/02 (cont.)

almoxarifado na Resolução nº 56/01, que regulamentou o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora.

Solicitando escusas pela demora no atendimento ao requisitado por essa D. Promotoria, renovamos protestos de alta estima e elevado apreço.

Atenciosamente,

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

Exmo. Senhor
DR. FAUZI HASSAN CHOUKR
DD. Promotor de Justiça de Cajamar
Av. Domingos Alonso Lopes nº 65 – 2º andar
CAJAMAR – SP
07760-000

EO/emws.-

SEGUE JUNTADA AO DOC.
SOB Nº 934 A 937.
SÃO PAULO, 20/03/03.

934

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESEVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora

À SA para:

a) desentranhar fls. 934 a 1119, juntando ao processo 40.957/01, que deverá ser encaminhado ao STCR para acompanhamento;

b) encaminhar os presentes autos à STA, onde deverá permanecer arquivado.

GP/Condephaat, 6 de outubro de 2003.

JOSÉ ROBERTO MELHEM
Presidente

/emws.-

ATENDIDA A SOLICITAÇÃO.
STA-PROTOCOLO, 17/10/03.

SEGUE JUNTADA AO DOC.
SOB Nº 935 A 945.
SJ/Protocolo, 20/04/04.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora – Cajamar

Á SA para desentranhar fls. 935 a 946, juntando ao Guichê 00414/94, que deverá ser desapensado do proceso 21.273/80, encaminhando os autos a este GP.

GP/Condephaat, 13 de maio de 2004.

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

/emws.-

NESTA DATA ~~APENSOU-SE~~ O N.º 21273/80
~~DESAPENSOU~~

~~AO~~ GUICHÊ Nº 414/94 ...d-se
DO

às devidas ...

Encaminhe-se ao GP

CONDEPHAAT, 14 / 05 / 04

SENHOR PRESIDENTE,

ATENDIDO A SOLICI-

TAÇÃO.

SJ/PROTOCOLO, 14/05/04.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do	Número	Ano	Rubrica
PROCESSO CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO MEMÓRIA

ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora – Cajamar

Encaminhem-se os autos à STA.

GP/Condephaat, 27 de maio de 2004.

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

/emws.-

SEGUE JUNTADA AO DOC.
Fls Nº 937 A 940
14-0106,09/08/05.

CONDEPHAAT

937

REQUERIMENTO DE SERVIÇOS

02821 / 2005

Ao
Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT

Senhor Presidente,

Venho requerer, através do presente, a realização de serviços conforme a documentação anexa e características abaixo discriminadas.

INTERESSADO

	Pessoa Física.		Pessoa Jurídica.	X	Poder Público.
Nome	Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural				
RG / CNPJ		Telef.	3915-5642	CEP	05207-190
Ender.	R. Bananal do Rio, 168			Bairro	~~Centro~~ Perus
Mun.	São Paulo			UF	SP

LOCAL

Ender:	Estrada de Ferro Perus-Pirapora (Locomotivas)		
Bairro:		N.º do contribuinte	
Município	São Paulo		

SITUAÇÃO

	Denúncia		Solicitação de regularização		Pedido de Certidão.
	Solicitação de informações		Pedido de tombamento		Retorno de informações (inf. Processo)
	Solicitação de aprovação		Pedido de qualificação como Estância	X	Outra
Outra:	Encaminha Solicitação				

ASSUNTO

	Projeto		Informações Gerais		Cartazes/ Painéis/ Anúncios		Alteração Ambiental.
	Obra		Reforma		Diretrizes		Pesquisa Mineral
X	Serviços de Conservação		Tombamento		Demolição.		Extração Mineral
	Alteração do Sistema Viário		Mudança de Uso		Restauração		Outro (especificar abaixo)
Outro:							

N.º Processo CADAN (Somente para Cartazes / Painéis / Anúncios)		N.º Processo em andamento:	21.273/80
Nome de Processo para referência:		N.º Processo para referência:	

Nestes termos, pede deferimento,

São Paulo, 20 de julho de 2005.

assinatura

Observações específicas para o caso de solicitação de informações, de aprovação ou de regularização quando o assunto for "Cartazes / Painéis / Anúncios":

1. O presente requerimento deverá ser assinado pelo proprietário do anúncio ou do imóvel, com firma reconhecida, não sendo aceitas procurações. Salientamos que o serviço é prestado gratuitamente, sem a cobrança de qualquer taxa.
2. As deliberações do CONDEPHAAT serão comunicadas diretamente ao CADAN, não sendo fornecidos ofícios aos interessados, conforme Ordem de Serviço n.º 02/2000.

PARA PREENCHIMENTO EXCLUSIVO PELO CONDEPHAAT

X	Deferido		Indeferido
Data:	20.7.2005		

(nome do técnico responsável) (responsável pela indicação) (esclarecimentos no verso)

	Abrir processo	Anexar ao processo:	21.273/80			Proc. para referência:	
N.º processo aberto		É exigida Resposta?	sim X	não		Data máxima para resposta	

OBJETO

	Área natural.		Sítio Arqueológico		Área envoltória de Edificação tombada.
	Edificação.		Bem Móvel.		Área envoltória de Núcleo Histórico tombado.
	Núcleo Histórico.		Patrimônio Imaterial		Área envoltória de Sítio Arqueológico tombado.
	Segmento Urbano.		Área envoltória de Área Natural tombada		Outro.

938

CONDEPHAAT

REQUERIMENTO DE SERVIÇOS N.º: 02821 / 2005

LISTA DE ANEXOS

Anexo	Descrição	Quant. folhas
01.	Ofício nº 091 IFPPC/05	01

Assinatura - Data

INSTITUTO DE FERROVIAS
E PRESERVAÇÃO DO
PATRIMÔNIO CULTURAL

939

São Paulo, 12 de julho de 2005.

Ofício nº 09/IFPPC/05

Condephaat
DD Sr Presidente
José Roberto F. Melhem

Prezado Senhor

O I.F.P.P.C. vem muito respeitosamente pedir a esse CONDEPHAAT, permissão para retirada da Oficina de Gato Preto os seguintes equipamentos:

-Locomotiva a Vapor 1
-Locomotiva a Vapor 3
-Locomotiva a Vapor 4 desmontada
-Locomotiva a Vapor 6
-Locomotiva a Vapor 7
-Locomotiva a Vapor 11
-Locomotiva a Vapor 18
-Guincho manual 13
-2 Troles pequenos
-Vagão transporte de minério
-Vagão Fechado Socorro
-Vagão Fechado 2 eixos
-Vagão Fechado E.F.P.P.
-2 Pontes rolantes

Varias peças usadas que estão fora do acervo porem pertencentes a oficina de manutenção e reparos que serão catalogadas na retirada, inclusive eixos e trilhos.

Sem mais para o momento, agradecemos a atenção aproveitando para renovarmos nossos protestos de estima e consideração.

Paulo Rodrigues dos Santos
Vice Presidente

CONDEPHAAT - Presidência
em 18/07/05
Recebido por
Horas

Rua Bananal do Rio, 168 - Perus - São Paulo - SP. - CEP 05207-190
Telefone/Fax: 3917-1500 – Telefone: 3915-5642

276

940

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do	Número	Ano	Rubrica
Requerimento de Serviços	02821	2005	

INT.: INSTITUTO DE FERROVIAS E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL

ASS.: Solicita retirada de equipamentos da Oficina de Gato Preto.

1. Ao Controle de Processo para registro de entrada;
2. À SA para juntar ao respectivo Processo;
3. Ao STCR para manifestação.

GP/Condephaat, 29 de julho de 2005

JOSÉ ROBERTO MELHEM
Presidente

/jcc.

CONDEPHAAT
06/08/05
14:004

Ao arquiteto D. ROSSLER

Para manifestação

STCR, 11/08/05

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STCR
CREA 17 518/D - SP

ANEXO PL. 941
STCR, 14/12/05
ARQ. M. COELHO

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado

Do Processo	Número 21273	Ano 2005	Rubrica

INT.: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

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

À Diretoria Técnica

Em decorrência da grande quantidade de processos relativos a solicitações de aprovação de obras em imóveis localizados no bairro de Perus, nesta capital, solicito o envio de ofício à Subprefeitura de Perus, Prefeitura do Município de São Paulo, informando que, conforme a Resolução SC-56 de 13/12/2000, publicada no DOE em 14/12/2000, Seção I, p. 31, constitui objeto de tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, o leito da via férrea, no percurso que se inicia no quilômetro 2 (ver coordenadas na cópia da resolução em anexo), suas instalações e material rodante.

O ponto inicial do tombamento da estrada de ferro encontra-se fora dos limites do Município de São Paulo e, de acordo com a resolução, a área envoltória do bem tombado compreende um perímetro que se estende apenas até a divisa dos municípios de Cajamar e São Paulo.

E ainda, a Estação de Perus (CPTM), antiga São Paulo Railway, não é tombada.

Assim sendo, as eventuais obras em imóveis localizados no bairro de Perus estão isentas de aprovação por parte deste CONDEPHAAT.

Favor enviar também uma cópia da resolução de tombamento SC-56 (p.888).

STCR, 14 de dezembro de 2005

Marcio N. Coelho Jr.

Arquiteto Marcio N. Coelho Jr.

CREA 5061336536/D-SP

PO GP
SOLICITANDO CORRESPONDÊNCIA
A SUB-PREF. DE PERUS
CONFORME INFORMADO NO
VERSO.

19/12/01

José Guilherme Carneiro de Castro
Diretor Técnico Substituto
CREA 17.[illegible]

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Do	Número	Ano	Rubrica
Processo CONDEPHAAT	21.273	80	

INT.: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

ASS.: Solicita o tombamento da Estrada de Ferro Perus Pirapora – Capital

Considerando que a solicitação do Arq. Márcio Coelho foi atendida através do Ofício GP-371/06, retornem os autos ao Setor Técnico para prosseguimento.

GP/Condephaat, 5 de janeiro de 2007

CARLOS ALBERTO DEGELO
Presidente

/emws.-

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado.
Rua Mauá nº 51 – 3º andar – Bairro Luz – São Paulo – SP
Cep: 01028-900
Tel: 3351.8002
e-mail: condephaat@cultura.sp.gov.br

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

943

Ofício GP-371/06

São Paulo, 20 de Fevereiro de 2006.

Prezado Senhor,

Em atenção ao Ofício nº 08/SP.PR.CPDU.CAD/05, vimos informar que o imóvel situado na Rua Bernardo de José de Lorena, com Travessa Tomas Espora, nesta Capital, não é tombado, não se encontra em estudo de tombamento, nem está inserido em área envoltória de bem tombado. Dessa forma, intervenções no local estão isentas de aprovação.

Aproveitamos o ensejo para encaminhar cópia da Resolução SC-56/00, que constitui novo perímetro de tombamento para a Estrada de Ferro Perus Pirapora e estabeleceu área envoltória que se estende apenas até a divisa dos Municípios de Cajamar e São Paulo. Assim, o Bairro de Perus encontra-se fora dessa área, estando as intervenções isentas de aprovação.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,

CÓPIA

JOSÉ ROBERTO F. MELHEM
Presidente

Senhor
ARNALDO PEREIRA DOS SANTOS
Chefe da Unidade de Cadastro – Sub Prefeitura de Perus
Rua Ylidio Figueiredo, 349
CAPITAL
05204-020

280

Ao arquiteto Marcio Coelho

Para manifestação

12/1/07

À DT,
solicito o envio deste processo ao
Engº. Dalmo Rosalem, p/ acompanhamento.
SP, 12.01.07

Arq. Marcio N. Coelho Jr.

944

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
UPPH – Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico

Do Documento	Referência	Ano 2008	Rubrica

INTERESSADO: **ENGEXPLO DESMONTE A EXPLOSIVOS LTDA.**

ASSUNTO: Encaminha documentação e solicita vistas ao processo Condephaat nº. 21.273/80.

Ao NAA/CD para atender com as cautelas de praxe.

UPPH, 01 de outubro de 2008.

JULIANA MENDES PRATA
Respondendo Pela Coordenadoria

solicitação atendida
02/10/08

/aafr.

281

945

ENGEXPLO
DESMONTE A EXPLOSIVOS

ILUSTRÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DO
CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO E TURÍSTICO – CONDEPHAAT DA SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
Rua Mauá, 51 - 3° andar - salas 315 a 321 - Luz - São Paulo-SP
Fones: (11) 3351-8002/ 3351-8038/ 3351-8039

REFERÊNCIA: **PROCESSO CONDEPHAAT Nº 21.273/1980**
SOLICITA VISTAS E ANEXA CÓPIA AUTENTICADA DA PROCURAÇÃO DA ENGEXPLO DESMONTE A EXPLOSIVOS LTDA.
CAJAMAR - SP

ENGEXPLO DESMONTE A EXPLOSIVOS LTDA., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 20.998.886/0003-83 e com Inscrição Estadual nº241.010.446.115, com sede na Avenida Professor Walter Ribas de Andrade, nº 01, no bairro Centro, no município de Cajamar, no Estado de São Paulo, vem mui respeitosamente anexar cópia autenticada da procuração e solicitar vistas ao processo para obtenção de cópia integral ou parte do processo em referência.

De acordo com o parágrafo 1° do Artigo 1° da Resolução SMA n°66, de 17 de dezembro de 1996, comprometemo-nos a não utilizar as informações colhidas para fins comerciais, sob as penas da lei civil, penal, de direito autoral e de propriedade industrial, bem como no caso de divulgação por qualquer meio, apresentar a devida referência à fonte.

Colocamo-nos a vossa disposição para esclarecimento de quaisquer dúvidas, pelo telefone (11) 5571-6525, ou pelo e-mail: ciro@prominer.com.br.

Nestes Termos,
Pede Deferimento.

São Paulo, 29 de setembro de 2008.

CONDEPHAAT
Em 30/09/08
Recebido por:
Horas: 12:00

ENGEXPLO DESMONTE A EXPLOSIVOS LTDA.
p/p Ciro Terêncio Russomano Ricciardi

MATRIZ: Rua Alagoas, 1270 - andar Pilotis - CEP: 30130-160 - Fone:(031) 3281-3988 - Fax: (031) 3223-3911 - Belo Horizonte - MG - e-mail: engexplo.bh@zaz.com.br
FILIAL: - SÃO PAULO: Rua Prof. Walter Ribas de Andrade, 01 CEP: 07750-000 - Cidade de Cajamar - Fone: (011) 4446.6477 - Fax: (011) 4446-6364

282

946

ENGEXPLO
DESMONTE A EXPLOSIVOS

PROCURAÇÃO

Por este instrumento particular de mandato, **ENGEXPLO DESMONTE A EXPLOSIVOS LTDA.,** inscrita no CNPJ/MF nº 20.998.886/0003-83 e com Inscrição Estadual nº 241.010.446.115, com sede na Avenida Professor Walter Ribas de Andrade, no bairro Centro, no município de Cajamar, no Estado de São Paulo, por seu representante legal, Péricles Pacheco, separado, portador do RG M602531 SSP MG, e inscrito no CPF/MF sob o nº 119.033.846-72, estabelecida na rua Rio de Janeiro, nº 1717-1204, no bairro de Lourdes, no município de Belo Horizonte, no Estado de Minas Gerais, nomeia e constitui seus bastante procuradores **CIRO TERÊNCIO RUSSOMANO RICCIARDI**, brasileiro, casado, engenheiro de minas, CREA/SP 0600871181, portador do RG nº 6.105.401 SSP/SP e do CPF/MF nº 031.231.788-38, residente na Rua França Pinto, nº 1233, no bairro da Vila Mariana, no município São Paulo, no Estado de São Paulo, CEP 04016-035, e **LUZIA RICCIARDI COPPEDÊ**, brasileira, divorciada, bióloga, CRB/SP 06794/1-D, portadora do RG nº 5.103.924-2 SSP/SP e do CPF/MF nº 743.023.968-49, residente na Rua França Pinto, nº 1233, no bairro da Vila Mariana, no município São Paulo, no Estado de São Paulo, CEP 04016-035, a quem confere os necessários poderes de representação perante a Secretaria de Estado do Meio Ambiente de São Paulo - **SMA**, Departamento Estadual de Proteção dos Recursos Naturais - **DEPRN**, Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental – **DAIA**, Departamento de Uso do Solo Metropolitano - **DUSM**, Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental - **CETESB,** Departamento Nacional de Produção Mineral – **DNPM,** Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – **IBAMA**, Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Artístico e Turístico – **CONDEPHAAT,** Departamento de Águas e Energia Elétrica - **DAEE** e Prefeituras Municipais, podendo no desempenho do mandato, tudo requerer, alegar, promover e assinar, juntar e retirar documentos, prestar esclarecimentos e informações, produzir e processar provas, recorrer despacho, interpor e acompanhar recursos legais, assinar termos, livros, papéis e documentos exigidos, pedir vista de autos e processo, pagar emolumentos e taxas, requerer e receber devolução de saldos de tais pagamentos e concessão, substabelecer "in totum" ou em parte, e praticar todos os demais atos permitidos em direito, que se fizerem necessários ao completo desempenho do presente mandato.

São Paulo, 26 de setembro de 2008.

22º TABELIÃO DE NOTAS

ENGEXPLO DESMONTE A EXPLOSIVOS LTDA.

MATRIZ: Rua Alagoas, 1270 - andar Pilotis - CEP: 30130-160 - Fone:(031) 3281-3988 - Fax: (031) 3223-3911 - Belo Horizonte - MG - e-mail: engexplo.bh@zaz.com.br
FILIAL: - SÃO PAULO: Rua Prof. Walter Ribas de Andrade, 01 CEP: 07750-000 - Cidade de Cajamar - Fone: (011) 4446.6477 - Fax: (011) 4446-6364

283

SUBSTABELECIMENTO

CIRO TERÊNCIO RUSSOMANO RICCIARDI, brasileiro, casado, engenheiro de minas, CREA/SP 0600871181, portador do RG nº 6.105.401 SSP/SP e do CPF/MF nº 031.231.788-38, residente na Rua França Pinto, nº 1233, no bairro da Vila Mariana, no município São Paulo, no Estado de São Paulo, CEP 04016-035, procurador da ENGEXPLO DESMONTE A EXPLOSIVOS LTDA., substabeleço o presente mandato de procuração para **JOÃO CLAUDIO ESTAIANO,** brasileiro, casado, geógrafo, CREA/SP 5061907887, portador do RG nº 25.537.130-5 SSP/SP e inscrito no CPF/MF sob o nº 166.664.998-83, residente na Rua França Pinto, nº 1233, no bairro da Vila Mariana, no município São Paulo, no Estado de São Paulo, CEP 04016-035, **LILIAN FERNANDA DA SILVA,** brasileira, casada, auxiliar administrativa, portadora do RG nº 30.311.260-8 e do CPF/MF sob nº 283.345.478-38, residente na Rua França Pinto, nº 1233, no bairro da Vila Mariana, no município São Paulo, no Estado de São Paulo, CEP 04016-035, e **GRAZIELLA CONCEIÇÃO RODRIGUES FERNANDES**, brasileira, casada, assistente administrativa, portadora do RG nº 29.329.816-6 e inscrita no CPF/MF sob o nº 283.319.578-81, residente na Rua França Pinto, nº 1233, no bairro da Vila Mariana, no município São Paulo, no Estado de São Paulo, CEP 04016-035, com os fins específicos de acompanhamento dos processos na Secretaria de Estado do Meio Ambiente de São Paulo - **SMA**, Departamento Estadual de Proteção dos Recursos Naturais - **DEPRN**, Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental – **DAIA**, Departamento de Uso do Solo Metropolitano - **DUSM**, Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental - **CETESB,** Departamento Nacional de Produção Mineral – **DNPM,** Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – **IBAMA**, Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arquitetônico, Artístico e Turístico – **CONDEPHAAT,** Departamento de Águas e Energia Elétrica – **DAEE,** Prefeituras Municipais, e demais órgãos públicos licenciadores e fiscalizadores da atividade mineral no Estado de São Paulo, podendo requerer vistas, efetuar juntada e retirar documentos.

São Paulo, 30 de setembro de 2008.

CIRO TERÊNCIO RUSSOMANO RICCIARDI
Procurador

Cartório do 11º Tabelião de Notas de São Paulo
R. Domingos de Morais, 1362 - Vila Mariana - SP - Cep 04010-100 - Fone: (11) 5085-5759
Bel. Paulo Augusto Rodrigues Cruz - Tabelião

Reconheco por SEMELHANCA a(s) Firma(s) de: CIRO TERENCIO RUSSOMANO RICCIARDI, a qual confere com padrão depositado em cartorio.
Sao Paulo, 30 de setembro de 2008 - 14:58:37 - Da verdade. Total R$ 2,75
Ser: AE487DCF Em Testemunho
Escrevente:FABIO MIGUEL ROMULO PEREIRA DA SILVA - ESCREVENTE
"Qualquer emenda ou rasura será considerada nula"
VALIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE SEM EMENDAS OU RASURAS
Colégio Notarial do Brasil - Seção São Paulo
FIRMA 1
1097AA654956

22º TABELIÃO DE NOTAS DA CAPITAL
JAQUES MARTINS ORTIZ
Av. Brasil, 564 - CEP 01430-000 - PABX: (11) 3056-6766
Reconheco Por Semelhanca 1 Firma(s) Com Valor de:
PERICLES PACHECO
SAO PAULO, 29 De setembro De 2008. Pedido: 188
Misael do Lago Souza - Assis Camilo Gomes Alg:6387676
Selo(s): 231106-AA
Op.:MAGNO Obs: Valor:R$ 4,50. C:1590510 Selo(s): 231106-AA
"VALIDO SOMENTE COM O SELO DE AUTENTICIDADE SEM EMENDAS OU RASURAS"
22º TABELIÃO DE NOTAS DA CAPITAL
Assis Camilo Gomes
ESCREVENTE AUTORIZADO
PABX (11) 3056.6766
Av. Brasil, 564 - São Paulo/SP
Colégio Notarial do Brasil - Seção São Paulo
FIRMA VALOR ECONÔMICO 1
1057AA231106

OF.48 IFPP.02

AO
CONDEPHAAT
A/C ENGº. DALMO ROSALEM

REF.: Relatório preliminar e informativo
sobre os trilhos da EFPP

No quilometro "0" (zero), ao lado da estação de Perus, há 2 linhas com bitola 600mm. E 2 mudanças de linhas (chaves). Atualmente alguns trilhos foram erradicados (+-50 metros). Uma outra parte foi arrancada dos dormentes, mas está no local.

Na divisa da CPTM e as terras da antiga Fábrica de Cimento, os trilhos continuam até Gato Preto e Cajamar (oficinas e páteo da empresa ENGEXPLO), com alguns trechos onde os trilhos foram "roubados" (entre 100 a 200 metros). Quanto a situação do leito da ferrovia, existe trechos onde o talude foi levado pela erosão natural dos rios ou soterrados por falta de manutenção.

Do quilometro dois, ponto de coordenadas UTM 7.411.310mN e 319100 mE, até o páteo de argila no quilometro 7 (estação Santa Fé) as interferências são poucas. Trilhos aterrados, gramíneas e pequenos arbustos no leito férreo.

No quilometro 8 e 8,300 os trilhos estão sem o talude, que foi levado pelas águas do Rio Juqueri. O mesmo acontece nos Kms 10, 11,800 e 13.

No quilometro 15, roubaram algumas barras de trilhos.

Entre os quilômetros 10 e 11, onde as empresas SKF e NATURA fazem divisa, os trilhos foram desalinhados durante a construção dessas empresas.No Km 12, a empresa METALPLAN murou sua divisa sobre os trilhos.

No Páteo de Cajamar, onde a empresa MINERADORA ENGEXPLO atua, alguns trilhos foram erradicados, mas o restante, na sua maioria está em boas condições.

No Páteo de Gato Preto (oficina), os trilhos estão quase todos encobertos pela ação do tempo. O trecho de linha entre o Km15 até o Km21 e Gato Preto, está encoberto pela mata, e sem fiscalização nos últimos 6 meses.

Na ponte da Via Anhanguera, precisamente no quilometro 11,200, a empresa AUTOBAN, responsável pela exploração dessa via, aterrou os trilhos em uma reforma desse viaduto.

A outra interferência no leito que se pode sitar é o oleoduto da PETROBRAS, que passa sob a via férrea, na altura das Oficinas de Gato Preto.

O leito da Ferrovia, compreendido entre o Km 0 (zero) até o Km2, o qual fica na propriedade da Fábrica de Cimento Perus. O leito entre o quilometro 15 (entroncamento), até os Páteos de Gato Preto e Cajamar, estão fora do acervo do bem cedido, os quais foram negociados com o proprietário com a anuência do CONDEPHAAT, dando assim a possibilidade de reativação, mas continuam como estavam, sem nada ter sido erradicado, dando a possibilidade de futura recuperação em sua totalidade.

Esperando ter conduzido as informações para o objetivo a que se destina, fico à disposição para melhores esclarecimentos.

Obs.: No documento de Instituição de Comodato na letra "e", do ítem objeto diz o seguinte: "...os trilhos existentes no leito da Ferrovia Perus-Pirapora, além daqueles existentes no trecho do item "a" precedente, deste instrumento".

CONTATO: FONE/FAX 3917-1500 / 3915-5642
E-mail: ifppc@ig.com.br ou efpp@ig.com.br

946

286

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Exmo. Sr.
Presidente do CONDEPHAAT
R. Mauá, 51 - 1º andar - Luz
01028-900 - São Paulo/SP

CONDEPHAAT
Em 10/01/02
Recebido por: [illegible]
Horas: 13:40

MP - 700-001

PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE CAJAMAR
Av. Domingo Alonso Lopes, 65 – 2º andar – Jordanésia
07760-000 - Cajamar/SP

946 1111

CONDEPHAAT

PROCESSO N.º 21.273/80 Vol. III

Ao
Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT

Senhor Presidente,
Estão estabelecidas as seguintes características para o processo identificado pelo número acima.

Data de abertura	06/05/80	Técnico responsável	Eng. Dalmo Rosalem
Posse atual da documentação	Eng. Dalmo Rosalem	Setor	STCR

Data Prevista para Encerramento	

Processo apensado ao processo n.º		Processo de referência	

INTERESSADO

	Pessoa Física.	X	Pessoa Jurídica.	X	Poder Público.
Nome	Poder Judiciário SP - Vara Distrital de Cajamar				
RG / CNPJ		Telef.		CEP	07760-000
Ender.	Av. Domingos Alonso Lopez n.º 65 2.ºand.	Bairro	Jardim Isis		
Mun.	Cajamar			UF	SP

LOCAL

Ender:	Estrada de Ferro Perus/Pirapora		
Bairro:		N.º do contribuinte	
Município	Cajamar	Município cód. n.º:	

SITUAÇÃO

	Denúncia		Solicitação de regularização		Pedido de Certidão.
X	Solicitação de informações		Pedido de tombamento		Retorno de informações (inf. Processo)
	Solicitação de aprovação		Pedido de qualificação como Estância		Outra
Outra:					

ASSUNTO

	Projeto		Informações Gerais		Cartazes/ Painéis/ Anúncios		Alteração Ambiental.
	Obra		Reforma		Diretrizes		Pesquisa Mineral
	Serviços de Conservação		Tombamento		Demolição.		Extração Mineral
	Alteração do Sistema Viário		Mudança de Uso		Restauração		Outro (especificar abaixo)
Outro:	Estrada de Ferro Perus/Pirapora						
N.º Processo CADAN (Somente para Cartazes / Painéis / Anúncios)							

OBJETO

	Área natural.		Sítio Arqueológico		Área envoltória de Edificação tombada.
	Edificação.		Bem Móvel.		Área envoltória de Núcleo Histórico tombado.
	Núcleo Histórico.		Patrimônio Imaterial		Área envoltória de Sítio Arqueológico tombado.
	Segmento Urbano.		Área envoltória de Área Natural tombada	X	Outro. Estrada de Ferro

São Paulo, 21 de agosto de 2001

Assinatura

OK
(P.)

287

CORREIOS

REGISTRADO
REGISTERED

URGENTE
PRIORITY

AR

VALOR DECLARADO / INSURED VALUE

PESO / WEIGHT kg

R I 1 4 3 8 5 6 2 6 5 B R

7524018 6-6

FCO/74/30

CONTRATO
ECT/DR-SP
TRIBUNAL DE JUSTIÇA

PODER JUDICIÁRIO

Ao
Ilmo.Sr.
Diretor do CONDEPHATT
SÃO PAULO Rua Mauá nº 51 - 2º andar -
Santa Efigênia - SP

Ref:
Proc. 351/98
Of. 1397/00-iatj

0 1 0 2 8 - 0 0 0

CONDEPHAAT
Em 10 / 08 / 01
Recebido por
Horas: 14:45h

50.14.026
474

OFÍCIO JUDICIAL DO
Fóro Distrital de Cajamar
Comarca de Jundiaí, SP
Av. Domingo Alonso Lopez, 65 - 2° Andar
Jordanésia - CAJAMAR SP
CEP 07.760-000

(ETIQUETA OU CARIMBO MP)

288

996

946

DOE 14/12/2000

Seção I

Pg. 31

Resolução SC - 56, de 13-12-2000

O Secretário da Cultura, 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, cujos artigos 134 e 149 permanecem em vigor por força dos artigos 187 e 193 do Decreto nº 20.955, de 1º de junho de 1983, bem como tendo em vista a Resolução SC nº 05 de 19 de janeiro de 1987,e

Considerando

I - Que a presente regulamentação do tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora vem buscar sanar indefinições na proposta original de preservação deste bem cultural;

II - Que cabe lembrar o que estabelece, em termos gerais, a relevância deste conjunto para o patrimônio cultural paulista, e que são elementos de destaque na definição deste conjunto, essencialmente:

* seu peculiar acervo ferroviário, de precedências diversas, mas tendo como característica especial a estreita bitola de 60cm da linha definindo;

* 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 à paisagem predominantemente natural (além das situadas nas regiões metropolitanas de São Paulo);

* o potencial de recuperação da área para um projeto de criação de um complexo turístico ligado à natureza e à preservação da estrutura ferroviária paulista;

III - Que 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 identificação e análise pelo quadro técnico permanente do CONDEPHAAT;

* a grande extensão da malha ferroviária;

* o fato da linha e de seus domínios serem de propriedades particulares em regiões muito valorizadas;

* a ausência de iniciativas concretas que estimulem a preservação, superem o desinteresse e despertem nos vários setores sociais, o reconhecimento do valor histórico e cultural de tais bens;

* o fato do conjunto de peças de reposição e manutenção do acervo ferroviário não ser da mesma propriedade do conjunto ferroviário, e sim bens públicos entendidos pelo seu eventual valor metal e não vinculado 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;

IV - Mais ainda, que apenas por estes aspectos se pode verificar que, ao lado da complexidade de ordem técnica, há uma forte dimensão de natureza política a dificultar a efetivação da preservação do monumento em termos de sua conservação e, sobretudo, em termos de sua reativação que é a meta maior e premente deste tombamento;

V - Que, ademais, ao longo dos anos de convívio com este assunto a equipe técnica do CONDEPHAAT foi, há 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, sendo que, achando-se ainda pendente de regulamentação o tombamento do bem, a presente regulamentação é o resultado deste esforço, de modo a oferecer os elementos básicos para:

* buscar a revitalização e funcionamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora;

* permitir ao principal proprietário a utilização do ponto de vista econômico de suas terras, e

* ordenar as ocupações ao longo da área envoltória sem descaracterizar o bem, Resolve:

Artigo 1º - Constituem o objeto do tombamento previsto na Resolução SC nº 05 de 19.01.87:

I - o leito da via férrea, no percurso que se inicia no começo do quilômetro 2 (dois), ponto de coordenadas UTM 7.411.310 mN e 319.100 mE, a qual segue acompanhando o Rio Juquery, em sua margem esquerda no sentido Leste-Oeste até a confluência deste com o seu afluente Ribeirão dos Cristais; a partir deste ponto, a linha férrea segue no sentido Sul-Norte, acompanhando a Várzea do Ribeirão dos Cristais até o ponto denominado "Entroncamento", coordenadas 7.413.920 mN e 310.170 mE;

II - Instalações existentes no bem tombado que permitem a sua legibilidade e o entendimento do que justificava a sua existência, para As quais se define o grau de preservação P2, o qual permite a reorganização do espaço interno, mas preserva inalteradas fachadas e volumetria, que são:

a) as caixas d'água localizadas no quilômetro 5 (cinco);

b) a Parada Santa Fé, localizada no quilômetro 9 (nove);

c) o Desvio, localizado no quilômetro 12 (doze); e

d) a Estação Mirim, localizada no quilômetro 17 (dezessete).

III - o material rodante, consistente em:

a) Locomotivas, cujo conjunto é composto de 21 unidades sendo 9 ativas, 2 inativas e 10 irrecuperáveis, identificadas a seguir:

* Prefixo 1 (duas locomotivas) nº de fabricação 14053 e 66404
* Prefixo 2 nº de fabricação 68037
* Prefixo 3 nº de fabricação 66963
* 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 - não existe mais
* 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)

b) Vagões, vagonetes e outros, em um total de 141 (cento e quarenta e uma) unidades, a saber:

* 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 vagões de ferro tipo caçamba basculante
* 02 pranchas com lastro de madeira
* 01 guincho ferroviário

Artigo 2º - com relação aos vagões de ferro, com muitos exemplares idênticos, deverá ser feita uma seleção realizada em conjunto com pessoal especializado da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, para aproveitamento de parte como reserva técnica em futuro projeto de revitalização da ferrovia, procedendo-se à liberação do restante.

Artigo 3º - a área envoltória definida pelo Decreto Estadual nº 13.426, de 16.03.79, fica livre de restrições pelo CONDEPHAAT, salvo nos seguintes setores:

I - do ponto inicial do quilômetro 2 (dois) - ponto de coordenadas UTM 7.411.310 mN e 319.100 mE - até a divisa dos municípios de São Paulo e Cajamar - ponto de coordenadas 7.410.760 mN e 313.620 mE - em uma faixa de 50 (cinqüenta) metros da margem esquerda do Rio Juquery; ao sul, no interior do Parque Anhanguera, em uma faixa de 300 (trezentos) metros da linha férrea e, no restante, em uma faixa de 25 (vinte e cinco) metros a partir do leito da linha férrea (Zona 1);

II - da divisa dos municípios de São Paulo e Cajamar - ponto de coordenadas 7.410.760 mN e 313.620 mE - 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 - ao norte, em uma faixa de 50 (cinquenta) metros da margem esquerda do Rio Juquery; ao sul, excepcionalmente no Bairro do Polvilho, entre as ruas Analândia e Fernão Dias, em uma faixa de 20 (vinte) metros da linha férrea; e, no restante, em uma faixa de 25 (vinte e cinco) metros a partir do leito da linha férrea (Zona 2);

III - do cruzamento da estrada de ferro com o oleoduto - ponto de coordenadas 7.410.380 mN e 311.290 mE - até a ponte da estrada de ferro sobre o Rio Juquery - ponto de coordenadas 7.411.590 mN e 309.300 mE - ao norte, em uma faixa de 50 (cinquenta) metros da margem esquerda do Rio Juquery e, ao sul, em uma faixa de 25 (vinte e cinco) metros da linha férrea (Zona 1);

IV - da ponte da estrada de ferro sobre o Rio Juquery - ponto de coordenadas 7.411.590 mN e 309.300 mE - até o cruzamento da linha férrea com a estrada Cajamar-Polvilho - ponto de coordenadas 7.413.630 mN e 310.190 mE - a oeste, em uma faixa de 50 (cinquenta) metros do Ribeirão dos Cristais (Zona 1) e, a leste, dentro do traçado da estrada Cajamar-Polvilho (Zona 2);

V - do cruzamento da linha férrea com a estrada Cajamar-Polvilho - ponto de coordenadas 7.413.630 mN e 310.190 mE - até o local denominado "Entroncamento" - ponto de coordenadas 7.413.820 mN e 310.170 mE - a leste, dentro do traçado da estrada de ferro Cajamar-Polvilho e, a oeste, em uma faixa de 50 (cinquenta) metros da linha férrea (Zona 1).

Artigo 4º - São estabelecidas as seguintes diretrizes para os setores da área envoltória sujeitos a restrições:

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 de estrada de ferro.

b) a área contígua à faixa de domínio da ferrovia, numa largura de 5 metros de cada lado e ao longo de todo o percurso tombado deverá ser destinada:

* a tratamento paisagístico em caso de ocupações de caráter urbano-industrial;

* no caso de áreas reflorestadas com essências a 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 CONDEPHAAT.

d) Não serão toleradas nas áreas envoltórias sujeitas a restrições, tais como definidas por esta Resolução, as atividades de extração mineral, inclusive minérios da classe II e movimentação de terra que coloque em risco a integridade do bem tombado.

Artigo 5º - Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo - CONDEPHAAT autorizado a inscrever no Livro de Tombo competente a regulamentação contida nesta Resolução, para seus efeitos legais e de direito.

Artigo 6º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

289

[REPORTE N

NO.	OTRO FACSIMIL
01	CLANEL ARTES GRA

290

946

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Rua Mauá nº 51 – 2º andar - Bairro da Luz – São Paulo – SP
Cep: 01028-900
Tel: 3351.8002 Fax – 3337.3955

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Transmissão de Fax

De: CONDEPHAAT/ Presidência
Fax: 3337-3955

Para: Sr. Edson da Cunha Almeida

A/C -

Fax: 39171500

Nº de páginas 03, incluindo esta

Data: 26 / 06 / 03

Caso haja algum problema com esta transmissão, favor contatar o telefone 3351.8039

(REPORTE DE TRANSMISION)

NO.	OTRO FACSIMIL	HORA DE INICIO	[illegible]	[illegible]
01	CLANEL ARTES GRA	22 MAR. 04:[illegible]	01'18	TERM

291

946

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Rua Mauá nº 51 – 2º andar - Bairro da Luz – São Paulo – SP
Cep: 01028-900
Tel: 3351.8002 Fax – 3337.3955

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Transmissão de Fax

De: CONDEPHAAT/ Presidência
Fax: 3337-3955

Para: Sr. Edson da Cunha Almeida

A/C -

Fax: 39171500

Nº de páginas 02, incluindo esta

Data: 22 / 05 / 03

Caso haja algum problema com esta transmissão, favor contatar o telefone 3351.8039

[REPORTE DE TRANSMISION]

NO.	OTRO FACSIMIL	HORA DE INICIO	DURACION	MOD	PAGINAS	RESULTADO
01	4447 4073	22 MAY. 04:02PM	01'34	TRANS	02	OK

292

946

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Rua Mauá nº 51 – 2º andar - Bairro da Luz – São Paulo – SP
Cep: 01028-900
Tel: 3351.8002 Fax – 3337.3955

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Transmissão de Fax

De: CONDEPHAAT/ Presidência
Fax: 3337-3955

Para: Dr. Rodrigo Gorga Campos

A/C -

Fax: 4447-4073

Nº de páginas 02, incluindo esta

Data: 22 / 05 / 03

Caso haja algum problema com esta transmissão, favor contatar o telefone 3351.8039

Fls. 1

PROCESSO N.º SC 03721 ANO 1986

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

PROCESSO N.º SC 03721

INTERESSADO: CÂMARA MUNICIPAL DE CAJAMAR

PROCEDÊNCIA:

DATA: 15.07.86

ASSUNTO: Tombamento da Estrada de Ferro Perus/Pirapora.

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO

1

1

CONDEPHAAT

PROCESSO N.º 21273/80 V.I e II

Ao
Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT

Senhor Presidente,,
Estão estabelecidas as seguintes características para o processo identificado pelo número acima.

Data de abertura	08/05/80	Técnico responsável	Silvia Wolf
Posse atual da documentação	Condephaat	Setor	SHA

Data Prevista para Encerramento	

Processo apensado ao processo n.º	3721/86G.414	Processo de referência	

INTERESSADO

X	Pessoa Física.		Pessoa Jurídica.		Poder Público.

Nome	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária				
RG / CNPJ		Telef.		CEP	
Ender.		Bairro			
Mun.	S. Paulo			UF	

LOCAL

Ender:			
Bairro:		N.º do contribuinte	
Município	Cajamar e S. Paulo	Município cód. n.º:	

SITUAÇÃO

	Denúncia		Solicitação de regularização		Pedido de Certidão.
	Solicitação de informações	X	Pedido de tombamento		Retorno de informações (inf. Processo)
	Solicitação de aprovação		Pedido de qualificação como Estância		Outra
Outra:					

ASSUNTO

	Projeto		Informações Gerais		Cartazes/ Painéis/ Anúncios		Alteração Ambiental.
	Obra		Reforma		Diretrizes		Pesquisa Mineral
	Serviços de Conservação	X	Tombamento		Demolição.		Extração Mineral
	Alteração do Sistema Viário		Mudança de Uso		Restauração		Outro (especificar abaixo)
Outro:							
N.º Processo CADAN (Somente para Cartazes / Painéis / Anúncios)							

OBJETO

	Área natural.		Sítio Arqueológico		Área envoltória de Edificação tombada.
	Edificação.		Bem Móvel.		Área envoltória de Núcleo Histórico tombado.
	Núcleo Histórico.		Patrimônio Imaterial		Área envoltória de Sítio Arqueológico tombado.
	Segmento Urbano.		Área envoltória de Área Natural tombada	X	Outro.

São Paulo, 07 de agosto de 2001

Assinatura

2

Câmara Municipal de Cajamar

Estado de São Paulo

GABINETE DO PRESIDENTE

Ofício GP nº 126/86.

Cajamar, 13 de junho de 1986.

Senhor Governador:

Apraz-me encaminhar a Vossa Excelência, cópia autêntica do Requerimento nº 48/86, de iniciativa do nobre Vereador Ednor Carlos dos Santos, que foi devidamente aprovado pelo Plenário desta Egrégia Edilidade, em Sessão Ordinária realizada no dia 11 p.p.

Ao ensejo renovo-lhe os protestos da mais alta estima e distinta consideração.

Cordialmente,

NELSON MARTINELI
Presidente

Ao Exmo. Sr.
Dr. André Franco Montoro
DD. Governado do Estado de
SÃO PAULO - SP

AFO/GP/86

Recebido na ATG
em 20 JUN 86
as 15 horas

Câmara Municipal de Cajamar

Estado de São Paulo

GABINETE DO VEREADOR

R E Q U E R I M E N T O Nº 48/86

CÂMARA MUNICIPAL DE CAJAMAR
APROVADO em Discussão e Votação Única
com 09 (nove) votos favoráveis
e 0 (zero) contrários
em 11/06/86
PRESIDENTE

Senhor Presidente :

Senhores Vereadores:

Requeiro à Mesa, após deliberação do Plenário, seja oficiado ao Exmo. Sr. Dr. Modesto Carvalhosa, DD. Presidente do CONDEPHAAT (Conselho de defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado), no sentido de que envide esforços para que seja concluído o Processo de Tombamento da Estrada de Ferro Perus/Pirapora, situada neste município. Requeiro outrossim sejam encaminhadas cópias deste às seguintes autoridades e órgãos: Exmos.Srs.Governador do Estado, Prefeito Municipal de Cajamar, Prefeito Municipal de São Paulo, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, Secretário dos Transportes, Secretário da Cultura, Secretário de Esportes e Turismo, Secretário dos Negócios Metropolitanos, Presidente da Emplasa, APMF (Associação de preservação da Memória Ferroviária) e FPHAN (Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

J U S T I F I C A T I V A

Tramita no CONDEPHAAT o Processo nº 21273/80 sendo que em Sessão Plenária realizada no dia 30/07/84, ficou aprovado o Tombamento da Estrada de Ferro Perus/Pirapora. A deliberação foi comunicada ao Exmo. Sr. Prefeito Municipal de Cajamar, através do Ofício GP nº 509 datado de 03/08/84, onde aquele órgão enfatizou a proibição de qualquer atividade que venha a descaracterizar a referida ferrovia.

No entanto até o presente momento não houve oficialização do Tombamento, nem foi tomada qualquer medida no sentido de efetivamente se preservar aquele patrimônio, que não é do município de Cajamar, mas sim do Estado, e, porque não dizer do Brasil.

Cont..Fls. 02

Câmara Municipal de Cajamar

Estado de São Paulo

GABINETE DO VEREADOR

REQUERIMENTO Nº 48/86 Fls. 02

Com o passar do tempo, dada a lentidão do Processo de Tombamento, e estando as máquinas desativadas, os trilhos e o próprio leito da ferrovia expostos aos rigores do tempo, a referida Estrada de Ferro está se deteriorando, havendo a necessidade de que se tome medidas urgentes, caso contrário a mesma acabará ficando irremediavelmente perdida, causando grande prejuízo cultural à nossa comunidade.

Sala das Sessões, 05 de junho de 1986.

EDNOR CARLOS DOS SANTOS
Vereador

ORDEM DO DIA DA
Sessão Ordinária de 11/06/1986
Presidente:
1.o Secretário:

SECRETARIA DE ESTADO DO GOVERNO

05/9

Folha de informação rubricada sob n.º _____

do _____ n.º _____ / _____ (a) _____

DESPACHO CM Nº 1190/86

EXPEDIENTE OF 126 de 13.6.86

INTERESSADO CM DE CAJAMAR

ASSUNTO TOMBAMENTO DA ESTRADA DE FERRO PERUS/PIRAPORA (PROC 21273/80)

ENCAMINHE-SE SECRETARIA DA CULTURA

COORDENADORIA MUNICÍPIOS
SECRETARIA GOVERNO

Coordenadoria dos Municipios, 25.6.86

acntm

SEC. DE ESTADO DA CULTURA

15 JUL 1986 48 003721

SEC. CONTROL. ADMINISTRATIVA

Sr. Diretor do S. C. A.:

Devidamente autuado ~~juntado~~ fls. 02 a 05 está o presente processo em condições de ser encaminhado a(o) GS p/ prosseguimento.

S. Protocolo, 15 07 86 a)

Chefia de Gabinete.

Recebido em 16/7/86

Segue ... juntado a nota data, documento ... pol ... rubricado sob nº 06

São Paulo, 17 de julho de 1986

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º Fls. 06

do PROCESSO SC n.º 3721 / 86 (a)

Interessado: CÂMARA MUNICIPAL DE CAJAMAR.

Assunto: Tombamento da Estrada de Ferro Perus/Pirapora.

Ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT, para manifestação.

GS, em 17 de julho de 1.986.

MANOEL LUIZ LUCIANO VIEIRA
Chefe de Gabinete

EPA/rh.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 07

do P.S.C. n.º 03721/86 (a)

Interessado: CÂMARA MUNICIPAL DE CAJAMAR

Assunto: Tombamento da Estrada de Ferro Perus/Pirapora.

Ao STCR para informar com urgencia.

GP/CONDEPHAAT, 22 de julho de 1986.

MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

NV/ahm

150.000 - VIII-984

Impr. Serv. Gráf. SICCT

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Folha de Informação
Rubricada sob n.º

Do	Número	Ano	Rubrica

Ao arquiteto Silvia
para manifestação
S.T.C.R., 4 / 8 / 86.

SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º 09

do.....n.º...../..... (a).....

Interessado:

Assunto: PROCESSO Nº SC.03721/86

À Diretoria Técnica,

Conforme já venho informando em diversos ofícios que se reportam ao assunto, o Serviço Técnico já prestou informações técnicas sobre a Estrada de Ferro Perus Pirapora, suficientes para determinarem decisão de tombamento pelo órgão colegiado, à qual até o momento não foi homologada.

Não vejo como este serviço poderá prestar esclarecimentos e informações das razões de não homologação da decisão do colegiado tendo em vista que sua função é a de subsidiar as decisões do conselho e não verificar suas efetivações.

Isto posto, venho apenas reiterar que dentre os inúmeros e variados processos paralelos que tramitam sobre este assunto no Condephaat ou na própria Secretaria, como este em questão, há o proc. nº 21273/80 que trata do tombamento especificamente. Seria de bom alvitre consultá-lo

STCA, 25 de agosto de 1986

Flávio F. Scwolff
arquiteto

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

10

A Presidência
Encaminhamos informação conforme solicitado.
Reiteramos a necessidade de uma decisão quanto a homologação pelo senhor Secretário do Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora.
28/08/86

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 10

do P.CONDEPHAAT n.º 03721/ 86 (a)

Interessado: CÂMARA MUNICIPAL DE CAJAMAR

Assunto: Tombamento da Estrada de Ferro Perus/Pirapora.

À Chefia de Gabinete,

Devidamente instruído conforme Parecer do Serviço Técnico, as fls.9 e 9v devolvemos a Vossa Senhoria para as providências cabíveis.

GP/CONDEPHAAT, 29 de agosto de 1986.

MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

Chefia de Gabinete.
Recebido em 1º / 9 / 86

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

De ordem do Sr. Chefe de Gabinete
encaminho-se ao Condephaat
Para manifestar conjunto com o Processo
21 273/80 que trata
do mesmo assunto.
Chefia de Gabinete em 12/11/86

ELEONORA PORTELLA ARRIZABALAGA
Assessor Técnico do Gabinete

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

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

(a).....

Câmara Municipal de Cajamar

Estado de São Paulo

GABINETE DO PRESIDENTE

Ofício GP nº 126/86.

Cajamar, 13 de junho de 1986.

Senhor Governador:

Apraz-me encaminhar a Vossa Excelência, cópia autêntica do Requerimento nº 48/86, de iniciativa do nobre Vereador Ednor Carlos dos Santos, que foi devidamente aprovado pelo Plenário desta Egrégia Edilidade, em Sessão Ordinária realizada no dia 11 p.p.

Ao ensejo renovo-lhe os protestos da mais alta estima e distinta consideração.

Cordialmente,

NELSON MARTINELI
Presidente

Ao Exmo. Sr.
Dr. André Franco Montoro
DD. Governado do Estado de
SÃO PAULO - SP

AFO/GP/86

Recebido na ATG
em 20 JUN 86
as 13 horas

Câmara Municipal de Cajamar

Estado de São Paulo

GABINETE DO VEREADOR

R E Q U E R I M E N T O Nº 48/86

CÂMARA MUNICIPAL DE CAJAMAR
APROVADO em Discussão e Votação Única
com 09 (nove) votos favoráveis
e 0 (zero) contrários
em 11/06/86
PRESIDENTE

Senhor Presidente :

Senhores Vereadores:

Requeiro à Mesa, após deliberação do Plenário, seja oficiado ao Exmo. Sr. Dr. Modesto Carvalhosa, DD. Presidente do CONDEPHAAT (Conselho de defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado), no sentido de que envide esforços para que seja concluído o Processo de Tombamento da Estrada de Ferro Perus/Pirapora, situada neste município. Requeiro outrossim sejam encaminhadas cópias deste às seguintes autoridades e órgãos: Exmos.Srs.Governador do Estado, Prefeito Municipal de Cajamar, Prefeito Municipal de São Paulo, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, Secretário dos Transportes, Secretário da Cultura, Secretário de Esportes e Turismo, Secretário dos Negócios Metropolitanos, Presidente da Emplasa, APMF (Associação de preservação da Memória Ferroviária) e FPHAN (Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

J U S T I F I C A T I V A

Tramita no CONDEPHAAT o Processo nº 21273/80 sendo que em Sessão Plenária realizada no dia 30/07/84, ficou aprovado o Tombamento da Estrada de Ferro Perus/Pirapora. A deliberação foi comunicada ao Exmo. Sr. Prefeito Municipal de Cajamar, através do Ofício GP nº 509 datado de 03/08/84, onde aquele órgão enfatizou a proibição de qualquer atividade que venha a descaracterizar a referida ferrovia.

No entanto até o presente momento não houve oficialização do Tombamento, nem foi tomada qualquer medida no sentido de efetivamente se preservar aquele patrimônio, que não é do município de Cajamar, mas sim do Estado, e, porque não dizer do Brasil.

Cont..Fls. 02

Câmara Municipal de Cajamar

Estado de São Paulo

GABINETE DO VEREADOR

REQUERIMENTO Nº 48/86 Fls. 02

Com o passar do tempo, dada a lentidão do Processo de Tombamento, e estando as máquinas desativadas, os trilhos e o próprio leito da ferrovia expostos aos rigores do tempo, a referida Estrada de Ferro está se deteriorando, havendo a necessidade de que se tome medidas urgentes, caso contrário a mesma acabará ficando irremediavelmente perdida, causando grande prejuízo cultural à nossa comunidade.

Sala das Sessões, 05 de junho de 1986.

EDNOR CARLOS DOS SANTOS
Vereador

ORDEM DO DIA DA
Sessão Ordinária de 11/06/1986
Presidente:
1.o Secretário:

RECEBIDO NA D. E. - A. T. G.
EM 23/06/86
AS 7:00 HORAS

RECEBIDO - DGI
23/06/86
CAP-MUNICIPIOS

SECRETARIA DE ESTADO DO GOVERNO

Folha de informação rubricada sob n.º _____

do _____ n.º _____ / _____ (a) _____

DESPACHO CM Nº 1190/86

EXPEDIENTE OF 126 de 13.6.86

INTERESSADO CM DE CAJAMAR

ASSUNTO TOMBAMENTO DA ESTRADA DE FERRO PERUS/PIRAPORA (PROC 21273/80)

ENCAMINHE-SE SECRETARIA DA CULTURA

COORDENADORIA MUNICÍPIOS
SECRETARIA GOVERNO

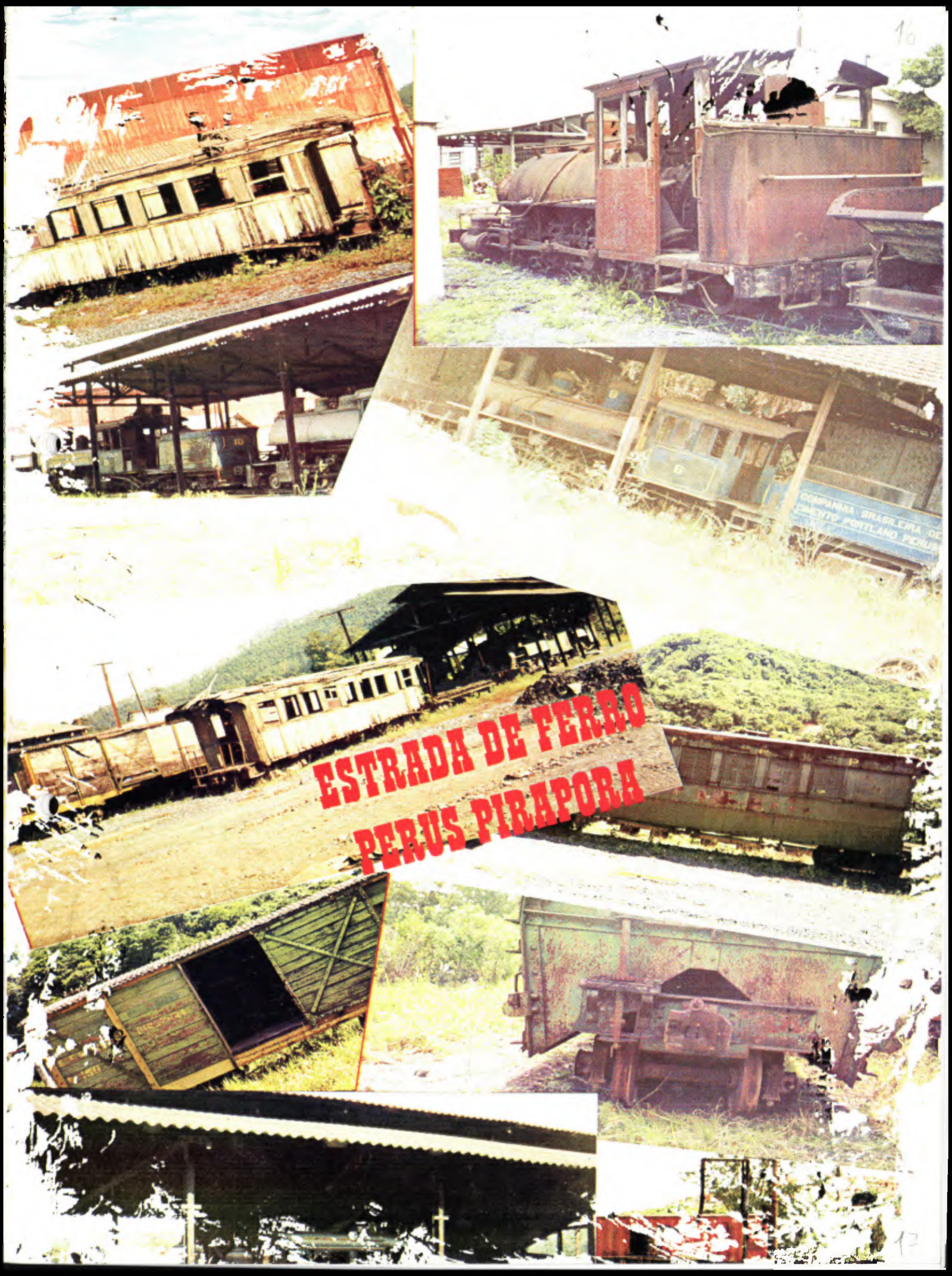
Coordenadoria dos Municipios, 25.6.86

aentm

ANDAMENTO

DEPENDÊNCIAS	DATA		DIAS DE PERMA-NÊNCIA	OBSERVAÇÕES
	ENTRADA	SAÍDA		

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO – Modelo Oficial 65


ESTRADA DE FERRO
PERUS PIRAPORA

APRESENTAÇÃO

O objetivo desse documento é levar às instituições públicas e privadas, bem como à impressa falada e escrita, a denuncia do descaso em que se encontra um dos mais interessantes componentes do patrimônio histórico de São Paulo.

Trata-se da Estrada de Ferro Perus–Pirapora, tombada pelo CONDEPHAAT em 1984, único exemplar de ferrovia de bitola estreita (60cm) próximo à capital paulista, testemunho material de uma importante fase da história dos transportes, bem como da industrialização de base em nosso país, cujo valor histórico é reconhecido internacionalmente.

Entregue ao tráfego em 1914, esteve em atividade ininterrupta até 1983, quando então foi desativada. Esta pequena ferrovia ligava a Estação Perus da antiga São Paulo Railway (atual E. F. Santos Jundiaí) ao município de Cajamar. São aproximadamente 20 quilômetros margeando o sinuoso Rio Juquery, dentro de sua faixa de mata ciliar.

O material rodante, locomotivas, carros e vagões, é oriundo na sua totalidade de fabricantes da América do Norte e Europa, além de contar com uma locomotiva de fabricação nacional. Esta diversidade de modelos em bitola estreita sem paralelo em nosso país e também no exterior despertou o interesse de compra de todo o acervo por parte de um ferrovia Histórica –Turística, a Edaville Rail Road dos Estados Unidos no ano de 1980.[1]

Em 1991 os proprietários da ferrovia enviaram ao CONDEPHAAT [2] o documento - "Estrada de Ferro Perus Pirapora - Uma Proposta de Revitalização". Respaldado tecnicamente na consultoria do engenheiro Francisco Gandara Mendes do setor ferroviário do IPT [3], e com consultas ao historiador especializado em ferrovias Dr. Célio Debes, mais a colaboração voluntária de membros da ABPF[4], que contribuíram com insumos igualmente importantes.

Esta proposta previa a criação de uma fundação em conjunto com a Prefeitura do Município de São Paulo e ou Governo do Estado de São Paulo. Partia do princípio de que a reativação da Ferrovia deveria ser um empreendimento auto-sustentável, a exemplo da experiência internacional, através da exploração turística, o que acarretaria na geração de novos empregos e renda para a população local.

A revitalização se daria em etapas, sendo que cada uma delas contemplaria uma parte do trajeto original, totalizando 20 Km de percurso entre Perus e Gato Preto. Este projeto inicial previa também a construção de instalações de apoio Turístico / Operacional, bem como a implantação de um Museu que atenderia ao princípio da Arqueologia Industrial. A operação da Ferrovia ficaria sob a responsabilidade da ABPF, que possui ampla experiência na operação e manutenção em várias Ferrovias Histórica-Turísticas no Brasil.

Na abertura da proposta o proprietário solicitava junto ao CONDEPHAAT, e em caráter de urgência, a análise da proposta de revitalização, bem como, a autorização das providências necessárias para o seu cumprimento, sob o risco de esse acervo deteriorar-se definitivamente.

Há mais de dezoito anos o patrimônio da ferrovia está sujeito ás determinações do CONDEPHAAT (Abertura do Processo Nº 21273/80 de 15 de Maio de 1980), e até hoje não expediu uma resolução final e completa sobre o acervo tombado. A morosidade deste órgão vem dificultando qualquer iniciativa no sentido de preservar a ferrovia.

Se por um lado a tramitação documental é lenta na máquina pública, o mesmo não ocorre com a integridade do acervo. Componentes importantes como locomotivas e carros, algumas do século passado, estão abandonadas ha anos ao tempo. Outras estão abrigadas precariamente em barracões úmidos, tomadas pela vegetação, e o que é mais grave prestes a ruir. Parte da via férrea vem sendo sistematicamente encobertas por movimentações ilegais de terra...

Assim é crucial a adoção de uma posição mais firme dos órgãos públicos, dos organismos

que fomentam a cultura, bem como a sociedade em geral, para a adoção de medidas que levam a reapropriação social deste valioso bem cultural.

Na exposição que se segue, a primeira parte, fruto de minuciosa pesquisa de *Nilson Rodrigues*, dá ênfase a dados técnicos das locomotivas tais como Empresa e fabricante, origem, número de série e ano de fabricação, bem como as ferrovias as quais serviram antes de serem adquiridas pela estrada de Ferro Perus Pirapora.

A Segunda parte elaborada pela regional Perus-Cajamar da ABPF, descreve os acontecimentos que envolveram a ferrovia no período mais recente e sugere medidas para que sua revitalização possa concretizar-se de imediato.

1. Conforme Estrada de Ferro Perus-Pirapora: uma proposta de revitalização – Editora Marca D'água - São Paulo - 1991.
2. CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico. Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.
3. IPT – Instituto de pesquisas tecnológicas de São Paulo.
4. ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. Associação sem fins lucrativos fundada em 1977.

**** "A EFPP deve ser entendida como um Documento-Monumento único no mundo pelo seu precioso acervo ferroviário, síntese das máquinas que trafegaram no Brasil na extinta bitola de 60 cm. Fruto das concessões estaduais de estradas de ferro regidas pela lei Nº 30 de 13 de Junho de 1832, essa singular via férrea, pioneira no Estado de São Paulo como estrada de ferro Industrial, constitui-se em marco de um tempo econômico definido pelo capital industrial.***

Cientes da importância cultural da estrada de ferro Perus-Pirapora, importa agora colocá-la em uso social, não só como documento vivo da história ferroviária nacional e internacional, mas também como uma excelente opção de lazer para a população da área metropolitana de São Paulo."

* Texto extraído na íntegra do documento: "Estrada de Ferro Perus – Pirapora: uma proposta de revitalização" Editora Marca d'água – 1991

Nelson Ap. Bueno de Camargo
Diretor de Eventos
Regional Perus-Cajamar – ABPF

Estrada de Ferro Perus-Pirapora

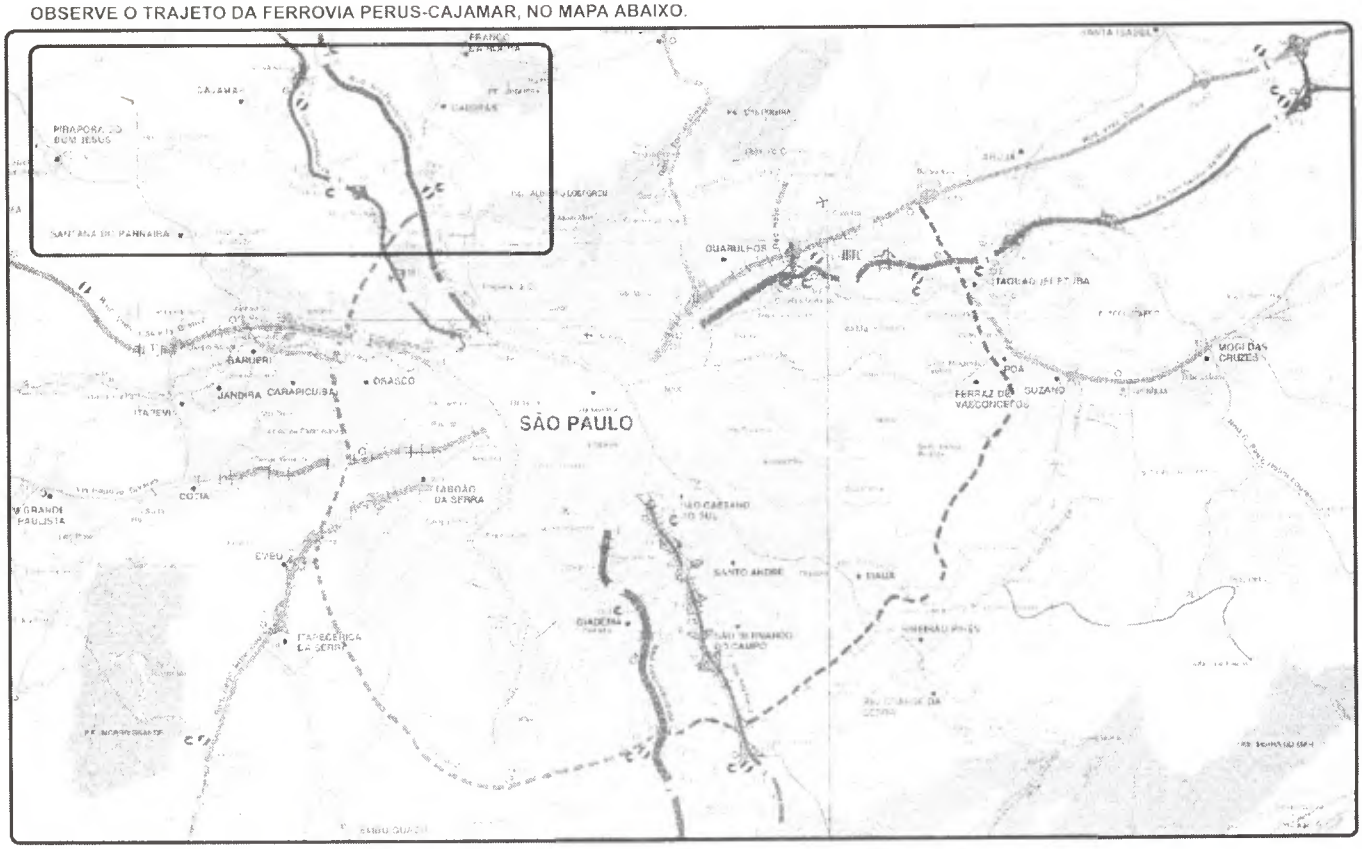
Último santuário em bitola estreita

Nilson Rodrigues

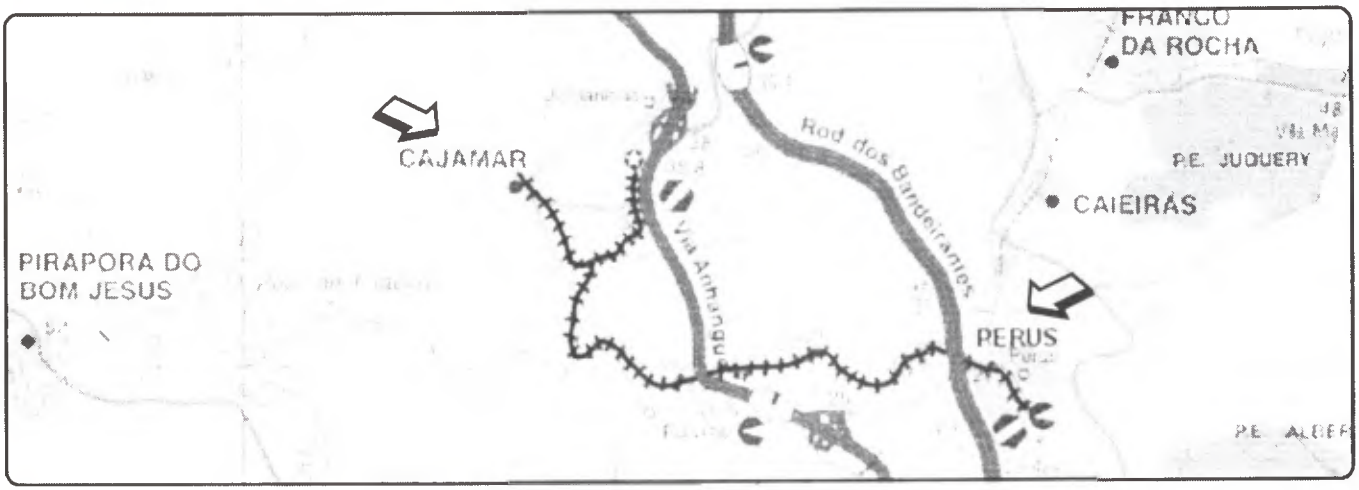
Texto originalmente publicado na Revista Brasileira de Ferreo Modelismo Ano III - n.º 9 Abr/Set 91.(Frateschi)

MAPA VISÃO GERAL DE SÃO PAULO

OBSERVE O TRAJETO DA FERROVIA PERUS-CAJAMAR, NO MAPA ABAIXO.



TRAJETO DA ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA (EFPP)



Mapa de localização da Estrada de Ferro Perus-Pirapora no futuro Anel Viário

PÁTIO DE PERUS - 1.972

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA

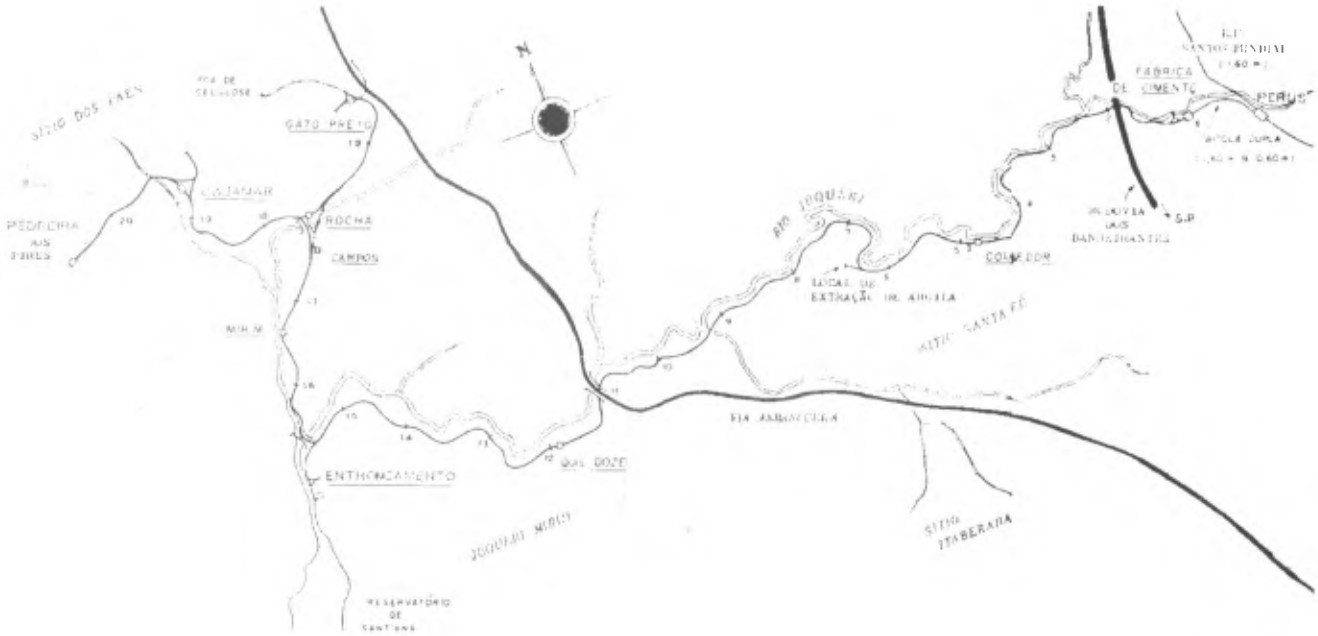
- ÚLTIMO SANTUÁRIO EM BITOLA ESTREITA (60 cm) -

Nilson Rodrigues

Este breve artigo trata de uma estrada de ferro que, embora reconhecida internacionalmente como a maior coleção de material de bitola estreita (60 cm) jamais reunido, e embora situada próxima a um grande centro como São Paulo, é na verdade, muito pouco conhecida pela maioria dos fãs da ferrovia no Brasil.

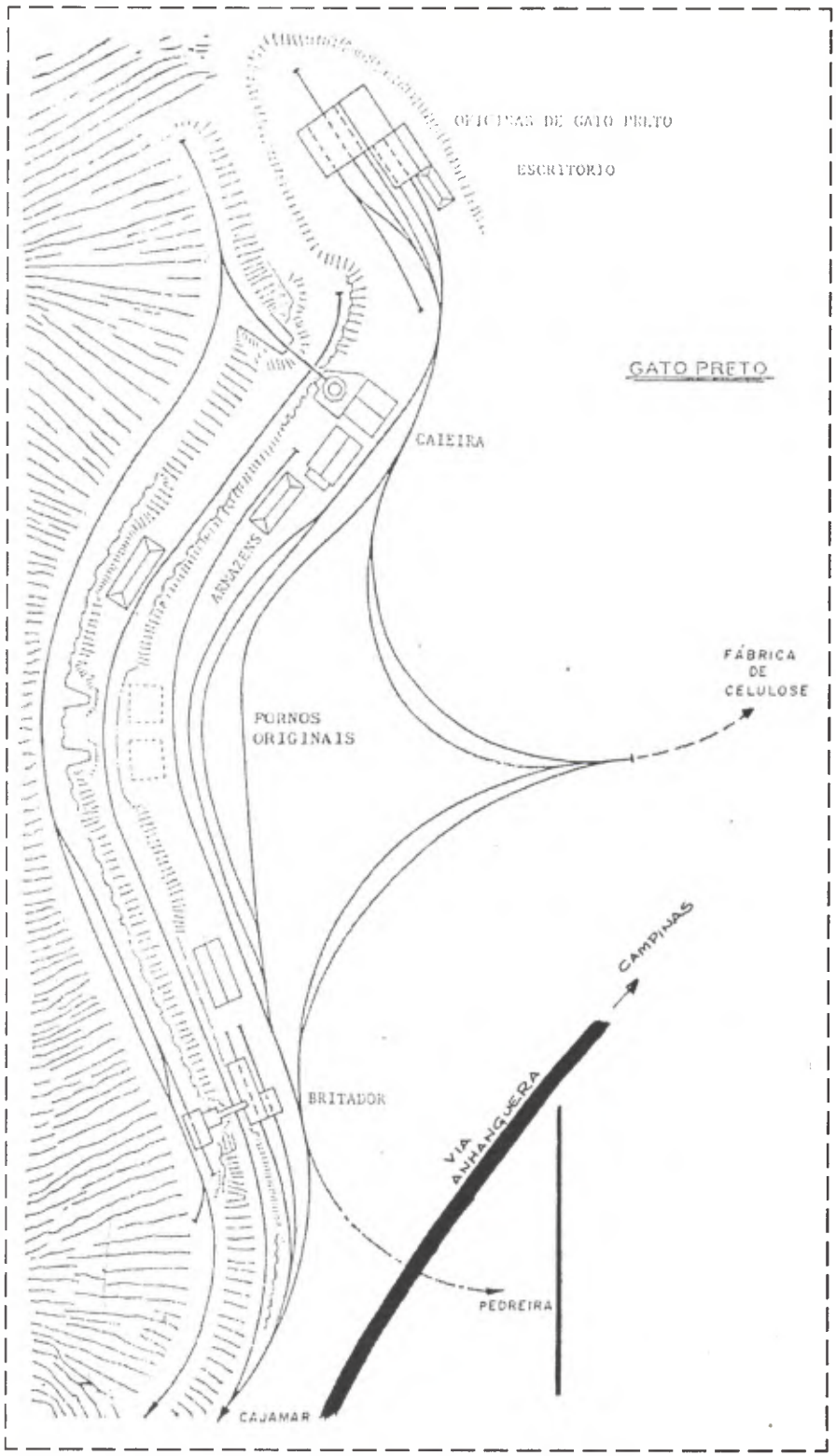
Ativa até 1983, quando cessaram as operações da Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus (CBCPP), a ferrovia encontra-se hoje, em completo

ESTRADA DE FERRO PERUS-PIRAPORA



abandono, com todo o material ao tempo, perdendo-se inexoravelmente, sem que algo de objetivo esteja sendo feito no sentido de preservá-lo.

Trataremos de mostrar aqui um histórico, bem como sua localização, e uma listagem do material rodante, para dar uma idéia aos que desejarem conhecer esta interessante ferrovia antes que seja tarde.



AO LADO

Gato Preto à época da fundação da ferrovia (1914). Os fornos estão à direita, servidos por uma ferrovia que trazia o minério da pedreira da "Bocaina", passando por um interessante viaduto.

A via Anhanguera passa hoje pela parte esquerda da foto.

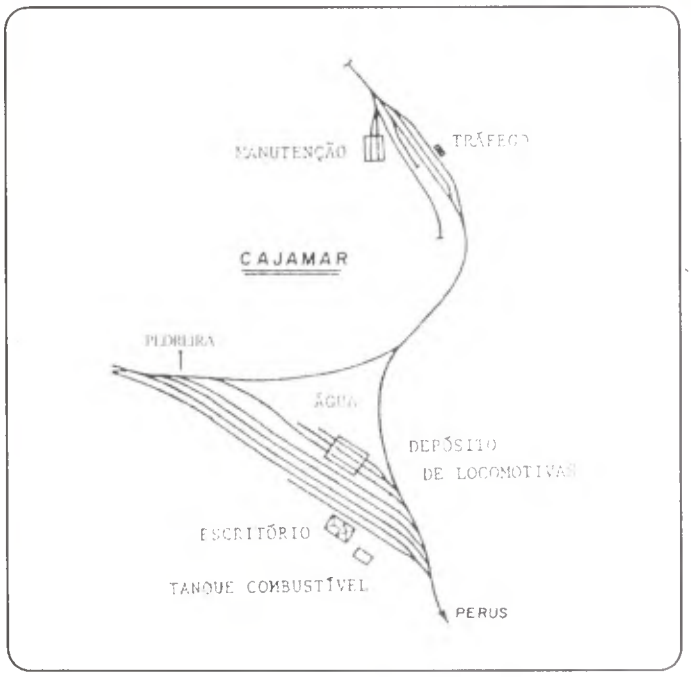
(Foto ABPF/Nilson Rodrigues)

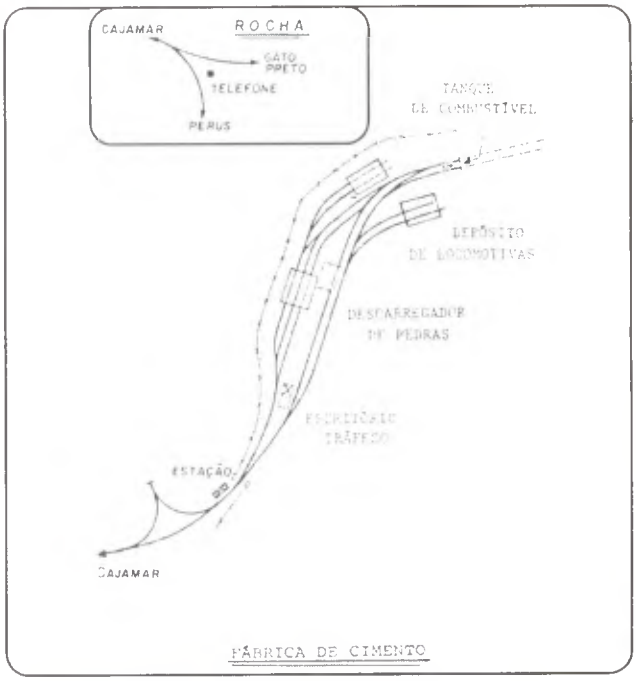
AO LADO - Estação do Entroncamento (1982). Daqui deveria sair o ramal para Pirapora. Originalmente a estação era prevista com um triângulo de reversão.

À época da foto, a estação já estava desativada e os trilhos já haviam sido removidos.

(Foto: Nilson Rodrigues)

ABAIXO - Mapas de Cajamar e da fábrica de cimento.





HISTÓRICO

A ferrovia iniciou suas operações em 1914, com o objetivo básico de transportar cal produzido no Bairro do Gato Preto, município de Cajamar, para os trilhos da então SPR, mais tarde Santos-Jundiai, no Bairro de Perus, extremo norte-noroeste do município de São Paulo.

A concessão para a construção da ferrovia foi obtida em 1910, por Silvio de Campos, Mario W. Tibiriçá e Clemente Neidhardt, e fazia parte do projeto a ligação da ferrovia até a cidade-santuário de Pirapora do Bom Jesus.

Aparentemente, o projeto de transporte de romeiros até Pirapora foi a forma de conseguir a concessão para a construção, pois uma ferrovia de 20 Km somente para um fim tão es-

ACIMA - Locomotiva n.º 3 - "Dr. Jambeiro" - Baldwin 2-4-0, no pátio de Gato Preto, em 1914. Observe-se o carro de passageiros aberto, e o viaduto de ligação da pedreira com os fornos. O viaduto foi removido na época da construção da via Anhanguera. (Foto: ABPF/Nilson Rodrigues)

ABAIXO - Pátio de Cajamar (1970), visto da subida para a Pedreira dos Pires, em direção à saída para Perus. À esquerda, o depósito de locomotivas. (Foto: Guido Mota)

pecífico, ou seja, transporte de cal, não iria convencer as autoridades da época. Desta forma, embora o nome da ferrovia tenha ficado como Estrada de Ferro Perus Pirapora, o fato é que a ligação até o Santuário de Pirapora nunca saiu do papel. Em 1925, fundou-se a Brazilian Portland Cement Co., empresa canadense, e primeira firma produtora de cimento no Brasil, que estabeleceu-se no Bairro de Perus.

Em função dos estudos efetuados,

Composição típica do início da ferrovia, com a locomotiva n.º 2, PARNAHYBA, cruzando o rio Juqueri, em direção a Gato Preto. A ponte foi removida nos anos 50.
(Foto: ABPF/Nilson Rodrigues)

a extração de minério ficou definida em Cajamar, antigamente chamado de Água Fria. A partir daí, a ferrovia passou a servir também como meio de transporte do calcáreo extraído em Cajamar, sendo feito o acréscimo do ramal para Cajamar, partindo da estação de Campos, no km. 17,5.

Em 1951, todo o conjunto ferrovia-fábrica-pedreiras foi comprado pelo grupo de J. J. Abdalla, que o operou até 1974, quando, devido a problemas com as entidades financeiras, o governo alienou o acervo aos bens da união. Em 1981, o grupo readquiriu o complexo todo. Devido à falta de modernização da fábrica, já deficitária e a poluição causada pelo pó de cimento acabou por forçar o fechamento da mesma, o que ocorreu em 1983. A ferrovia perdeu então sua função básica, pois o transporte de passageiros havia sido paralizado em 1972.

LOCALIZAÇÃO

Para maior compreensão, estamos anexando um mapa da ferrovia, com detalhes dos pátios de Perus, Cajamar e Gato Preto, com as referências para as rodovias Anhanguera e Bandeirantes. Note-se que a rodovia dos Bandeirantes passa bem próxima a fábrica de cimento, e a Anhanguera próxima ao bairro de Gato Preto. Nos últimos anos de operação, devido à desativação gradual das minas de cal, o pátio de Gato Preto perdeu quase que totalmente sua função, utilizando-se apenas as instalações da oficina. Note-se que o traçado original era Perus-Gato Preto, passando pela estação de Entroncamento, de onde, segundo o projeto, partiria o ramal de Pirapora, passando pela cidade de Sant'Ana do Parnaíba. É interessante observar também que o local chamado de Entroncamento, era composto de um triângulo, convergindo para o mesmo o ramal de Gato Preto e o ramal vindo de Perus, havendo ainda um ligação direta de Perus a Gato Preto. Posteriormente o ramal Gato Preto-Entroncamento foi erradicado,e a ponte metálica sobre o rio Juqueri foi removida. Também foi erradicada a ligação Perus-Gato Preto, no local chamado de Campos, pois o pátio de Gato Preto passou a ser utilizado como auxiliar de Cajamar.

LOCAIS PARA OBSERVAÇÃO

É possível observar, da rodovia dos Bandeirantes, o que restou da fábrica de cimento e boa parte da via entre os kms. 1,0 e 2,5. Da Anhanguera, pode-se observar o pátio de Gato Preto, as pedreiras desativadas de cal e a passagem da EFPP sob a rodovia, no Km. 30,5. 0 pátio de Cajamar pode ser visto da estrada que liga a cidade à via Anhanguera. Naturalmente, o acesso interno às instalações é mais difícil, devido à proibição normal.

SERVIÇOS DE PASSAGEIROS

O serviço de passageiros operou até 1972. As composições, na verdade, eram sempre mistas, pelo menos do que se pode deduzir das fotos, mesmo as mais antigas. Os carros de passageiros originais eram abertos, como se pode ver nas fotos.

Originalmente a composição de passageiros fazia o trecho Perus-Gato Preto, com parada na estação de Entroncamento e vice-versa. Nos Guias "Levy", da época, constam os trens M1 e M2 ("M" de Misto), indo somente até Entroncamento e dali voltando, pois o restante do trecho não era considerado oficialmente, devido à concessão obtida. Com a inclusão do ramal de Cajamar e a posterior desativação da ligação em Campos, o trem passou a fazer o seguinte trajeto: Perus, Entroncamento, Cajamar e Gato Preto, ida e volta.

Durante as últimas. décadas de funcionamento, a composição básica do chamado "EME" ("M") era:

a) Locomotiva n.º 1 (2º) "Silvio de Campos" (0.6.2ST).
b) Dois carros de passageiros.
c) Um vagão prancha, opcional.

Com o fim do serviço de passageiros, o vagão cauda atrelado à composição de minério passou a ser empregado como transporte de pessoal, basicamente funcionários da empresa.

Locomotiva n.º 3 (ALCO 2-4-2 ST) em Schenectady, NY, 1926, embarcando para o Brasil. Note as inscrições na sela. (Foto: ALCO - Technical & Historical Society).

Locomotiva n.º 7 (PORTER 2-6-2) idêntica a n.º 6, adquirida em 1945, e fotografada aqui, saindo de Cajamar, 1974. Segundo consta, foram as últimas de bitola 60cm para o Brasil. (Foto: James Ehernberger)

MATERIAL RODANTE

Embora sendo uma ferrovia de pequeno porte, com um traçado de 21 km na linha tronco, a Perus Pirapora é, sem dúvida, a coleção de material rodante em bitola de 60 cm, mais variada de que se tem notícia. Isto porque a ferrovia comprou muito material de segunda mão, oriundo de estradas de Ferro que, ao longo do tempo, foram sendo desativadas. Entre as aquisições mais significativas constam: compra de material da Cantareira[1], em 1925; compra de material do ramal de Dumont, em Ribeirão Preto, em 1943; compra de material do ramal de 60 cm. da Paulista (Porto Ferreira), em 1957, e compra de Material da Usina Monte Alegre, de Piracicaba, em 1961. Deste material, grande parte era oriundo da Cantareira.

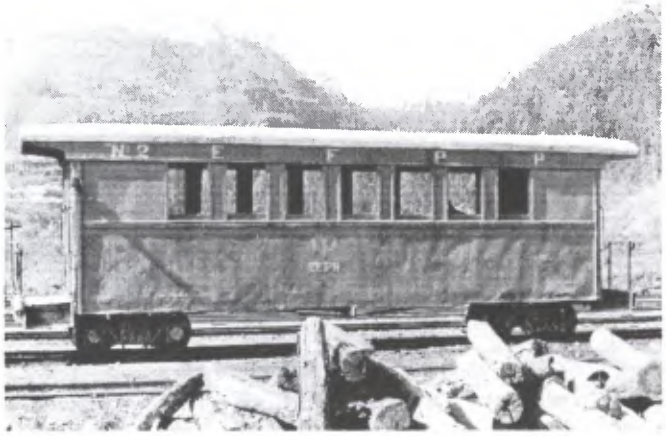
Nota 1. Tramway (pequena ferrovia urbana) da Cantareira ligava o bairro da Luz aos bairros de Jaçanã e a cidade de Guarulhos, operou até o início da década de 60.

0 material rodante original da EFPP era formado por:

02 locomotivas 4-6-0 (N.º 1 e 2)
02 locomotivas 2-4-0 (N.º 3 e 4)
10 vagões fechados de 4 eixos
10 vagões fechados de 2 eixos
10 vagões prancha de 4 eixos

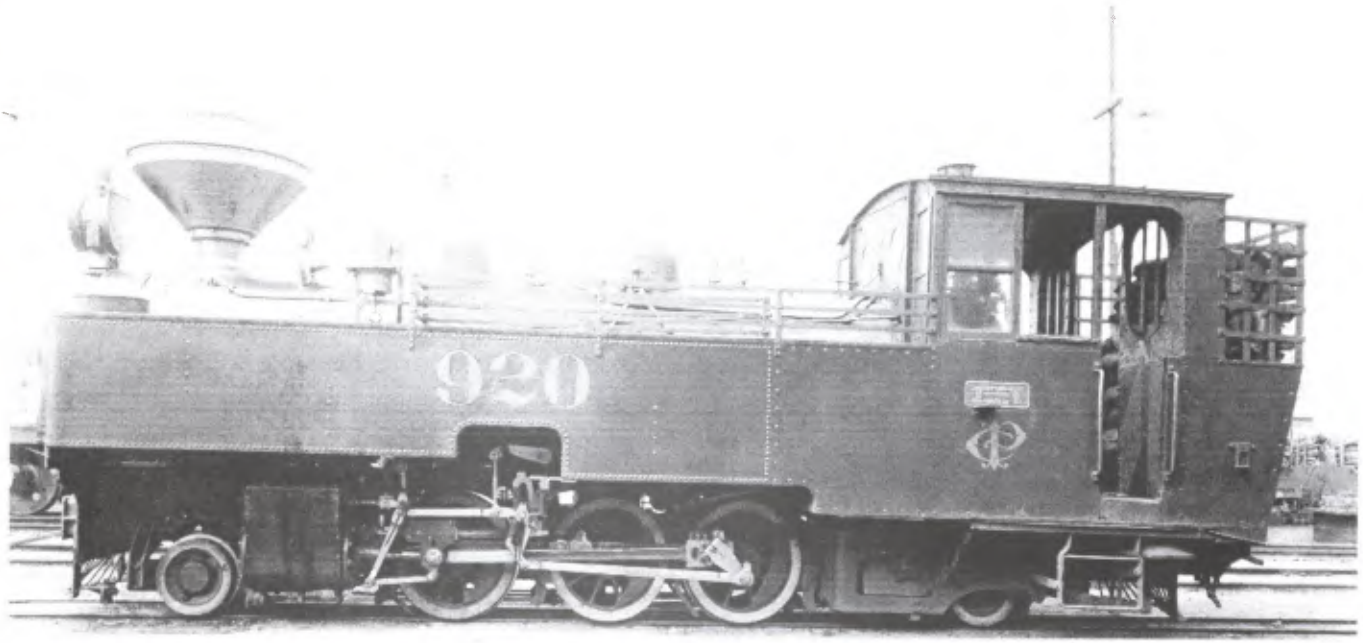
À fundação da Brazilian Portland Cement Co., cujo logotipo nas locomotivas era C.B.C.P., esta adquiriu seu próprio material rodante e passou a utilizar a via da EFPP. Por isso nota-se certa mescla na numeração de equipamentos, principalmente locomotivas.

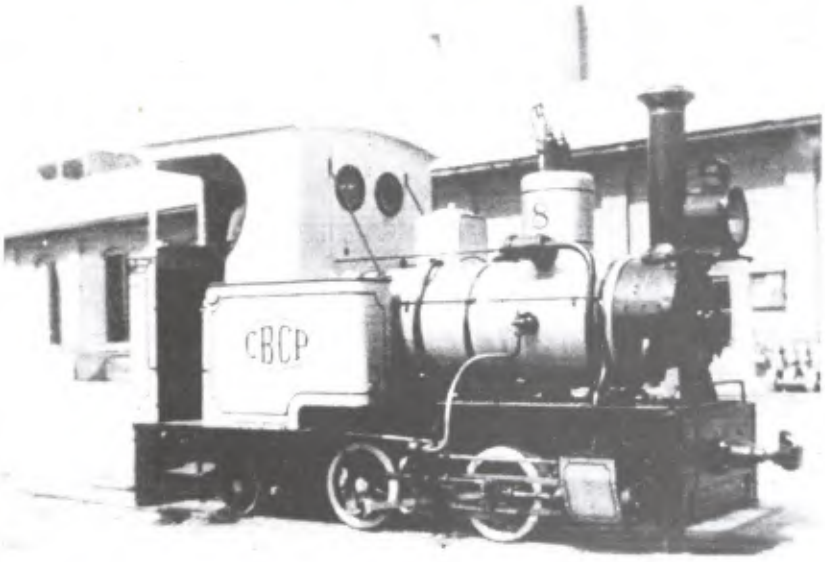
As locomotivas da C.B.C.P. foram numeradas de 1 a 7, sendo as 5 primeiras ALCO e as 2 últimas da PORTER, em 1945. A Companhia de Cimento adquiriu também os vagões gôndola de lateral basculante das firmas MAGOR e KOPPEL, que passaram a ser o material predominante da EFPP, para o transporte de calcáreo. A composição básica durante as últimas décadas era: locomotiva "grande", do tipo 2-6-2 ou 4-6-0, 18 a



ACIMA - Carro de passageiros n.º 2.

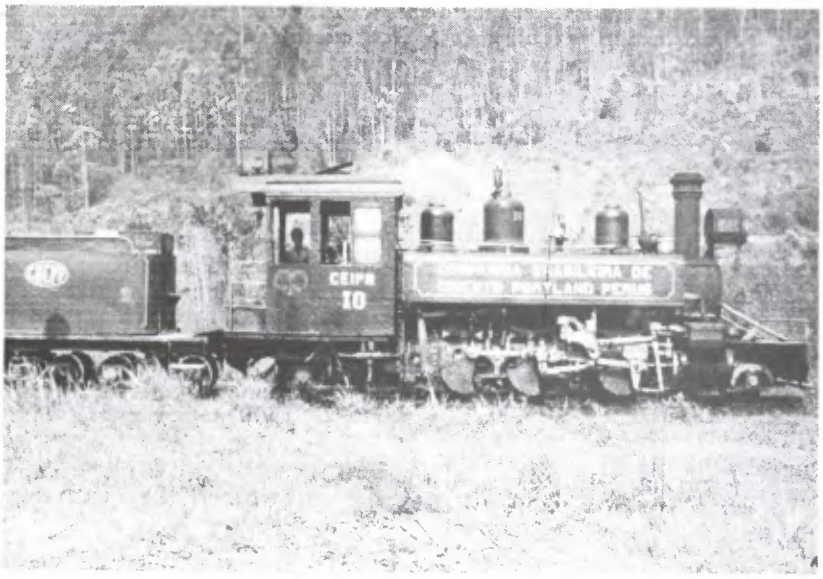
AO LADO - Vagão "MAGOR" para transporte de minério, fotografado no km. 5, no Corredor, em 1982. Este vagão porta o novo logotipo "FNCPP" (Fabrica Nacional Cimento Portland Perus - última razão social da companhia). (Foto: Nilson Rodrigues)



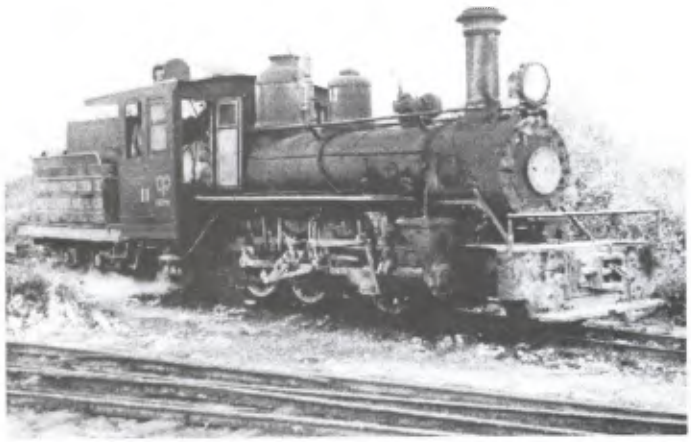


ACIMA - Locomotiva n.º 920 da Paulista, depois EFPP n.º 9. Data provável da foto: 1940. Na EFPP foram removidos os tanques laterais, o depósito de madeira e acrescentado o tender a óleo. Desativada em 1963 por queima da caldeira. (Foto: FEPASA)

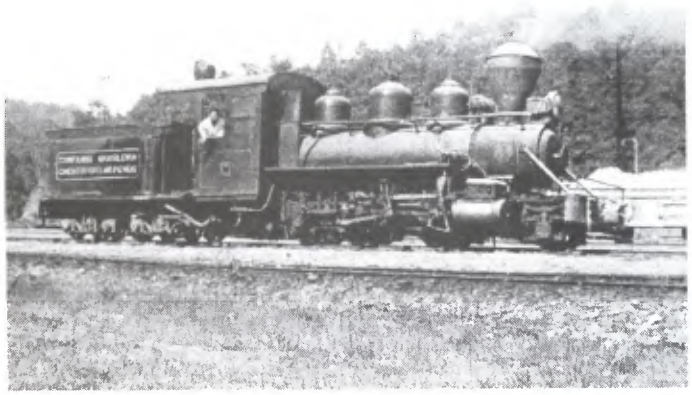
AO MEIO - Locomotiva n.º 8, DECAUVILLE, em Perus, 1938. Veio para a EFPP de segunda mão, tendo operado anteriormente na Alemanha. De acordo com as pesquisas, sua pintura original era azul celeste, com frisos em marron, e demais partes em preto. (Foto: Demetrio V. Lopes)



AO LADO - Locomotiva n.º 10, originalmente n.º 911, na Paulista, fotografada em Cajamar, 1977. Note a grande distância que resultou no acréscimo do tender. Felizmente para o foguista o combustível passou a ser o óleo BPF. (Foto: Sr. João B. Silva)



Loconotiva n.º 11 oriunda do ramal Dumont. É a mais antiga da lista, tendo completado 100 anos em maio/91. É também a locomotiva mais modificada. Recebeu rodeiro guia, trocou de tender duas vezes, três vezes de cabine, teve a caixa de fumaça alongada e ainda mudou o sistema de reversão.
(Foto em Cajamar, 1976: Cid J. Beraldo)



Locomotiva n.º 15 - BALDWIN 2-6-0 - Passou por nada menos que quatro ferrovias: Ramal Férreo Campineiro, Cantareira, Usina M. Alegre, EFPP. A rodagem original, segundo consta era 2-6-2-T. Após sua desàtivação, o tender passou para a n.º 10, o sistema de reversão para a 11 e a chaminé balão para a 17.
(Foto em Cajamar, 1961: Nilson Rodrigues)

20 gôndolas de minério e 1 carro cauda para o transporte de funcionários. Este arranjo seguia de Cajamar diretamente até o km. 5, chamado de "Corredor" onde, devido ao forte aclive até à fábrica, a composição continuava com o mesmo número de vagões e recebia o auxílio de uma segunda locomotiva, ou era dividida ao meio, e a locomotiva voltava depois para levar o restante que havia sido deixado no "Corredor".

LOCOMOTIVAS

Na relação anexa estão listadas todas as locomotivas que fizeram parte do acervo, durante os diversos períodos. A classificação foi feita por agrupamento numérico. O material é bastante vasto, com exemplares vindos dos Estados Unidos, Alemanha, França, Canadá, e um interessante exemplar fabricado em Piracicaba, pela Usina Monte Alegre. A listagem é fruto de ampla pesquisa, com base em algumas raras listagens disponíveis, e verificação criteriosa por números de série e respectivos anos de fabricação. Um exemplar ficou sem dados, pois já não portava placas de identificação do fabricante há muito tempo.

OUTROS MATERIAIS

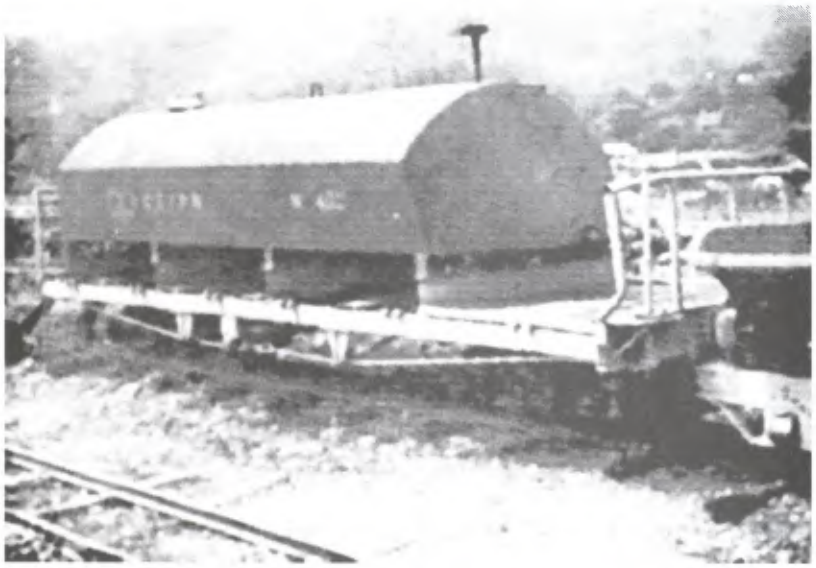
Além dos vagões gôndola, dos fechados e das pranchas, foram adquiridos, de segunda mão, alguns carros de passageiros, provavelmente do ramal da fazenda Dumont.[2] A maioria, dos carros eram en-

Nota 2: Um dos vários ramais ferroviários das grandes fazendas de café, fazendo ligação com as principais ferrovias.

curtados para se adaptarem ao traçado da EFPP. A posição dos assentos era simplificada, com os bancos longos colocados nas laterais, no sentido longitudinal, formando um amplo corredor no centro. Um exemplar foi mantido intacto, inclusive com os truques originais. Outros vagões eram adaptados na própria ferrovia, para seu próprio uso, como por exemplo, vagões para transporte de água, e o interessante vagão para transporte de óleo, apelidado de "CHARUTO".

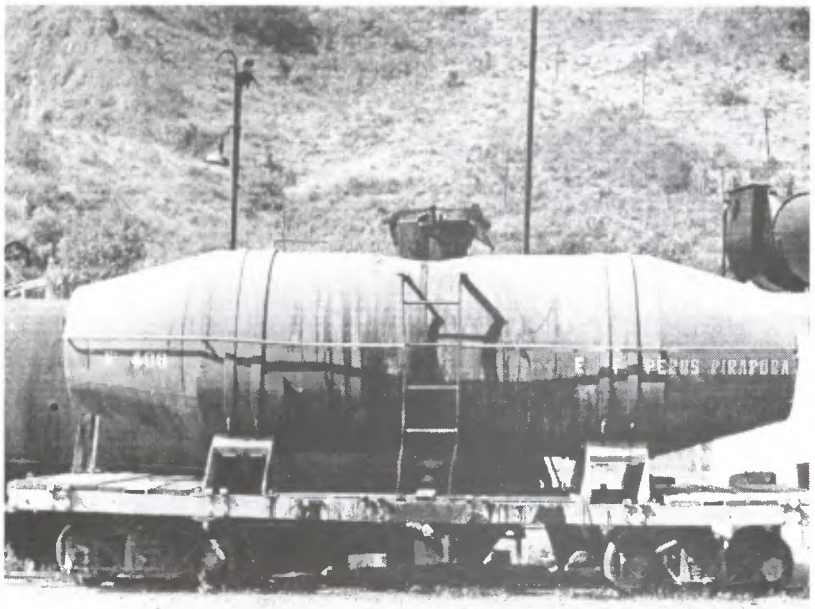
O sistema possuia ainda um veículo automotriz, com mecânica Ford, bem ao estilo dos "goose" da Rio Grande, e ainda um auto de linha, marca GLAZER &PFLAUM,que não constam da listagem.

A época da desativação, em 1983, nada menos do que 11 locomotivas a vapor estavam ativas, o que dá uma boa noção do potencial disponível para se concluir o processo de reativação dessa interessante ferrovia, pois poderíamos considerar nada menos do que 5 locomotivas prontas para uso!



Vagão para transporte de água, em Cajamar, 1976. Estes vagões eram adaptados pela própria ferrovia, sobre vagões prancha. O logotipo significa: Conselho das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional.

(Foto: Cid J. Beraldo)



Vagão "CHARUTO" - Cajamar, 1975 - Utilizado no transporte de óleo combustível para as locomotivas. Construído na própria ferrovia.

(Foto: Sérgio Martire)

Loc.	Nome	Fabricante	Mês-Ano	N.º Fabr.	Rodagem	Notas
1	Jaraguá	Baldwin	4-1911	36320	4-6-0	1
1	Dr. Silvio de Campos	Baldwin	7-1896	14963	0-6-2 ST	2
1		Alco-Cooke	7-1925	66404	2-4-2 ST	3
2	Parnahyba	Baldwin	4-1911	36321	4-6-0	1
2	Dr. Florindo Beneducce	Baldwin			2-6-0 ST+T	4
2		Alco-Schenec.	6-1929	68037	2-4-2 ST	5
3	Dr. Jambeiro	Baldwin	3-1912	37570	2-4-0	6
3		Alco-Schenec.	5-1926	66936	2-4-2 ST	
4	Dr. Silvio de Campos	Baldwin	1-1913	39061	2-4-0	6
4		Alco-Cooke	7-1925	66405	2-4-2 ST	5
5	São Paulo	Hohenzollern	1902	1612	0-4-0 T	7
5		Alco-Montreal	8-1932	68633	2-4-2 ST	
6		Krauss	1908	5980	0-6-0 T	8
6		H. K. Porter	4-1945	7913	2-6-2	9
7		Orenst & Koppel	1912	5972	0-4-0 T	10
7		H. K. Porter	4-1945	7914	2-6-2	9
8		Decauville	1912	5990	0-4-2 T	11
9		Linke Hoffman	1927	3084	2-6-2	12
10		Baldwin	10-1913	40675	2-6-2 T+T	13
11	Dr. João Abdalla	Baldwin	5-1891	11892	2-6-0	14
12		Baldwin	4-1895	14275	2-6-0	15
13		Baldwin	4-1901	18897	2-6-0	16
14		Baldwin	10-1913	40674	2-6-2 T+T	17
15		Baldwin	6-1891	11980	2-6-0	18
16		Baldwin	2-1908	32694	4-6-0	19
17		Baldwin	12-1911	37399	2-4-0	20
18		Usina M. Alegre	1938		2-6-2 ST	21

Fases: Estrada de Ferro Perus-Pirapora: 1911 Socal S. A. Mineração e Int. Florestais: 1973-1974
The Brazilian Portland Cement Co.: 1925-1951 Conselho Emp.Inc. Patrimonio Nacional:1974-1981
Cia. Bras. de Cimento Portland Perus: 1951-1973 Ferrovia Perus-Pirapora: 1981-1983

Notas referentes à listagem acima:

1) Locomotivas 1 e 2, por serem de grande porte, foram transferidas em 1920 para a E.F.Dª Thereza Christina e tiveram a bitola alargada para 1,00 m Foram sucateadas por volta de 1945.

2) Locomotiva 1(2º), recebida da Cantareira em 1925, aproximadamente, para substituir a 1. Desativada em 1973, encontra-se irrecuperável em Cajamar.

3) Locomotiva 1(3º), primeira locomotiva adquirida pela Brazilian Portland Cement Co., de uma série de 5. Desativada em 1972. Encontra-se irrecuperável em Gato Preto.

4) Locomotiva 2(2º), recebida provavelmente na mesma época da 1(2º), para substituir a 2 original. Sem dados, apenas com desenho aproximado, com tender apenas para lenha. Data provável da desativação: 1956. Encontra-se irrecuperável, em Cajamar, somente chassis e rodas.

Locomotiva n.º 18 (2-6-2 ST) - Fabricada na Usina Monte Alegre, em Piracicaba, tendo como base um chassis de locomotiva alemã. (Fotografada em Gato Preto, 1979: Nilson Rodrigues)

5) Locomotivas ALCO 2 e 4. As placas destas locomotivas foram trocadas entre si. Ambas ficaram longo tempo inativas. A n.º 2 foi recuperada em 1982 e a n.º 4 estava pronta para montar, em 1983, quando cessaram as operações. N.º 2, em Cajamar e N.º 4 em Gato Preto.

6) Locomotivas 3 e 4. Histórico totalmente desconhecido. Devem ter sido transferidas há muito tempo. A placa da n.º 4 ("Silvio de Campos") passou para a 1(2º), quando da transferência para outra ferrovia.

7) Locomotiva n.º 5, construída para a firma "Lion & Cie.".Veio para a EFPP em 1920, aproximadamente. Apelidada de "Chumbão", foi desativada em 1953, e encontra-se irrecuperável em Cajamar.

8) Locomotiva n.º 6, construída para a Comissão da Defesa Sanitária de Santos, responsável pela construção dos canais da cidade. Veio para a EFPP por volta de 1924. Desativada em 1961, está irrecuperável em Cajamar.

9) Locomotivas n.º 6 e 7(2º). São as últimas locomotivas de bitola 60 cm exportadas para o Brasil. Foram adquiridas pela Brazilian Portland Cement Co. Ativas em 1983, quando cessaram as operações.

10) Locomotiva n.º 7, posteriormente renumerada para 10, fabricada por Orestein & Koppel, durante período de associação com a Decauville, França. Desativada em 1968, estava na Fazenda Carioba, em Limeira (SP), quando foi transferida em 1981, para outro local. Paradeiro atual, desconhecido.

11) Locomotiva n.º 8, tem dados de fabricação semelhantes aos da n.º 7, isto é, fabricante Orestein & Koppel. Fabricada originalmente para Craig & Martin, chegou à EFPP por volta de 1930. Desativada em 1964. Estado atual: preservada em Cajamar.

12) Locomotiva n.º 9, originária da Paulista, ramal de Sta. Rita do Passa Quatro, n.º 920. Originalmente 2-6-2T, recebeu tender e foram removidos, os tanques laterais na EFPP. Desativada em 1960, encontra-se em estado irrecuperável, em Cajamar.

13) Locomotiva n.º 10, também originária da Paulista, n.º 911, Assim como a 9, teve os tanques laterais removidos e adicionado o tender. Tendo-se notado falta de lastro, os tanques foram recolocados, e atualmente servem apenas como peso adicional. Estava ativa até 1983.

14) Locomotiva n.º 11, juntamente com as 12 e 13, foram adquiridas da Fazenda Dumont, em 1943. Rodagem original 0-6-0. Na EFPP, foi acrescentado o rodeiro guia e alongada a caixa de fumaça. É a locomotiva mais antiga da lista. Estava ativa em 1983, quando parou a ferrovia. O sistema original tipo "colar" foi modificado para o do tipo "link". O nome João Abdalla foi aplicado somente na época da "Socal".

15) Locomotiva n.º 12, originária da Cerâmica Sãocarlense, passou pelo ramal Dumont, com n.º 4, e veio juntamente com a 11 e 13, para a EFPP em 1943. Rodagem original 0-6-0. Foi devolvida a prefeitura da cidade de Dumont em 1981, depois de desativada.

16) Locomotiva n.º 13, do ramal Dumont, n.º 5, veio para Perus em 1943. 0 sistema de alimentação de água na caldeira, com bomba na braçagem, foi mantido até a sua desativação. Devido ao porte incompatível com o traçado, foi desativada em 1957. Irrecuperável, em Cajamar.

17) Locomotiva n.º 14, também originaria da Paulista, n.º 910, veio para a EFPP juntamente com a 9 e a 10, por volta de 1957. Originalmente 2-6-2T, teve o tender acrescentado e os tanques laterais removidos, mas posteriormente recolocados. Ativa até 1983, quando parou a EFPP.

18) Locomotiva n.º 15, originária do Ramal Férreo Campineiro, passou pela Cantareira, Usina Monte Alegre com o n.º 11, e veio, juntamente com as 16, 17 e 18, para a EFPP, em 1961. Também teve os tanques laterais removidos e tender acrescentado. Rodagem original 2-6-2T. Desativada em 1963, estando irrecuperável em Cajamar.

19) Locomotiva n.º 16, originalmente E.F Dourado n.º 5, passou pela Cantareira, Usina Monte Alegre n.º 12, vindo para a EFPP em 1961. Única locomotiva da Perus com rodagein 4-6-0 ativa.

20) Locomotiva n.º 17, originária da Cantareira n.º 2(2º numeração), passou pela Usina Monte Alegre com o n.º 4, e veio para a EFPP em 1961, juntamente com a 15, 16 e 18. O sistema de combustão a lenha foi mantido. O tender foi trocado duas vezes, sendo uma na EFPP. Ativa em 1983, quando parou a ferrovia.

21) Locomotiva n.º 18, originária da Usina Monte-Alegre, em Piracicaba, onde foi fabricada em 1938, segundo consta, com desenhos da Paulista, e tendo como base um chassis de locomotiva alemã. Numeração original 1. Combustão a lenha. Ficou em reforma na EFPP durante longo tempo, voltando a funcionar em 1979. Ativa em 1983.

NOTAS GERAIS: A maioria das locomotivas adquiridas pela EFPP era de combustão a lenha, com excessão das ALCO e PORTER. Na EFPP era feita a conversão para óleo. No caso das locomotivas designadas para operar na linha tronco, era acrescentado o tender, como no caso das locomotivas 2(2º), 9, 10, 14 e 15.

A numeração das locomotivas nesta lista foi feita por agrupamento, já que a separação por fases ou por proprietário é bastante confusa.

A presente relação foi feita com base na data de Jan/83, quando se deu a paralização das operaçães da ferrovia.

Estrada de Ferro Perus-Pirapora

- Porque Preservar
- Histórico

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
Regional Perus - Cajamar

ESTRADA DE FERRO PERUS - PIRAPORA

I – Informações Básicas

- *Localização:* Região Norte/Noroeste da Grande São Paulo, ligando a Estação Perus da E.F. Santos-Jundiaí (CPTM/RFFSA) ao Bairro do Gato Preto (Cajamar, ao lado da Via Anhanguera, altura do km 36). Dentro do Município de Cajamar, há uma ramal de acesso ao Centro, área que ficou famosa em função da ocorrência do fenômeno do "Buraco de Cajamar" nos anos 80;
- *Extensão total:* 26 km;
- *Período de funcionamento:* 1914 - 1983;
- *Função:* transporte de calcário extraído em Cajamar para transformação em cimento na fábrica desse material em Perus;
- *Bitola:* 60 cm;
- *Equipamento:* 21 locomotivas a vapor (onze das quais ainda recuperáveis para o tráfego) e cerca de duzentos outros carros, a maioria gôndolas para minérios.

II - Importância histórica, ambiental e cultural

A EFPP foi a última das ferrovias de bitola estreita a ser desativada no Estado de São Paulo, tendo sobrevivido muito tempo além das demais graças à compra de equipamentos destas à medida em que iam fechando. Possui locomotivas oriundas do Tramway da Cantareira (o "Trem das Onze, eternizada pela música de Adoniran Barbosa), da Paulista, da Usina Monte Alegre (Piracicaba), do Ramal Dumont (Alberto Santos Dumont, pai da Aviação) e outras importadas diretamente dos Estados Unidos. A maioria são máquinas americanas (Baldwin Locomotive Works - BLW e American Locomotive Company - ALCO) existindo também algumas de origem francesa e alemã. Temos, assim, o maior e mais diversificado acervo de estrada de ferro de bitola estreita existente no país.

A Perus-Pirapora segue paralelamente ao leito do Rio Juqueri e de dois dos seus afluentes, cortando grandes manchas verdes, entre as quais destaca-se o Parque Anhanguera, o maior da cidade de São Paulo com 9,6 quilômetros quadrados. Seis mil metros de trilhos são a divisa norte do "Anhanguera". O Juqueri é o centro de uma área de mananciais responsável pelo abastecimento de água de 60% da população da Grande São Paulo. (Sistema Cantareira)

Essa ferrovia, portanto, pode ser objeto de um projeto de recuperação para o turismo associado a um trabalho de valorização de memória ferroviária regional, em perfeita sintonia com a perspectiva de um desenvolvimento regional ambientalmente equilibrado, cujos benefícios imediatos seriam a vinda de recursos e a criação de empregos diretos e indiretos.

III - Cronograma Histórico

- *1914* Inauguração da EFPP;

- *1926* Inauguração da Fábrica de cimento Portland Perus;

- *1951* Fábrica, ferrovia, minas de calcário e o Sítio Santa Fé passam para o deputado José João Abdalla;

- *1973* Intervenção federal seguida de desapropriação de todo o complexo cimenteiro;

- *1979* A União desapropria o Sítio Santa Fé e o vende para a Prefeitura de São Paulo que o transforma parte no Parque Anhanguera, parte no Aterro Sanitário Bandeirantes.

- *1980* A família Abdalla retoma a posse da ferrovia, da Fábrica e das reservas de calcário;

- *1980* A ABPF encaminha ao CONDEPHAAT uma proposta de tombamento da EFPP;

- *1983* Desativação da ferrovia e das pedreiras de Cajamar;

- *1984* CONDEPHAAT aprova o tombamento da EFPP;

- *1986* Fechamento da Fábrica de Cimento;

- *1987* Resolução da Secretaria do Estado da Cultura, publicada no D.O.E. em 19/01, sacramentada em definitivo o tombamento da EFPP;

- *1989* Criado o Movimento Pró-Reativação da EFPP;

- *1991* Após contatos com as entidades preservacionistas por intermédio de assessoria, o Sr. Antonio João Abdalla Filho, atual proprietário da EFPP, encaminhamos ao CONDEPHAAT um pedido de autorização para reativar a estrada de ferro para o turismo;

- *1992* No dia 10 de agosto deste ano, o CONDEPHAAT posiciona-se favoravelmente à proposta de reativação da EFPP para o turismo mas condiciona uma autorização definitiva à apresentação de novos estudos que considerassem adequadamente os muitos aspectos envolvidos em uma iniciativa dessa natureza. Depois disso, o proprietário praticamente mais nada fez a respeito;

- *1992* Em setembro, o CONPRESP decreta o tombamento da Fábrica de Cimento, do conjunto arquitetônico anexo e do acervo da Perus-Pirapora dentro do Município de São Paulo;

- *1993* Em novembro, o Ministério Público abre Inquérito Civil para apurar danos ao acervo e outras irregularidades relativas à Perus-Pirapora com base em representação encaminhada pela ABPF;

- *1994* Em fevereiro, a ABPF e cinco outras entidades integrantes do Movimento Pró-Reativação encaminham ao CONDEPHAAT e ao CONPRESP uma "Proposta de Regulamentação do decreto de Tombamento da EFPP";

- *1994* No dia 6 de setembro, o CONDEPHAAT, acatando sugestão da ABPF, reconhece o ALMOXARIFADO DA PERUS-PIRAPORA (grande conjunto de peças de reposição sob a guarda da União em um depósito em Cajamar) como parte integrante do acervo tombado;

- *1994* Em novembro/dezembro, a Pedreira Pedralix, chamada a se pronunciar no inquérito Civil em razão de danos causados ao leito da Perus-Pirapora na altura do km 2 pelo sistema de drenagem de uma estrada de rodagem de sua propriedade, realiza obras de reparo e se compromete a preservar a ferrovia nesse setor;

- *1995* Em fevereiro, dia 7, o Ministério Público apresenta denúncia no Forum de Cajamar contra a empresa proprietária da EFPP pelos danos causados ao acervo tombado decorrentes da falta de cuidados mínimos de preservação propondo, em Ação Civil Pública, a sua condenação a elaborar e implantar um plano de recuperação e manutenção da EFPP a ser aprovado pelo CONDEPHAAT;

- *1995* Em julho, dia 4, durante audiência com o Secretário de Estado da Cultura, Marcos Mendonça, a ABPF propõe um convênio de cooperação técnica para propiciar ao CONDEPHAAT condições de concluir os trabalhos para o regulamento do decreto de tombamento da EFPP;

- *1995* Em dezembro,o Corpo Técnico do CONDEPHAAT, tendo acatado a maioria das propostas encaminhadas pelo movimento pró-reativação da EFPP, submete ao plenário um documento também intitulado "Proposta de Regulamentação do Decreto de Tombamento da Estrada de Ferro Perus-Pirapora" com as diretrizes básicas de preservação. No mesmo mês, dia 12, o referido parecer técnico é aprovado pelo Conselho;

- *1996* No primeiro semestre, a ABPF realiza uma primeira rodada de contatos com o Sr. Antonio João Abdalla Filho, 21 proprietário da EFPP, a respeito de um possível projeto de revitalização da ferrovia;

- *1997* Em novembro, aterro executado dentro da faixa envoltória pelas construtoras responsáveis por obra da empresa NATURA, em Cajamar, na altura do Km 11 da EFPP, em frontal desrespeito as resoluções do CONDEPHAAT;

- *1997* Em dezembro, técnicos da Regional Perus-Cajamar são nomeados Peritos pelo Ministério Público Estadual e Federal e elaboram Laudo Pericial detalhado sobre a precária situação da EFPP;

- *1998* Em fevereiro, a Ação Cível Pública retornou ao Fórum de Cajamar depois de tramitar na Justiça Federal, instância onde foi concedida liminar determinando que a empresa proprietária recupere imediatamente o conjunto da EFPP bem como estipulando multa diária de R$ 5.000,00 até a execução da medida.

- *1998* Em julho, o MM. Juiz de Direito de Cajamar acata parcialmente recurso da ré proprietária reduzindo o valor da multa diária para R$ 1.000,00, mantendo a liminar federal para cujo cumprimento é aberta Ação Cautelar. A ré proprietária recorre em instância superior.

- *1998* Setembro, continua nosso trabalho...

IV - As questões e jogo

- É preciso esclarecer, que depois de aprovar as diretrizes gerais para a preservação da EFPP em dezembro de 1995, o CONDEPHAAT deveria ter tomado providências (previstas na pró pria resolução) no sentido de sanar algumas lacunas presentes na minuta de Decreto de

Regulamentação que aprovou na ocasião para que esta possa ser enviada ao DD. Secretário de Estado da Cultura para apreciação e encaminhamento para publicação no Diário Oficial.

- Enquanto isso não ocorrer, a defesa da EFPP continuará comprometida pelas lacunas de seu decreto de tombamento que não relaciona os itens que compõe o patrimônio sob proteção e nem estabelece diretrizes de uso e preservação tanto do próprio acervo ferroviário quanto das terras dentro da faixa envoltória prevista na legislação (300 metros de cada lado dos trilhos, ao longo de toda a estrada de ferro). De imediato, tais lacunas tornam muito difícil garantir uma defesa eficiente da EFPP contra todo tipo de dano. A médio prazo, inviabiliza-se a própria revitalização turística na medida em que não estão legalmente estabelecidos os parâmetros tanto para a elaboração de um projeto técnico nesse sentido quanto para a sua apreciação pelo CONDEPHAAT e pelo CONPRESP;

- O acervo está sendo destruído aos poucos devido à ausência dos mais elementares cuidados para com a sua preservação. Lomocotivas insubstituíveis sofrem com as chuvas porque as coberturas danificadas de suas garagens não são reparadas, outras locomotivas sequer são arrastadas para dentro de abrigos a poucos metros de distância sofrendo as conseqüências das condições climáticas. As locomotivas que estavam em funcionamento estão sendo sistematicamente dilapidadas, havendo casos de desaparecimento de sinos, placas (bronze) de identificação, quebra de instrumentos (cabine de comando) e faróis ...pichações começam a aparecer. Trepadeiras tomam conta do telhado da oficina principal, comprometendo a sua estrutura. O mato toma conta de pátios de manobra e de grandes trechos de leito férreo, havendo já seis pontos nos quais os trilhos estão suspensos ou soterrados, devido à erosão provocada por águas pluviais.

V - As propostas imediatas da ABPF

- Execução de um plano de obras emergencias (já apresentando ao Ministério Público no laudo pericial de dezembro de 1997).

- Estabelecimento de negociações entre as partes envolvidas visando uma solução global das pendências relativas à EFPP em torno de um convênio que garanta a implementação do projeto: "Estrada de Ferro Perus-Pirapora - uma proposta de revitalização", elaborada pelos proprietários da EFPP e enviada ao CONDEPHAAT em 18/10/1991.O financiamento viria através de captação de recursos no exterior e junto à iniciativa privada nacional por meio dos benefícios obtidos pela legislação de incentivo à cultura. A proposta deste projeto era realizar a revitalização em etapas, através de uma Fundação a ser criada em conjunto com a Prefeitura Municipal de São Paulo, e/ou governo do Estado.

Equipe de Produção:

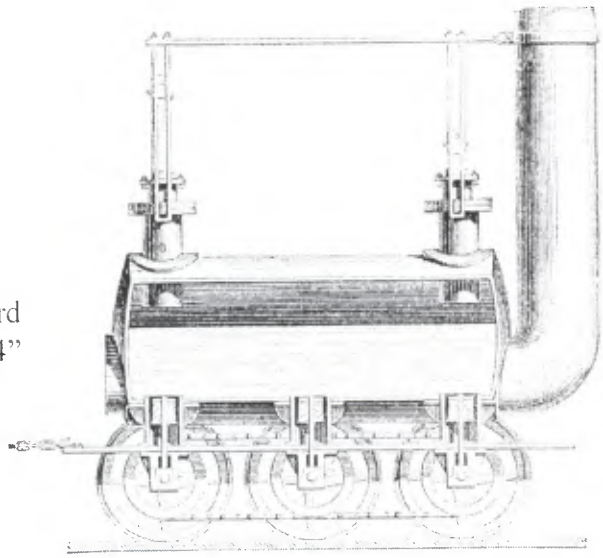
Digitação / ilustração
e Diagramação: *Luis Paulo de Abreu Fernandes*
Rodney Erik Montini

Texto: *Nilson Rodrigues*
Elcio Siqueira
Milton Thomaz

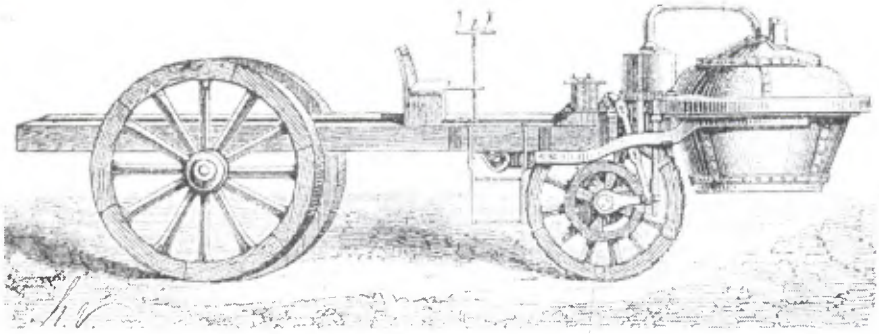
Impressão: *Claudio Coutinho dos Santos Junior*

Acabamento: *Marcos Antonio Loro*
João Martins

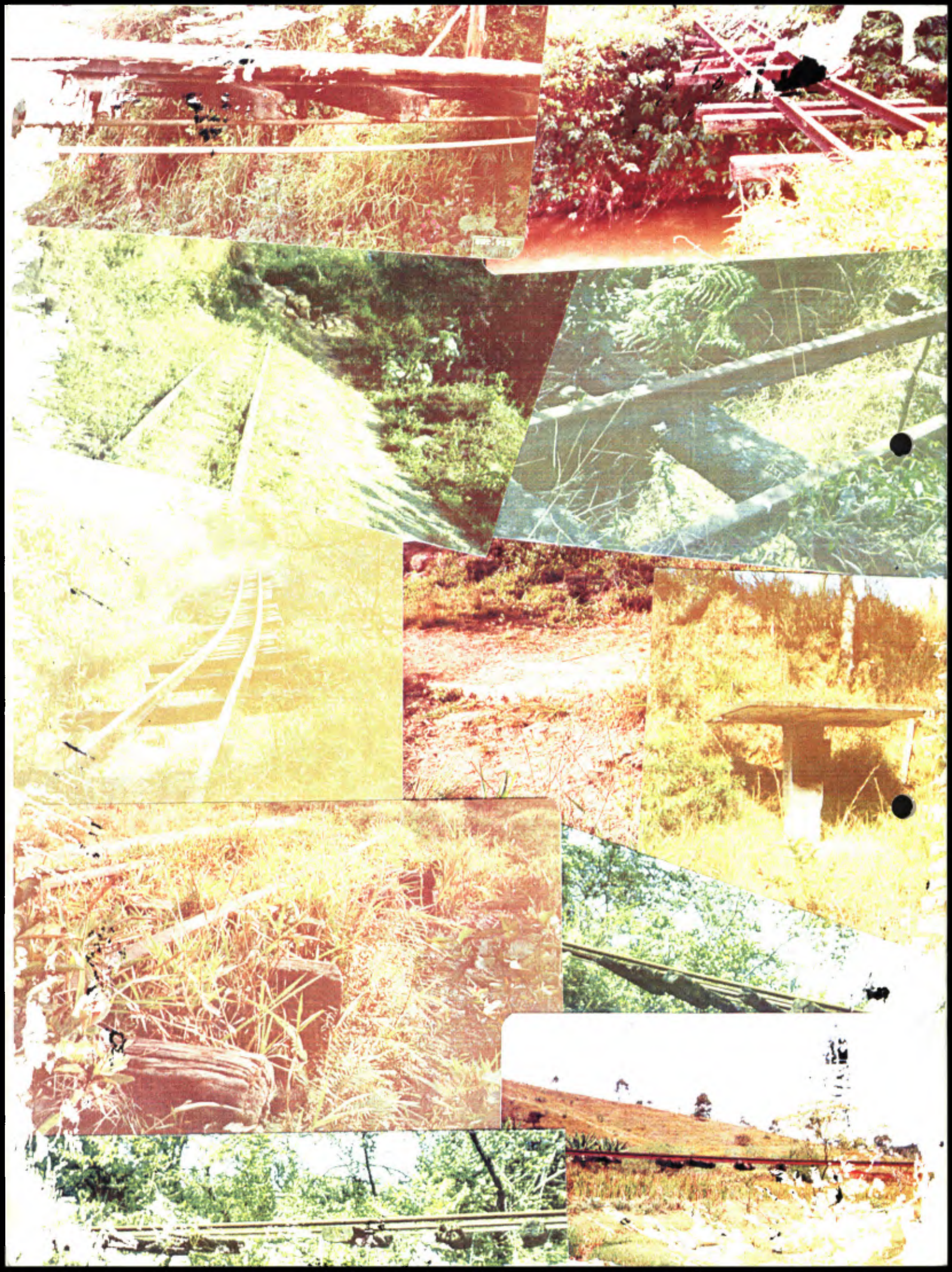
Equipe de Campo: *Nelson Aparecido Bueno de Camargo*
Elcio Siqueira
Nilson Rodrigues
Milton Thomaz
Bonfílio Alves Ferreira



Imagens extraidas do livro: "La Locomotion de M. Édouard Charton - Les Merveilles de La Locomotion - 1874" Pg. 183 e 187



IMPRESSÃO CLANEL ARTES GRÁFICAS LTDA.
FONE/FAX: 847-1500



Estrada de Ferro Perus-Pirapora

PROJETO PARA IMEDIATA REVITALIZAÇÃO

Setembro de 2.000
São Paulo

Entidades Proponentes

- Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
  Regional Perus-Cajamar
- Centro das Indústrias do Estado de São Paulo
  Regional Oeste/Capital
- Instituto Paulista de Ecologia Humana
- Movimento Eco-cultural
- Movimento Defenda São Paulo

Índice

Planta Geral da Estrada de Ferro Perus-Pirapora

Locomotiva 18

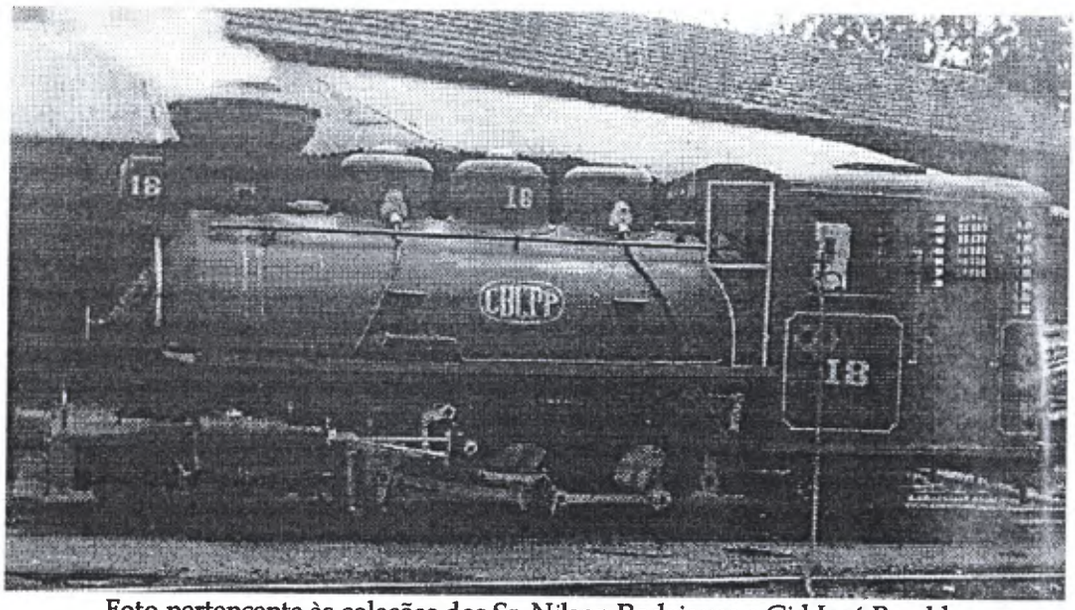


Foto pertencente às coleções dos Sr. Nilson Rodrigues e Cid José Beraldo

Fonte (planta e foto):
Home (não oficial) da EFPP - http://www.geocities.com/estrada_de_ferro/perus-pirapora.htm

I - Apresentação

A Estrada de Ferro Perus-Pirapora operou entre 1914 e 1983 tendo como função primordial o transporte do calcário extraído em Cajamar para a Fábrica de Cimento Portland Perus, empresa responsável pela instalação desse ramo industrial no país em 1926. Fábrica e Ferrovia que se constituíram na principal (e praticamente única) fornecedora de cimento para a cidade de São Paulo no período em que esta passou de cerca de 600.000 para mais de 5.500.000 de habitantes (1926-1960).

Outro aspecto essencial foi o fato da Perus-Pirapora ter sido a última das estradas de ferro de bitola estreita (60 cm) a ser desativada no Estado, circunstância que lhe permitiu constituir um variado acervo adquirindo equipamentos das congêneres paulistas à medida em que iam encerrando suas atividades. Como resultado, quase não se observa repetição de modelos dentre as vinte e uma máquinas atualmente estocadas em Perus e Cajamar.

A diversidade do maquinário obrigava a se fazer acréscimos e alterações nas locomotivas que chegavam expediente que, somado à redução da oferta de peças de reposição no mercado, forçou o desenvolvimento de uma tecnologia artesanal de transporte bastante característica da ferrovia.

Foram tais as razões que levaram a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária a solicitar tombamento da EFPP ao CONDEPHAAT em 1980, medida sacramentada em definitivo por meio de Resolução da Secretaria de Estado da Cultura datada de 19 de Janeiro de 1987.

O passo seguinte, em 1993, foi uma proposta de regulamentação do tombamento, relacionando os componentes do acervo e sugerindo diretrizes de uso e preservação para a faixa envoltória, elaborada pelo Movimento Pró-Revitalização que, aprovada em linhas gerais pelo CONDEPHAAT em 11 de Dezembro de 1995.

A tarefa, agora, é propiciar condições para que a Estrada de Ferro seja recuperada em sua integridade, de Perus a Cajamar, tendo como primeira fase a recuperação do trecho compreendido entre os quilômetros 5 (Parque Anhangüera, Município de São Paulo) e 12 (Bairro do Polvilho, na cidade de Cajamar).

Para tanto, a demanda fundamental é a criação de uma Fundação com o fim exclusivo de revitalizar a Perus-Pirapora que receberia doação em comodato do acervo tombado. Os órgãos de administração seriam compostos por representantes da família proprietária, das entidades preservacionistas, do Governo do Estado, das Prefeituras de São Paulo e Cajamar e das principais empresas financiadoras do projeto, que será exposto a seguir em suas linhas principais.

II - Objetivos Gerais

A revitalização da Perus-Pirapora seguirá as seguintes diretrizes:

1. **Alterações no material rodante e no patrimônio arquitetônico e paisagístico feitas em consonância com os padrões técnicos e estéticos característicos da EFPP.** A revitalização é entendida não como uma espécie de volta ao passado mas como processo de reciclagem afinado com o universo cultural evocado pela estrada de ferro;

2. **Atendimento às presentes demandas sociais.** A transformação da EFPP em equipamento turístico implica na conversão de parte dos veículos de carga para o transporte de passageiros pois os carros construídos para esta finalidade, ainda que todos sejam recuperados, são visivelmente insuficientes. Outra demanda operacional é a construção de novas paradas, novos abrigos para os veículos ferroviários, etc. O principal desafio, portanto, é adaptar o patrimônio tombado aos seus novos usos sem descaracterizá-lo;

3. **Reconversão das locomotivas a vapor que queimam óleo para o consumo de lenha;**

4. **Recuperação da EFPP por etapas;**

5. **Segurança e profissionalismo.** A ferrovia deverá retornar ao funcionamento regular conforme os padrões mais rigorosos de segurança aplicados ao transporte sobre trilhos, o que implica no estabelecimento de uma rígida disciplina de administração, operação e manutenção; num plano de emergência atualizado permanentemente; na recuperação do patrimônio associada à pesquisa histórica; em capacitação e formação continuada de recursos humanos e na contratação de técnicos qualificados para tais tarefas. Todos os funcionários receberão treinamento de brigada de incêndio e primeiros socorros. Em serviço, será norma que ostentem uniformes inspirados nos de época, não lhes sendo permitido fazer alterações nos mesmos ou portar broches e adereços estranhos ao Projeto. A pretensão é conferir à revitalização da EFPP o caráter de experiência padrão, modelar, estabelecendo um clima de iniciativa em prol da melhoria de qualidade e de reforço da auto-estima do mundo do trabalho com o qual os antigos ferroviários e os visitantes identifiquem-se e se inspirem;

6. **Respeito e promoção da memória social ligada à estrada de ferro.** O trabalho de pesquisa mencionado (tarefa de *todos* os agentes do Projeto) tem como sustentáculo os antigos operários da EFPP, entendidos como agentes ativos e direcionadores do processo de revitalização. Visa garantir que locomotivas, carros de passageiros, vagões de carga, artefatos, edificações, veículos auxiliares, etc. sejam manejados no contexto da recuperação da tecnologia de transporte que caracterizou a Perus-Pirapora no período de operação comercial. Desse modo, como regra geral, na medida do possível, não são admissíveis alterações em equipamentos e construções que estejam em frontal desacordo com as práticas cotidiano do trabalho na EFPP em 1914-1983. Há que se considerar, além disso, que

   essa revolucionária tecnologia transformou por completo a vida brasileira... impondo um novo ritmo à nossa economia, mas também marcando novas formas de relações entre o capital e o trabalho, exigindo novas técnicas de administração de toda a cadeia de atividades que caracterizam esse meio de transporte... Talvez a marca mais visível dessa atividade seja o impacto espacial que ela causa, a abertura de novas linhas, rasgando o território, criando "colares" de cidades que se tornaram interdependentes... Para o cidadão, a marca mais presente desse universo, depois das locomotivas, dos vagões e dos carros, talvez continue sendo a estação, construção marcante na vida das cidades [que] muitas vezes ***deu origem a localidades que se transformaram em importantes centros regionais. Espaço de encontros, ansiedades, porta de saída e de chegada para o mundo. Apitos, fumaças, acenos e adeusinhos a familiares e amigos*** *de tantos anos tiveram as plataformas como palcos...* [1]

   Torna-se obrigatório, portanto, que o Projeto esteja focado no conjunto da cultura e da história evocadas pelo patrimônio histórico ferroviário.

7. **Formação de mão-de-obra qualificada** para a tarefa de manter a Perus-Pirapora operando conforme os padrões assinalados no futuro mediato e imediato. A pesquisa histórica será feita em íntima sintonia com um projeto específico de ensino técnico profissional/profissionalizante, estruturado de acordo com as diretrizes dos Ministérios do Trabalho e da Educação;

8. **Defesa da integridade do patrimônio ferroviário.** Espera-se o mesmo respeito à memória e à cultura da parte dos visitantes.

---

[1] CAMARGO E SILVA, Ayrton. GUIA DE MUSEUS DE TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL. São Paulo, ANTP, 2.000, pg. 1. Grifos da comissão de redação do presente projeto.

Para tanto, o atendimento será estruturado de maneira tal que os turistas sejam naturalmente levados a acompanhar os ritmos e possibilidades propiciados pelo monumento histórico e pelas áreas verdes à sua volta, ao invés de converter a EFPP num objeto de desfrute desenfreado e depredador;

9. **Estímulo ao desenvolvimento ambientalmente equilibrado.** A defesa das áreas naturais situadas dentro da faixa envoltória da Perus-Pirapora e na Bacia do Rio Juqueri integra-se ao Projeto na medida em que as paisagens que se sucedem ao longo da ferrovia constituem uma ambiência que completa de maneira essencial sua identidade enquanto monumento histórico e multiplica seu potencial como equipamento turístico. Uma das principais metas junto à população regional e à opinião pública mais ampla, em conseqüência, é a formação de consciência acerca da importância das áreas lindeiras ao Rio Juqueri e a outros cursos d'água que seguem em paralelo à EFPP, alertando para a fragilidade de muitos dos terrenos situados na faixa envoltória e para a necessidade de conservar as várzeas sobre as quais corre o leito férreo com forma de se evitar, por exemplo, o assoreamento do reservatório de Santana de Parnaíba. Outra dimensão do Projeto é alusiva a matas ciliares e a remanescentes da flora e da fauna nativas, especialmente dentro do Parque Anhangüera (o maior da Capital com 9,6 quilômetros quadrados), cuja divisa norte é formada por mais de 6.000 metros de trilhos da EFPP. As 141 espécies de animais silvestres apontadas pelo *Levantamento Faunístico da Cidade de São Paulo* (D.O.M., 30.12.1998, pp. 28-29) para este Parque revelam-no como um refúgio da vida selvagem, infelizmente ameaçado pela ação de caçadores e pela ausência de um plano global de manejo e conservação. A revitalização auxiliará a reverter esse quadro estimulando a instituição de um santuário ecológico intimamente associado à EFPP, da mesma forma que será um fator em prol da despoluição da bacia hidrográfica regional. Tudo isso concorrerá como um poderoso indutor a empreendimentos não-degradadores nas terras adjacentes;

10. **Auto-sustentabilidade.** Em cada uma das fases do processo de revitalização - encerrados os trabalhos de recuperação do leito viário, das instalações de apoio e dos itens do material rodante escolhidos para uso na respectiva etapa - o Projeto deverá, daí para a frente, manter-se com recursos próprios, advindos de cobrança de passagens; locação de espaço para

filmagens, festas ou outros eventos; venda de artesanato típico, souvenirs, livros, etc.; serviços de restaurante/lanchonete; produção e venda de materiais audiovisuais; contratos de patrocínio; doações e/ou através da celebração de convênios para projetos específicos;

11. **Geração de emprego e renda**, direta e indiretamente: o trabalho voluntário (que não se confunde com o engajamento militante que caracteriza as associações civis) será, por princípio, uma rara exceção em tudo que se referir à rotina de funcionamento da ferrovia. Atividades essenciais, como operação, ficarão a cargo exclusivamente do corpo técnico da EFPP;

12. **Promoção de eventos culturais compatíveis com a história e a cultura regional**;

13. **Gestão Comunitária**. Mais do que pela presença ativa (com voz e voto) das organizações da Sociedade Civil empenhadas na revitalização da EFPP nos órgãos de direção da Fundação, esta meta viabiliza-se pela transparência na tomada de decisões, na agilidade da prestação de contas e pela própria preocupação de atender os anseios dos setores sociais diretamente afetados.

III - Público Alvo

- Moradores de Perus, Cajamar e região, especialmente os antigos trabalhadores da ferrovia, da Fábrica de Cimento e empresas anexas, bem como seus familiares;
- Crianças e adolescentes em geral;
- Estudantes de todos os níveis de ensino;
- Turistas nacionais e estrangeiros.

IV - Projetos e medidas da primeira etapa do processo de revitalização

A questão que, no curtíssimo prazo, demanda respostas concretas e eficazes é o precário estado de conservação e a situação de abandono em que se encontra o patrimônio ferroviário.

Em diversos trechos do leito, a vegetação (gramíneas e arbustos) adensou-se ao ponto de dificultar um diagnóstico preciso das ocorrências que demandam alguma obra ou serviço de recuperação. Igualmente problemático é o modo como estão estocadas a maior parte das locomotivas, vagões de carga e carros de passageiros.

O plano emergencial de conservação – que resultará de acerto em comum acordo com as empresas que fazem interface com a EFPP - deverá levar em conta a necessidade de garantir-se uma base operacional para as próximas etapas da revitalização: um abrigo que, no futuro próximo, seja convertido em oficina capacitada a realizar serviços de reforma completa e manutenção pesada do material rodante; em cujas proximidades haja instalações mínimas para que o local funcione simultaneamente como centro de recepção de turistas e, se possível, como ponto para exposição permanente de significativos itens do acervo. Combinadamente com tais obras, será dada partida às demais vertentes do programa de recuperação ferroviária.

Como resultado, um trecho mínimo da estrada de ferro retornará à operação, propiciando a indispensável visibilidade para que a opinião pública e os potenciais agentes financiadores e parceiros sejam sensibilizados.

Garantidos a guarda e preservação de equipamentos e instalações, a limpeza da via férrea e a retomada do tráfego, a equipe técnica responsável pelos trabalhos terá plenas condições para realizar os detalhamentos de projeto indispensáveis às etapas seguintes, buscando investimentos necessários através da legislação de incentivo fiscal e de outros mecanismos de captação.

A primeira fica, pois, assim configurada:

- 4.1 - Medidas Emergenciais

No que se refere à preservação do patrimônio tombado, urgentes e indispensáveis são as seguintes medidas:

a) recuperação da garagem de locomotivas do Pátio de Gato Preto;

b) transferência do material rodante estacionado no Pátio de Cajamar próximo à cava de mineração para um galpão, a ser construído dentro do próprio Pátio, capaz de abrigá-lo adequadamente;

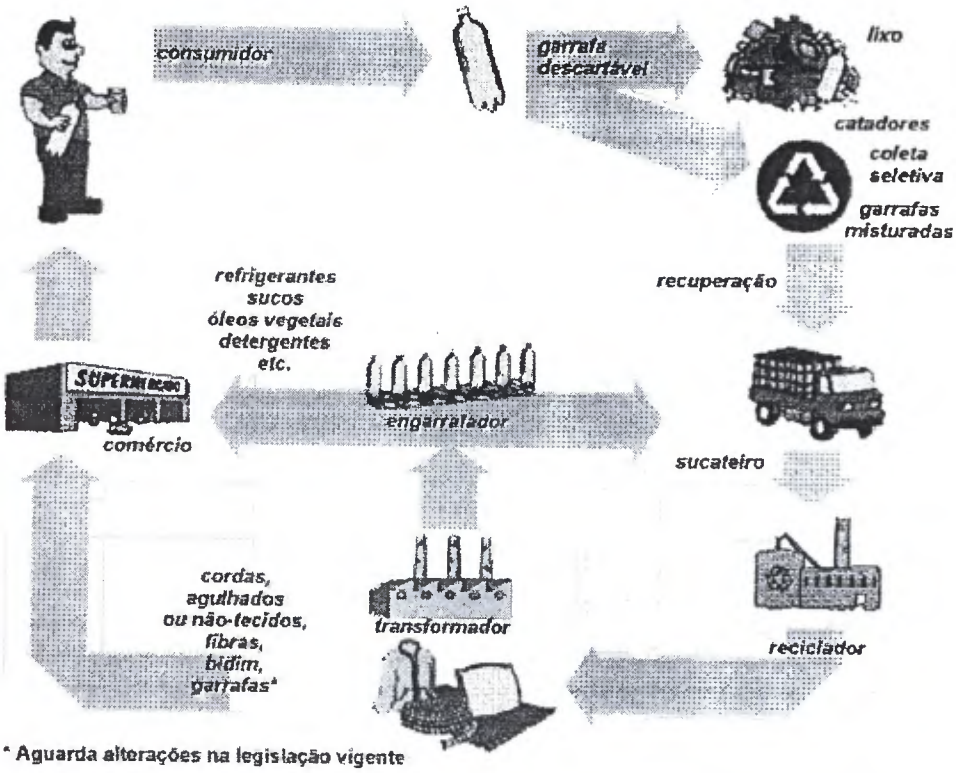
c) limpeza do viário, descrita no próximo ponto.

O item "B" depende de cronograma a definir-se em conjunto com a empresa mineradora que opera no Pátio de Cajamar, para onde as máquinas e demais itens ferroviários atualmente guardados em Gato Preto poderiam ser levados.

- 4.2 - Reciclar na ferrovia/Reciclar a ferrovia

A encaminhar-se à Secretaria de Estado das Relações do Trabalho. A proposta consiste na contratação de trinta bolsistas residentes em Cajamar e Perus através do PROGRAMA EMERGENCIAL DE AUXÍLIO DESEMPREGO DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO (PEAD) para que procedam à limpeza da faixa de domínio da ferrovia e à coleta de garrafas PET, objetos de vidros, pneus e toda sorte de materiais reaproveitáveis que se acumulam em vários pontos do Rio Juquery; atividade, aliás, já iniciada espontaneamente por alguns cidadãos peruenses.

Os contatos com o mercado consumidor e a gestão dos fundos resultantes da venda de recicláveis ficariam a cargo dos bolsistas como forma de exercitá-los na administração de negócios. Cooperativismo + técnicas industriais, artesanais e artísticas de confecção de produtos com matérias-primas reaproveitadas complementariam o programa de estudos.



Fonte (das duas últimas figuras): Home Page da Associação Brasileira de Embalagens PET

Por outro lado, a vegetação retirada na limpeza do leito férreo seria destinada à produção de adubo orgânico para uso no Parque Anhangüera e em outras áreas públicas de maneira a ensejar oportunidades práticas para o ensino e prática de técnicas de manejo de flora e de outras vias da reciclagem.

O resultado esperado é o transcrecimento para uma atividade autogerida e comercialmente viável, com a Perus-Pirapora reduzida a um dos muitos locais atendidos pela nova empresa.

- 4.3 - Reativação de um trecho inicial

Projeto que inclui

a) reforma e revisão de duas locomotivas com o objetivo de retomar o tráfego ferroviário. Propomos as de número 11 e 17. Prazo: 3 a 5 meses. Custos estimados: R$ 30.000,00 (trinta mil reais);
b) reforma completa do carro administrativo, dos carros de passageiros de n.º 2, 4 e 6; e do vagão de carga n.º 150. Prazo: 3 a 5 meses. Custos estimados: R$ 50.000,00 (cinqüenta mil reais).
c) recuperação do leito férreo do pátio de manobras no Parque Anhangüera (Km 5), dentro do Município de São Paulo, até a estação de espera do Km 12, no

Município vizinho de Cajamar. Custos estimados: R$ 320.000,00 (trezentos e vinte mil reais). Prazo: 5 meses.

Justificativa: o trecho em questão é aquele no qual a ambiência característica da E. F. Perus-Pirapora está melhor conservada. A recuperação deste setor propiciará, portanto, um grau de visibilidade que favorecerá bastante a captação de recursos para as etapas seguintes da revitalização.

Os serviços nos veículos serão realizados fora das instalações da EFPP por empresa qualificada tecnicamente, sob supervisão da ABPF, porque a ferrovia não dispõe, no momento, de oficina em condição operacional.

- V – Museu Ferroviário/Centro de Pesquisa e Documentação

É preciso esclarecer que a revitalização da Perus-Pirapora será feita dentro do conceito de *Museu Ferroviário Dinâmico*: os visitantes terão, desde a chegada, uma noção bastante clara do funcionamento de uma estrada de ferro a vapor, em suas atividades de operação e manutenção. Isto só poderá ocorrer em razão do empenho de todos os agentes envolvidos na reconstituição a mais apurada possível do cotidiano de trabalho da EFPP e pela socialização dos resultados colhidos nesses esforços, em suas diversas facetas. Em outros termos, toda a ferrovia será objeto de um experimento prático de pesquisa histórica e social, cujos protagonistas são os antigos ferroviários, o corpo de profissionais, as entidades preservacionistas e a comunidade regional.

Dois institutos acadêmicos darão suporte ao trabalho:

a) Centro de Pesquisa e Documentação (CPD);

b) Núcleo de Ensino Profissional.

Compete ao CPD as seguintes tarefas:

- Guarda, catalogação e exposição de equipamentos, artefatos e móveis antigos da EFPP que não serão reutilizados na reforma do patrimônio tombado e na operação viária tais como sinos, relógios e placas de bronze que se decida não recolocar nas máquinas e pontos de parada; material de sinalização e de via permanente, apitos, telefones, maquetes, peças, etc. bem como carros e veículos de tração recuperados tão-somente em seus elementos externos para fins de exibição estática;

- preservação, organização e disponibilização para consultas pelo público em geral dos documentos que registram o universo ferroviário como desenhos técnicos, levantamentos topográficos

para a implantação da linha férrea, fotografias, publicações periódicas e livros sobre estradas de ferro, atas, e outros;

- projetos de pesquisa com temática afeta ao Projeto;

- atividades nas áreas de som, imagem e letras relacionadas com a preservação da memória ferroviária, como produção e venda de livros, vídeos, cartões postais, catálogos de acervo, camisetas, quepes com logotipo da EFPP e toda sorte de souvenir;

- produção de materiais de divulgação do Projeto como folhetos, revistas, informativos para a imprensa, etc.;

- promoção de eventos artísticos e culturais como lançamento de obras, concursos, palestras, debates, cursos, etc.

- visitas e programações para segmentos específicos do público;

- manutenção de Home Page para disponibilização do conjunto das informações processadas, publicidade e intercâmbio.

As atividades descritas serão desenvolvidas na perspectiva de:

- aprofundar o conhecimento da ocupação humana e da evolução histórica e social de Perus e Cajamar em sua globalidade, isto é, de forma a apreender o papel da economia cimenteira na remodelação do meio ambiente e na formação da cultura e da identidade locais;

- identificar, cadastrar e disponibilizar para consulta fontes escritas e iconográficas afins, sistematizando as referências bibliográficas e elaborando, quando necessário, projetos específicos de organização de acervos de instituições públicas, privadas e de personalidades;[2]

- promover cursos de formação permanente voltados para professores com vistas à divulgação do Projeto e seus resultados na rede escolar, em seus diversos níveis.

O CPD deverá, portanto, dispor de instalações apropriadas para abrigar:

- um arquivo, com biblioteca, sala de leitura e terminais de computador para consulta ao acervo;

---

[2] Tal é o caso da documentação da Companhia Brasileira de Cimento Portland e da Estrada de Ferro Perus-Pirapora guardada parte no Horto Florestal, em Cajamar, parte no prédio do Ministério da Fazenda na Avenida Tiradentes, em São Paulo.

- salas ambiente para os vários tipos de artefatos, móveis e veículos exibidos estaticamente;
- auditório com equipamentos de som e vídeo;
- lanchonete/restaurante, com telefone público, jardim, pontos para venda de impressos e souvenirs. Serviços passíveis de terceirização desde que sejam estruturados e conduzidos em sintonia com o Projeto.

Além do problema de prédio adequado, uma estrutura como esta só será operacional depois que uma parcela significativa do acervo já estiver catalogada e informatizada. Torna-se preciso, assim, apresentar um projeto de pesquisa e organização de acervo que não dependa da definição de local para iniciar-se.

****

A construção do Centro de Pesquisa e Documentação da Estrada de Ferro Perus-Pirapora será presidida, desde os primeiros estágios, pela preocupação de não se produzir um arquivo de difícil consulta, pouco prático. Os documentos e informações serão previamente submetidos ao crivo de pesquisadores nas áreas afins para que o acervo seja organizado da maneira mais clara e lógica possível; com roteiros e resumos indicando o que poderá ser encontrado. Os objetos materiais em exposição estática receberão os cuidados equivalentes, cristalizados numa ficha de catálogo com dados mais relevantes.

Outra questão de capital importância refere-se à relação afetiva dos cidadãos de Perus e Cajamar com os registros da história e da memória construídos por suas gerações atuais e passadas. Exceto por motivos de força maior, este Projeto limitar-se-á a reconhecer, cadastrar e – no máximo, mesmo assim sob os maiores cuidados - fazer empréstimos para reprodução de fontes iconográficas e documentais de seu interesse. A opção, por princípio, é por manter os originais junto aos legítimos donos, em seus locais de origem.

Serão realizadas consultas a Prefeituras, Câmaras Municipais, órgãos públicos, escolas, Igrejas, empresas, entidades sociais com a finalidade de identificar com mais precisão os núcleos de documentação já organizada ou a cadastrar/organizar. Dos trabalhos constará, também, a interpelação direta de cidadãos com notório destaque na história e na cultura da região, aos quais será pedido que falem de sua trajetória de vida e dos "bons tempos" passados.

As entrevistas – parte das quais ficará gravada em vídeo - terão pouca diretividade para que o depoente possa se expressar da maneira menos artificial possível. Feita a transcrição, as versões editadas serão submetidos à crítica dos entrevistados para revisão, autorização para registro em cartório e disponibilização para a consulta pública.

Nesse mister, a concepção de história exposta ao longo deste texto será posta em prática na sua totalidade: a ação humana vista em suas múltiplas interações com o meio ambiente, os ciclos econômicos e a vida social, política e cultural; a história da Perus-Pirapora e da comunidade regional pensada nas condições concretas (materiais e não materiais) em que vem se realizando.

Para que a pesquisa tenha um desafio orientador bastante preciso, tomou-se como meta o cumprimento do seguinte cronograma:

- em três meses: lançamento de **um livro sobre a História de Perus** e de uma **obra de luxo acerca do patrimônio ferroviário da EFPP com texto em inglês e português**;[3]

- em oito meses: livro acerca da **História do Município de Cajamar**;

- doze meses: lançamento do centro de documentação no quadro de um **Seminário sobre História Regional e a Indústria Cimenteira no Brasil**, com a participação de especialistas das Universidades.

A confirmação dos prazos está, naturalmente, condicionada à definição de local. Orçamento detalhado será apresentado em momento oportuno.

- VI - Núcleo de Ensino Profissional/Cooperativa de Memória

Intimamente associado ao CPD, o Núcleo é instrumento vital para o Projeto alcançar sua plena auto-sustentabilidade pois se encarregará de uma faceta crítica da pesquisa museológica: recuperação da tecnologia de transporte desenvolvida na EFPP entre 1914 e 1983; trabalho que tornará possível, a médio prazo, a realização de cursos de treinamento para mecânicos, maquinistas e auxiliares, assim como para monitores de turismo e outros profissionais.

O Núcleo buscará, de um lado, envolver os antigos trabalhadores da Perus-Pirapora e os amantes de ferrovias que lutam bravamente para que a memória técnica associada às marias-fumaça não se perca. A estes senhores será proposta a criação de uma cooperativa que permita a integração de, ao menos, uma boa parte deles ao Projeto na qualidade de bolsistas pesquisadores.

A *Cooperativa de Memória* será acompanhada desde o princípio por professores e estagiários da escola SENAI na Lapa - tradicional pólo de formação de mão-de-obra especializada em transporte sobre trilhos - e por técnicos indicados pelo Sindicato das Indústrias de Material Ferroviário de São Paulo e pela Associação Brasileira do setor.

Será esta a equipe que procederá à identificação do patrimônio tecnológico da EFPP através de:

---

[3] Sobre a história do bairro Perus, as signatárias já dispõe de um projeto, denominado **Memória de Perus**, enquadrado na Lei Rouanet pelo Movimento Eco-cultural, em avançado estágio de pesquisa e elaboração. A obra de luxo sobre a Perus-Pirapora, também a se viabilizar pelas leis de incentivo fiscal a projetos culturais, ficará a cargo de Nilson Rodrigues, tecnólogo, chefe de departamento de engenharia aposentado (Voith do Brasil), atualmente consultor nesta mesma área, em cujo poder se encontra a principal parcela do acervo iconográfico da EFPP, reunida pacientemente ao longo de anos e anos.

- catalogação e/ou reconstituição das plantas de locomotivas, vagões de carga, carros de passageiros e veículos auxiliares, bem como dos desenhos de suas peças;
- realização do mesmo trabalho para com tornos, ferramentas e demais equipamentos e artefatos de manutenção usados durante o período de operação comercial da Perus-Pirapora, de modo a reconstituir e reaparelhar seu setor de oficinas;
- registro dos desenhos e plantas em meio magnético com o propósito de disponibilizá-los no Banco de Dados do CPD e via Internet;
- seleção dos equipamentos, móveis, peças e ferramentas que ficarão expostos nas salas ambiente do CPD;
- recuperação das rotinas de trabalho e soluções técnicas da EFPP;
- formação, dentro da biblioteca do CPD, de uma seção voltada para as ferrovias a vapor através da catalogação de referências bibliográficas; de cópias, compras ou recebimento como doação de obras raras.

A estrutura resultante deverá garantir:

- auto-suficiência da EFPP nos quisitos reforma e manutenção de seu material rodante;
- suporte às atividades uma unidade avançada do SENAI que ficará permanentemente instalada no local.

Convênio específico será celebrado com o SENAC com o objetivo de realizar treinamento em atendimento ao turismo e áreas correlatas.

Para que o patrimônio assim formado não fique ocioso, uma terceira função do Núcleo será promover e/ou abrigar cursos de alfabetização, suplência ou outras variantes de ensino técnico como o Telecurso 2.º Grau.

- **VII - Cronograma e Orçamentos**

(a redigir)

AUTUADO
Em 15/07/1986

ANDAMENTO

DESTINO	ENTREGUE EM			HORA	DESTINO	ENTREGUE EM			HORA
65	15	07	86						

Ref.ª

Processo Nº 21273/80

Companhia Brasileira de Cimento Portland PERUS

parecer técnico stlp e stct - agosto 92

SMC
DEPARTAMENTO DO PATRIMONIO HISTÓRICO

PROCESSO DE TOMBAMENTO DA ÁREA DA COMPANHIA BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND PERUS

(Quadra 007 - Setor 187 - Distrito de Perus)

PARECER TÉCNICO - STLP e STCT

Agosto/1992

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

Este processo de tombamento teve origem na solicitação encaminhada ao CONPRESP, em junho de 1989, para preservação da Estrada de Ferro Perus Pirapora e da Vila Triângulo por representante da Adminstração Regional de Perus e apoiada desde o início por ex-trabalhadores da fábrica de cimento.

Após vistoria na área realizada por técnicos da Divisão de Preservação juntamente com o Administrador Regional de Perus e representante de SAR, e mediante estudos preliminares foi elaborado parecer técnico favorável à abertura do processo de tombamento resultando na resolução nº 7 do CONPRESP , publicada em 29 de junho de 1989, com a devida notificação aos proprietários em agosto do mesmo ano.

Porém, os constantes obstáculos criados pelos mesmos impedindo o acesso aos documentos da empresa, imprescindíveis visto a escassez de documentação escrita sobre a criação das vilas, a construção do conjunto de edificações e equipamentos da área, e dificultando as vistorias na área para identificação e reconhecimento do estado de conservação dos edifícios, do grau de alteração e condições gerais dos mesmos, resultaram em várias interrupções dos trabalhos e acarretaram longas paralisações da pesquisa sobre esses bens.

Após demorado processo de negociação junto aos proprietários foi permitida em junho de 1990 uma primeira vistoria, monitorada pelo advogado dos mesmos, que impediu qualquer forma de registro, seja gravações de depoimentos, fotografias das edificações ou filmagens da área.

A partir dessa vistoria e do conteúdo das entrevistas já gravadas, foi apontada a importância da ampliação dos estudos para além do que foi inicialmente proposto, na medida em que tanto a ferrovia, como a fábrica, as vilas e demais edificações, compõem um todo articulado na origem mesma de suas existências.

Somente a partir de junho de 1991,após insistentes contatos com os proprietários, foi liberado o acesso regular dos técnicos do DPH à área. A partir de então foram realizadas cerca de 10 vistorias para levantamento, inventário e cadastro das edificações, sempre acompanhados de ex-trabalhadores da fábrica ou ex-moradores das vilas para esclarecimentos sobre o processo de fabricação do cimento, o trabalho na fábrica e a vivência naquele espaço.

É preciso ressaltar a relevância dessa participação constante dos interessados na preservação da área, imprimindo no parecer técnico o registro de sua memória e possibilitando reconstituir historicamente, através das suas lembranças, a utilidade específica de cada equipamento ou edificação(inclusive de muitas que já não existem mais) no espaço da fábrica e a vida no interior das vilas operárias.

Colher depoimentos de cidadãos anônimos significou reconhecê-los como testemunhos da sua experiência social na cidade de São Paulo, tanto quanto aqueles oferecidos pela documentação oficial (como a legislação ou documentos registrados em cartórios, por exemplo), considerados até há pouco tempo, as únicas fontes fidedignas para a história.

Incorporava-se na nossa prática de trabalho uma das linhas mestras da atuação do DPH no que se refere ao incentivo à participação de grupos ou movimentos organizados na definição do que deve ou não ser preservado na cidade de São Paulo.

Além da coleta desses depoimentos, foi de fundamental importância o acesso aos arquivos da empresa, organizados desde do início do século, em virtude de constituírem um rico acervo documental composto basicamente por mapas e plantas das décadas de 20 e 30.(1)

A consulta ao acervo da CBCPP confiscado pelo Patrimônio da União foi também de significativa importância devido a diversidade e riqueza dessa documentação.Além desses locais, a pesquisa histórica sobre a utilização do bloco de concreto como elemento construtivo e informações sobre a constituição da empresa, desenvolveu-se em bibliotecas de instituições particulares ou empresas tais como, a Associação Brasileira de Cimento Portland, Instituto de Engenharia, Escritório da Indústria Votorantim, Faculdade Mackenzie, Associação Comercial de São Paulo, FIESP/CIESP, entre outros, além de instituições públicas como a Junta Comercial, FAU/USP, POLI/USP, Arquivo do Estado e Arquivo Histórico Municipal.

Vistorias com caráter de fiscalização também foram necessárias, durante o período de instrução do processo de tombamento devido às constantes denúncias de mutilações nas edificações, devastamento da área verde e retirada de equipamentos do local. Quando constatadas as irregularidades foram encaminhadas as providências previstas na legislação.

---

(1) - Este acervo encontra-se organizado e conservado precariamente nas instalações da CBCPP em Cajamar. Trata-se de uma documentação valiosíssima não só para compreensão da organização e evolução do complexo da Cia. em Perus como também para a história da industrialização do país.

Cabe lembrar que a área em estudo foi declarada de utilidade pública, pela Prefeitura do Município de São Paulo, através do Decreto nº 31.805 de 27 de junho de 1992, para desapropriação e implantação do Centro de Cultura Operária, atendendo antigas reivindicações dos trabalhadores da fábrica.

Este trabalho compõe-se de uma análise histórica que explora os diversos significados atribuídos ao complexo industrial da CBCPP e do parecer arquitetônico que aborda a evolução do bairro de Perus e análise do conjunto das edificações da área da Cia.. Como anexos, seguem os relatórios sobre vestígios arqueológicos, processo produtivo e oficinas de memória.

Como resultado desta minuciosa análise encaminhamnos também uma minuta de resolução de tombamento dos bens considerados de interesse para preservação na área da fábrica, incluindo-se a sede do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria do Cimento, Cal e Gesso de São Paulo e o conjunto da Estrada de Ferro Perus-Pirapora ("ex-officio").

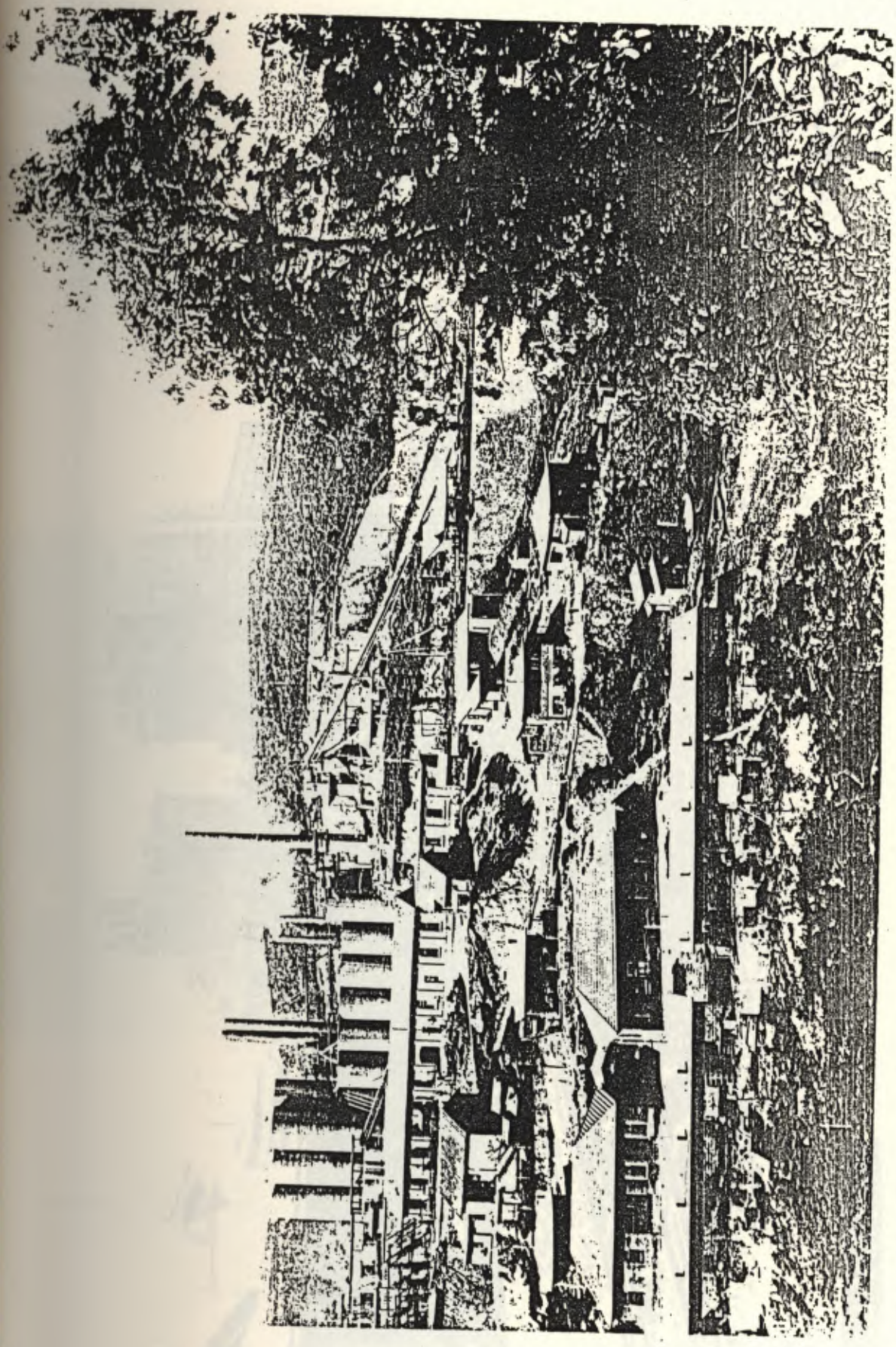
PERUS: FÁBRICA DE MEMÓRIAS

> " Lugares e objetos são evocados como sinais topográficos e vasos recipientes da história da sensibilidade e da formação das emoções."
>
> (Willie Bolle)

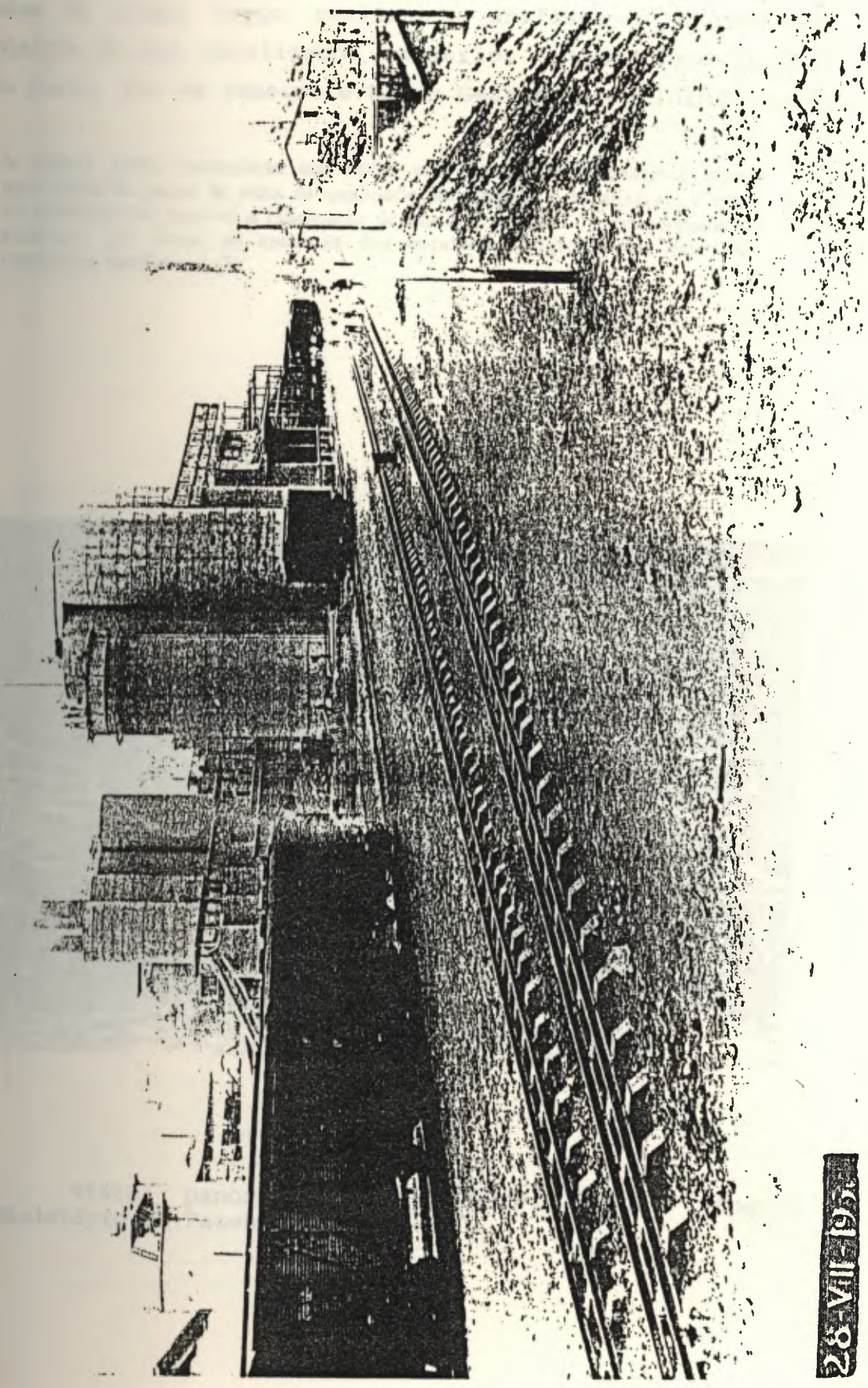
Inaugurada oficialmente em 24 de junho de 1926, a fábrica de cimento de Perus foi um empreendimento da Brazilian Portland Cement Company S/A ou Companhia Brasileira de Cimento Portland S/A resultante de um consórcio entre brasileiros, ligados à Companhia Industrial e de Estrada de Ferro Perus - Pirapora (1) e comerciantes canadenses representados pela Drysdale Y Pease com sede em Montreal.(2)

Apesar do mais alto cargo da Cia, o de diretor presidente, ter sido desde o início ocupado por um brasileiro - Sylvio de Campos - todo o controle acionário, a direção das finanças e também a gerência dos serviços e da produção da Cia estavam nas mãos dos canadenses. Proprietários de aproximadamente 70% das ações da CBCP, através da Canadian Foreign Investiment Company representante do The Royal Bank of Canadá ou de pequenos acionistas individuais, os canadenses monopolizavam o capital e as decisões dentro da empresa visto que os estatutos garantiam proporcionalidade nos votos, ou seja, à cada ação correspondia um voto.

VISTA GERAL DA FÁBRICA DE CIMENTO PORTLAND PERUS - 1930

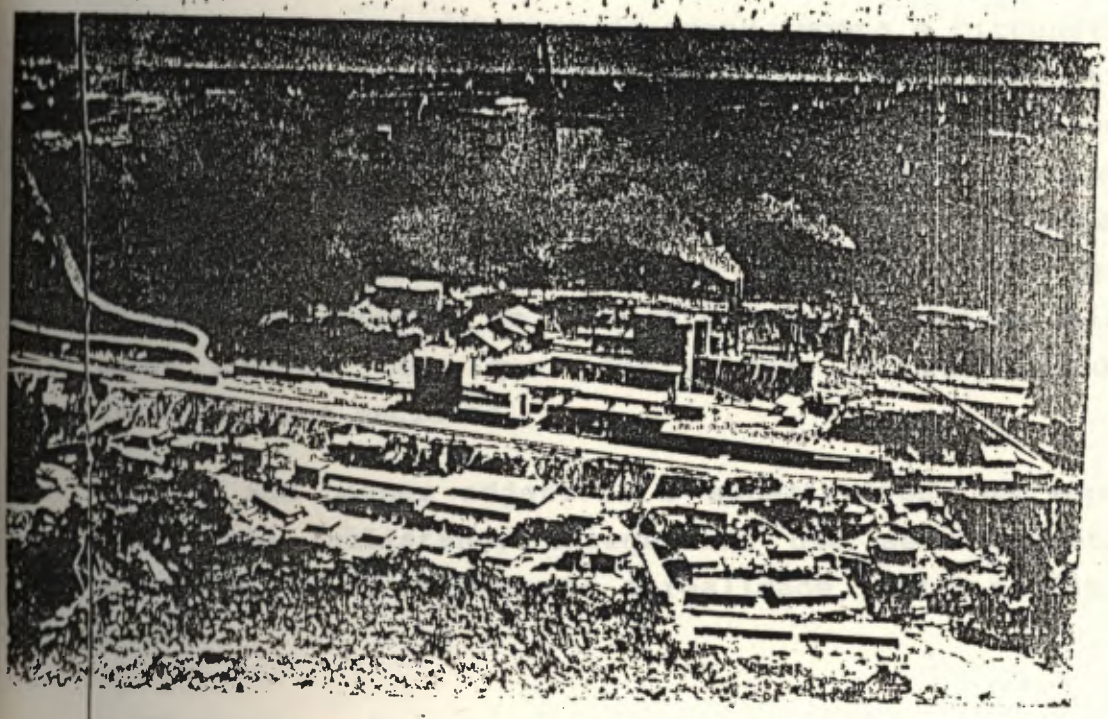


ASPECTOS DA FÁBRICA DE CIMENTO PORTLAND PERUS - 1930



Para esse empreendimento técnicos canadenses vinham há algum tempo realizando análises e exames em depósitos de cal localizados em vários estados brasileiros (São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais), concluindo que

> "a matéria prima encontrada em Perus era inquestionavelmente a mais aproveitável do ponto de vista da qualidade, quantidade e localização, e que era perfeitamente possível a fabricação de um cimento de primeiríssima qualidade, que viesse ao encontro dos requisitos exigidos pela arte de construções modernas." (3)



Vista panorâmica da CBCPP, 1937. Acervo Ministério da Fazenda.

A sua construção, iniciada em 1925, com projetos, plantas e maquinário trazidos do Canadá, sofreu vários atrasos em virtude do congestionamento do porto de Santos, da falta de energia elétrica devido às grandes secas e chuvas prolongadas, conforme justificativa da Companhia. Porém, a razão mais forte talvez tenha sido a falta de recursos para um empreendimento deste porte, prontamente solucionada com um empréstimo, contraído no Canadá em 1925, a ser pago integralmente pela Companhia em 22 anos.

Festejada pela imprensa paulistana como a mais moderna e completa fábrica de cimento de todo o mundo, a sua inauguração revestiu-se de grande pompa e circunstância reunindo as "altas autoridades do Estado, os representantes das classes conservadoras e da imprensa. Detalhes da solenidade como a relação das personalidades presentes, o trem especial colocado à disposicão dos convidados, os discursos , o "lunch" servido aos convidados e o registro da solenidade através do "cinematógrafo", foram enfatizados pelos jornais, como que para atestar a prosperidade da grande empresa nacional.

Sem poupar adjetivos e superlativos, um repórter do Correio Paulistano, assegurando que seus comentários apenas refletiam palidamente a realidade, assim registrou o evento:

> "Empreendimento de grande vulto, que atraiu uma soma considerável de capitais, o novo estabelecimento fabril de Perus desenha-se ao olhar admirado do visitante, como um centro de intensa atividade produtiva, resultante da excelência da matéria prima explorada, que o solo paulista oferece, com a prodigalidade da sua exuberante natureza, e do trabalho inteligente e bem orientado, realizado dia e noite (...) de centenas de operários e técnicos, que se espalham por aquela imensa oficina (...) para o funcionamento integral e metodicamente combinado, de todo aquele grandioso maquinário."

O ESTADO DE S. PAULO

S. PAULO — SEXTA-FEIRA, 25 DE JUNHO DE 1926

CIA. BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND S/A

Acha-se em pleno funccionamento neste Estado, em Perús (S. P. R.) a fabrica de Cimento mais completa e moderna do mundo

Producção actual, 45.000 barricas mensaes, augmentando a sua producção até o fim do anno a 90.000 por mez

O cimento será entregue em saccos de 42 1/2 kilos, peso liquido, correspondendo 4 saccos a uma barrica

A Cia. responsabilisa-se e garante absolutamente a excellente qualidade do seu inigualavel producto

PREÇO POR BARRICA posto vagão São Paulo

28$000

A Companhia desconta 1$000 por cada sacco devolvido, passando então o preço liquido de

24$000

por barrica de 170 kilos

VISTA GERAL DA FABRICA

O Cimento Marca "BRASILEIRA" pode ser encontrado nas seguintes casas:

Ernesto de Castro e Cia.
Brasilian Sutrow Jewel e Hunnex Co. Ltd.
Henriques, Herrera e Cia.
Matarazzo e Cia.
Pedro Gad e Cia.
Steinberg, Beck e Cia.
Cia. Mecanica e Importadora

CIMENTO PORTLAND "BRASILEIRA"

Escola Polytechnica de São Paulo

RESISTENCIA EM KILOS POR CM.2

Porcentagem de Agua

Tempo de Pega

Peso Especifico

Estabilidade de Volume

Batidade

ESCRIPTORIO PRIVADO:
RUA ALVARES PENTEADO, 33-SOB

Anúncio da CBCPP. O Estado de S.Paulo,25/06/1926,1ªp.

As vozes da grande imprensa ecoaram também nas academias. Analisando a organização espacial da fábrica recém instalada, a Revista de Engenharia do Mackenzie sucumbiu ante a visão da modernidade da CBCP :

"a disposição geral da usina é a mais moderna do mundo, quer na parte técnica, quer na eficiência de suas máquinas. O projeto completo elaborado, portanto, constitue uma obra prima de organização e previdência."(4)

Única fábrica de cimento a funcionar no país até 1933 (quando a Companhia Nacional de Cimento Portland inaugurou uma fábrica em Guaxindiba, no Estado do Rio de Janeiro),a "Perus" é também considerada a primeira pelo fato de que as tentativas anteriores para produção de cimento foram precárias, com fábricas que operaram por curtos períodos, com capacidade de produção e funcionamento irregulares.(5)

Alguns fatos como a opção em produzir cimento do tipo portland(6) , com uma aparelhagem considerada moderna para a época, a regularidade no seu funcionamento e capacidade de produção inicial de 60.000 t, elevada no ano seguinte, para 200.000 t anuais, reiteraram a idéia de que a implantação real da indústria de cimento no Brasil se deu com a fábrica da C.B.C.P. em Perus.(7)

Se não podia apresentar-se como pioneira no ramo da produção de cimento no Brasil, a CBCP soube moldar para si a imagem de uma grande fábrica moderna, com base em ideais de racionalidade, produtividade e qualidade, capaz de competir com o produto similar importado.

Várias foram as leis e decretos promulgados visando incentivar a indústria de cimento no Brasil(8) , inclusive com possibilidades de empréstimos concedidos pelo governo federal.

Em 1924, através do decreto nº 16.755, o governo federal propôs às empresas que se dispusessem a produzir cimento,inúmeros privilégios como a isenção de impostos de importação durante o período de 20 anos para máquinas e

aparelhos destinados à construção e ampliação de fábricas, ferrovias ou exploração de pedreiras. Esses favores seriam concedidos às empresas com uma produção anual de 30.000 t de cimento.

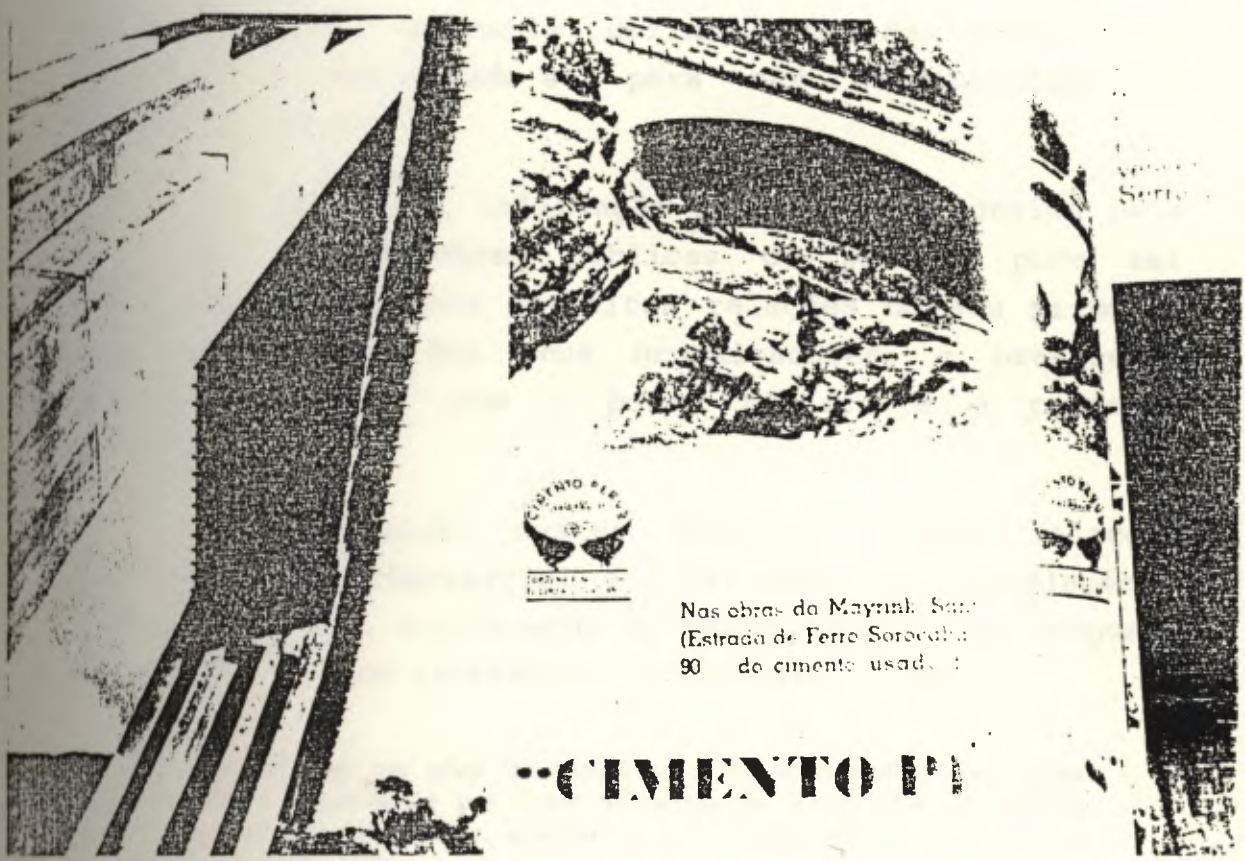
A existência de uma legislação favorável nesse período, concedendo isenção de taxas aduaneiras e do imposto de consumo, tarifas especiais na importação de maquinaria e transporte de matérias-primas,além de garantia, por parte do governo, da compra de 30% da produção, atraiu desde logo a atenção de muitos interessados. Esses incentivos da legislação levaram à inúmeras tentativas de instalação de fábricas de cimento que acabaram não se concretizando.(9)

Apesar do acentuado cunho nacionalista e protecionista desta legislação, já que as medidas exigiam a utilização exclusiva de matérias-primas e combustíveis nacionais e que 50% dos empregados contratados fosse brasileiro, coube a investidores canadenses o monopólio total da produção interna de cimento até 1936 quando a Sociedade Anônima Fábrica Votorantim iniciou sua produção.

Porém é preciso considerar outros fatores conjunturais, não menos favoráveis à CBCP, durante a década de 20. A realização das projetadas obras de urbanização e remodelação do centro de São Paulo, em discussão desde 1910/11 (como o Anhangabaú,e a construção de vários edifícios públicos), a realização de importantes obras de infra estrutura durante esse período (como a canalização do rio Tietê), além do florescente mercado representado pelas construções de palacetes nos bairros nobres da capital, significaram sem dúvida um grande estímulo aumentando a

demanda pelo produto que, até então, dependia exclusivamente da importação.

A fábrica de Perus procurou apresentar-se como a fornecedora de quase todo o cimento utilizado na construção das grandes obras da cidade - como o novo Viaduto do Chá, o túnel e viadutos da Av.Nove de Julho, e a Biblioteca Municipal Mário de Andrade entre outras - e também nas modernas obras de engenharia realizadas pela Light na Serra de Santos.



Propaganda do Cimento Perus utilizado nas obras da Estrada de Ferro Sorocabana.Suplemento de Rotogravuras do O Estado de S.Paulo, dez.1937.

A tônica da sua publicidade estava centrada no

papel auto-atribuído ao cimento nacional, o verdadeiro construtor do crescimento da maior cidade brasileira - São Paulo.As propagandas da CBCP na imprensa paulistana reforçam esta visão procurando "cimentar" uma imagem de credibilidade e pujança para a empresa. (10)

Não pode ser desprezado o apoio de instituições tradicionais, como as Escolas Politécnicas de São Paulo e do Rio de Janeiro e a Escola de Engenharia Mackenzie, que periodicamente realizavam experiências e testes com o cimento produzido pela CBCP, referendando os resultados dos laboratórios da companhia, derimindo dúvidas sobre a sua qualidade e esforçando-se para dar credibilidade ao cimento nacional.

A expressiva utilização do cimento produzido pela CBCP nas grandes obras públicas do período pode ser explicada também pelas estreitas relações do seu primeiro presidente, e um dos seus organizadores, o brasileiro Sylvio de Campos, com o poder público e a carreira política.(11)

A conjugação destes fatores - boas relações políticas, tino empresarial e facilidades da legislação - tornou possível a organização de uma companhia que, segundo a imprensa, surgia justamente no momento em que a

> "Paulicéia (atingia) um grau de progresso e desenvolvimento que causa pasmo geral, erguendo-se por todos os cantos da cidade esses arrogantes arranha-céus, que, orgulhosos, apontam para o espaço infinito a pujança do trabalho paulista." (12)

O tempo em que permaneceu como a única fábrica de cimento em atividade e com produção sempre crescente a coloca muitas vezes como a primeira fábrica de cimento do país. No entanto, sua importância ultrapassa o fato de ser

a primeira iniciativa "brasileira" vitoriosa na àrea da produção de cimento pois se, até 1925 o consumo era totalmente dependente da importação, já no fim da década de 30 "a maior parte das necessidades nacionais de cimento portland comum era suprida pela produção interna" (13),e toda produção nacional resumia-se basicamente a fábrica da CBCP em Perus.

Cartaz da CBCPP, s/d. Acervo particular.

Para um pesquisador mais atento a presença constante de referências a esse empreendimento nas mais diversas publicações é muito expressiva. A visita de um grupo de estudantes da Escola de Belas Artes do Rio de

Janeiro em 1933, a excursão programada pelo 1º Congresso de Habitação, promovido pelo Instituto de Engenharia de São Paulo e patrocinado oficialmente pela Secretaria da Viação e Obras Públicas e pela Prefeitura Municipal da Capital, em maio de 1931, são apenas dois exemplos da sua reconhecida importância. Eles apontam para a transformação da fábrica em referência obrigatória e em pólo irradiador de conhecimento técnico para alunos e profissionais da área de engenharia e arquitetura naquele momento.

Aspectos da visita dos estudantes da Escola de Belas Artes à fábrica de cimento. Suplemento de Rotogravuras, ago.1933.

Datada de um momento específico da industrialização brasileira, ela é um registro dos

empreendimentos resultantes da associação entre capital estrangeiro e a iniciativa nacional. Na lembrança dos trabalhadores(14) que vivenciaram as décadas iniciais de seu funcionamento é recorrente a referência a inúmeros "benefícios sociais" tais como moradia para operários, assistência médica, cooperativa e açougue, entre outros. Já na sua inauguração a CBCPP anunciava a sua intenção de

> "nos próximos anos, construir uma fábrica ideal, com casas para os seus empregados, respeitadas todas as medidas sanitárias e de conforto." (15)

Cabe lembrar que até então não existia uma legislação específica que garantisse os direitos dos trabalhadores. Haviam leis e decretos esparsos, desde da década de 10, que buscavam regulamentar alguns aspectos do trabalho como o limite mínimo de idade para admissão em determinadas indústrias e a jornada noturna, ou mesmo, incentivando a construção de habitações proletárias,através da concessão de favores às associações interessadas.(16) Essa legislação porém, era insuficiente e raramente aplicada, o que faz com que os equipamentos existentes na CBCP em Perus sejam bastante expressivos.

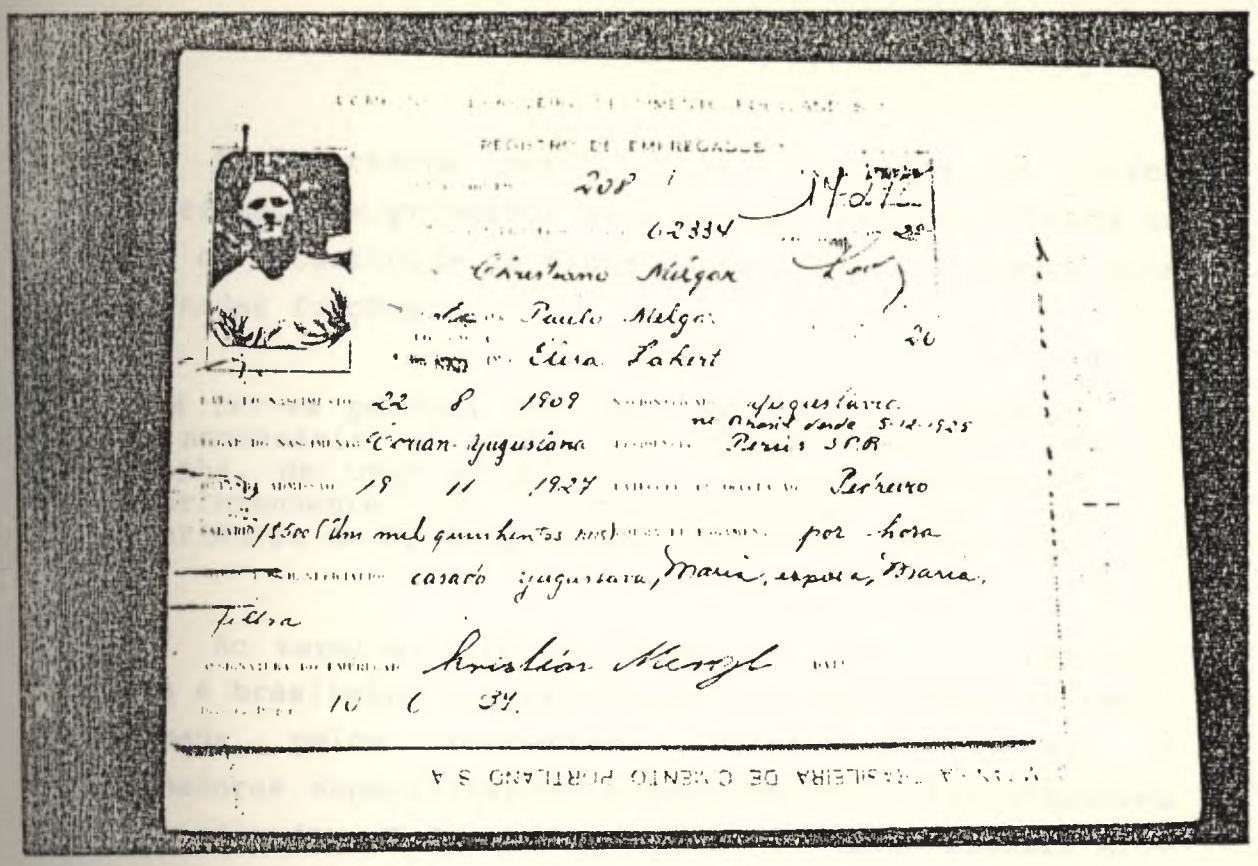
A exemplo de outras grandes indústrias à época, particularmente daquelas localizadas distantes do centro da cidade, como a Maria Zélia(17), a CBCP em Perus precisou também atrair e manter oficiais qualificados e garantir um fluxo regular de mão de obra, tanto para as pedreiras quanto para a usina. Uma das estratégias foi a oferta de moradias com toda a infraestrutura - água, esgotos e energia elétrica - a preços simbólicos. As vilas operárias construídas pela Cia - Vila Triângulo , Portland e/ou Vila Nova - procuravam garantir também a "docilidade" do trabalhador com o regime de trabalho em turnos ou com a prestação de serviços fora do seu horário de trabalho.(18)

A "sutileza" desse controle não escapava a alguns trabalhadores como o Sr. Augusto, operário da empresa desde 1932:

> "A casa era difícil. Quando a Perus começou a trabalhar aquelas casas foram feitas para os funcionários executivos e com o passar do tempo também para o oficial qualificado. Se a fábrica precisava às vezes, numa emergência, então ele estando ali perto era mais fácil. E do executivo para o empregado de emergência e coisa e tal chegou até pra mim depois." (Sr. Augusto Silva de Souza, 77 anos, forneiro)

Aqueles que não possuíam família acomodavam-se nos alojamentos construídos em madeira, lembrados por todos como "os quartinhos dos solteiros", que hoje não existem mais. Outros ainda, como informa o Sr.Estéffan Horvath (61 anos, fresador na oficina mecânica),"moravam fora, muitos não quiseram nunca morar lá".

Os trabalhadores da fábrica vinham de várias regiões de São Paulo - Lapa, Pirituba, Jaraguá, Àgua Branca, o que poderia explicar o crescimento do bairro pois, a partir de então, várias áreas foram loteadas e vilas construídas:a Hungaresa ou Margarida e a Fontão, entre outras, são exemplos de vilas em Perus habitadas inicialmente por trabalhadores da fábrica de cimento.



REGISTRO DE EMPREGADOS

208 1

62334

Cristiano Melgar

Paulo Melgar

Elisa Lakert

22 8 1909

Augustiano

Erman Augustiano

Perus SCB

18 11 1927

Pedreiro

1500 (Um mil quinhentos

por hora

casado augustiano, Maria, esposa, Maria, filha

Cristian Melgar

10 6 34.

VIDRARIA BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND S.A.

Ficha de registro de trabalhadores da CBCPP. Acervo Ministério da Fazenda.

Não apenas das proximidades vieram trabalhadores. Desde os mais variados Estados brasileiros (Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraíba,) como dos mais distantes países do mundo (Itália, Alemanha, Portugal, Hungria, Espanha, Argentina, Iugoslávia, Rússia, Inglaterra, E.U.A., entre outros) afluíram pessoas em busca de emprego.(19)

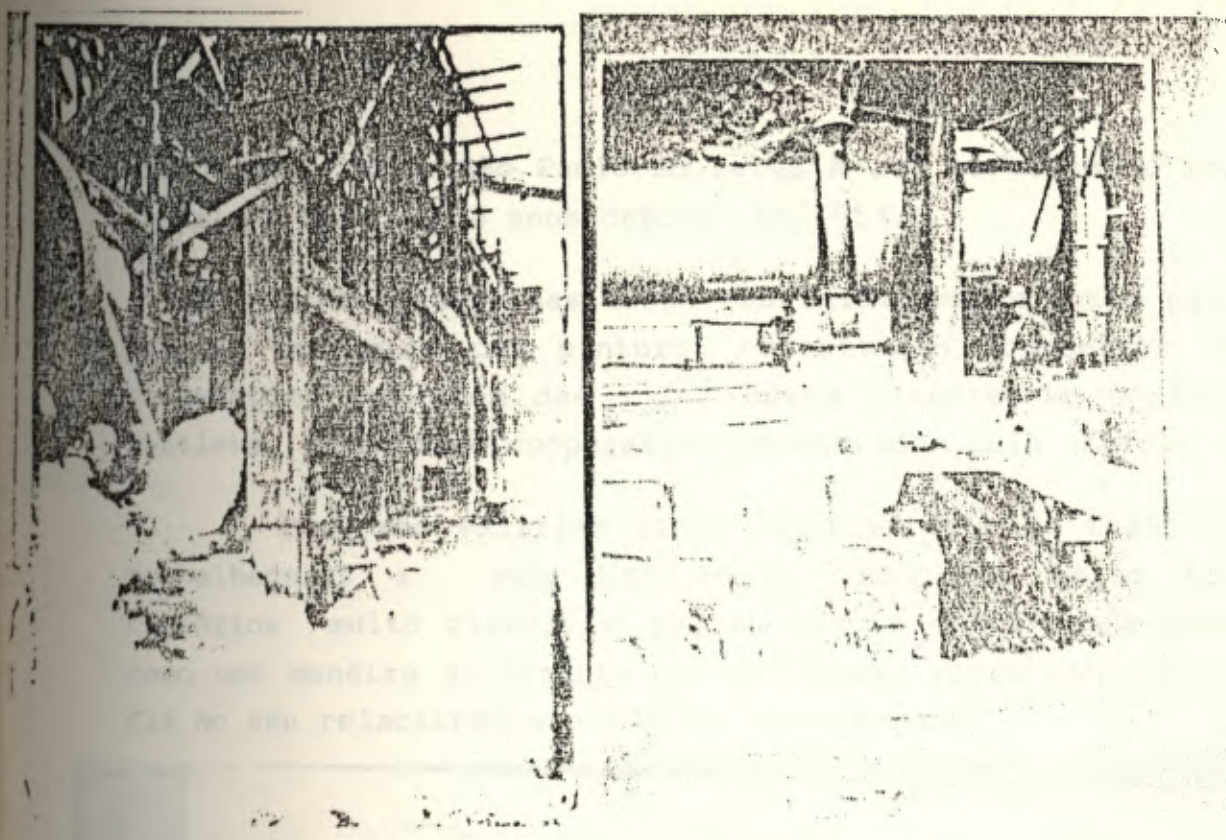
Um exemplo da presença maciça de estrangeiros nas décadas iniciais do funcionamento da fábrica de cimento em Perus, é a mudança da denominação da Vila Margarida que, pelo fato de morarem nela "só hungarês seu nome ficou Vila Hungaresa", segundo depoimento de D.Zenaide Horvath (63 anos).

É importante ressaltar que a vinda de tantos estrangeiros, nos primeiros anos da Cia, foi justificada em virtude da necessidade de trabalhadores especializados para determinadas funções:

> "para ter-se pessoal com essa experiência, tornou-se necessária a vinda de algumas pessoas da Espanha, de onde aliás veio o engenheiro-chefe.O superintendente é norte-americano, com a experiência de 26 anos na fabricação do cimento."(20)

Ao terminar afirmando que "o grosso do pessoal, todavia é brasileiro", explicita-se claramente uma divisão, reafirmada pelos depoentes, entre estrangeiros / trabalhadores especializados e brasileiros / trabalhadores não qualificados. O depoimento do Sr. Estéffan ilustra este aspecto:

> "(...) o meu avô, ele veio junto com o meu pai, em julho de 1926, para montagem do primeiro forno e do primeiro moinho. Na Hungria, eles são oriundos de lá, já trabalhavam numa fábrica de cimento (...) Aqui tinha gente de todas as partes do mundo, pode-se dizer assim. Então um pouco desse pessoal estrangeiro - ingleses, húngaros, alemães, poloneses, romenos - esse pessoal ocupava sempre uma posição um pouquinho melhor."



Trabalhadores na montagem do forno 1, 1926. Acervo particular.

A existência da Vila Triângulo, da Vila Portland ou Nova e o conjunto de casas dos administradores demonstram essa divisão, agora espacial, entre os trabalhadores da fábrica: operários, funcionários mais graduados, engenheiros, gerentes, etc. Mais uma vez, é o Sr.Estéffan quem nos esclarece:

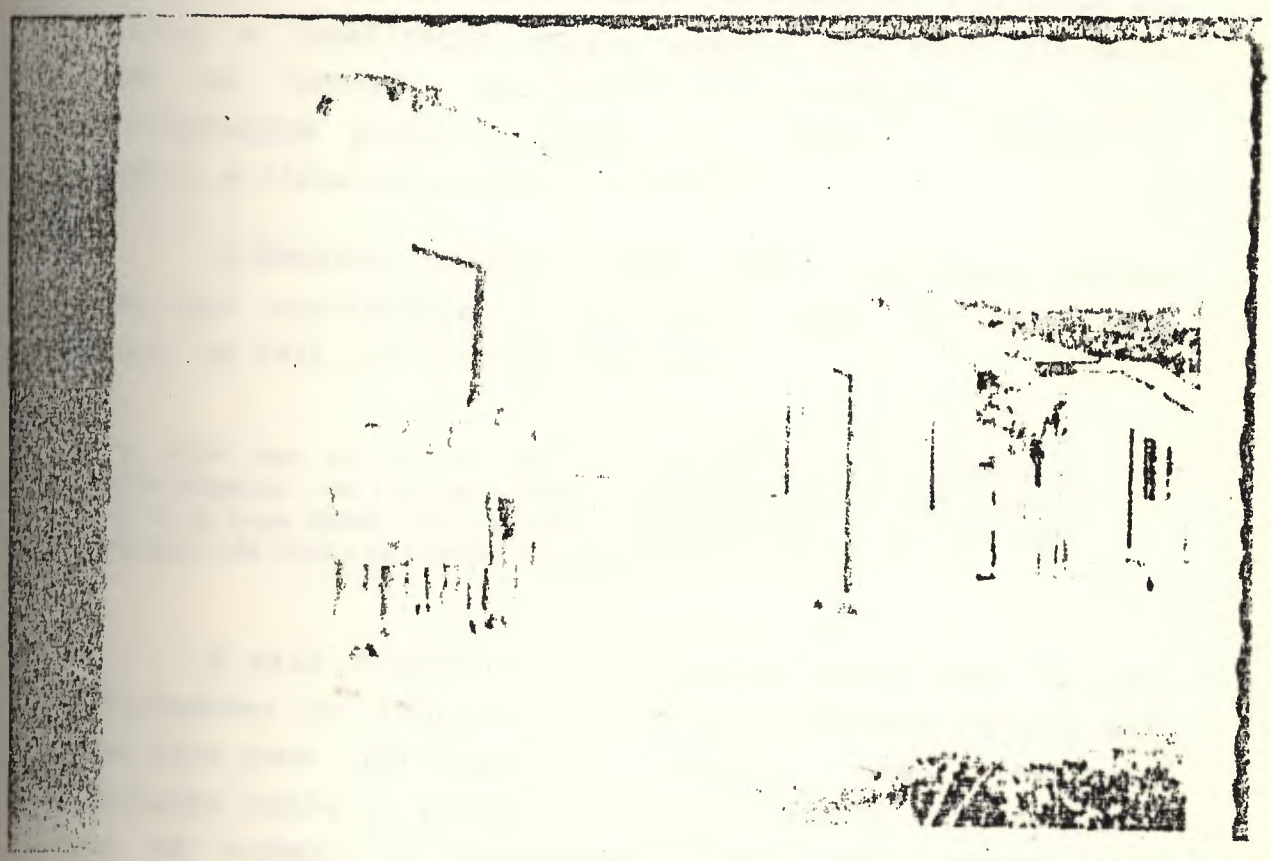
"A Cia não tinha casas suficientes para todos porque o núcleo que eles construíram comportava perto de 400 famílias. As casas de melhor conforto (...) essas já eram prá cargos de chefia, coisas assim. O Triângulo era já a parte do pessoal menos especializado. O pessoal mais especializado estava em torno da fábrica."

Os moradores da Vila Triângulo eram, como vimos, operários com menor grau de qualificação. Dos seus salários era descontada uma taxa, considerada mínima ou simbólica comparada aos aluguéis em Perus ou São Paulo na época.As casas, no entanto, tinham água encanada, banheiro e luz elétrica quando estes benefícios eram raridades em

muitos bairros de São Paulo.Em Perus a luz elétrica só foi instalada mais de 20 anos depois, em 1953.

A manutenção das casas era inicialmente feita pela própria companhia com pintura, conservação, consertos de vazamentos, etc Além das vilas havia atendimento médico, dentista, farmácia e cooperativa subsidiados pela empresa.

Como não existiam casas suficientes para todos os trabalhadores a sua distribuição não era feita com critérios muito claros, o que em alguns depoimentos soou como uma maneira arbitrária ou, às vezes, conciliatória da Cia no seu relacionamento com os trabalhadores.



Moradores da Vila Triângulo, 1934. Acervo particular.

Convidadas a "**puxar pela memória**" as pessoas ouvidas para este trabalho privilegiaram em seus depoimentos as recordações das casas em que nasceram, na Vila Triângulo ou no entorno da fábrica, ou da primeira casa dos recém-casados, como o Sr.Estéffan e D.Zenaide, moradores da Vila Portland onde iniciaram vida nova. As lembranças apareceram, muitas vezes, espontâneas e fortes com riqueza de detalhes: o número de cômodos, a posição das janelas, a localização exata, apesar dos seus alicerces terem se perdido em meio a vegetação, os seus prolongamentos porta à fora, os jardins, a igreja, a fábrica, a linha da estrada de ferro...

D.Zenaide procurou nas fotos amareladas alguma coisa que confirmasse a existência real da casa onde nasceu, em 1929, ao lado da fábrica:

> "A minha casa era ali, eu nasci ali, naquela casa onde agora é o estacionamento... não tem mais. Meu pai quando eu nasci ele teve a paixão de ir na Lapa buscar um fotógrafo lambe-lambe prá, lá de cima, tirar fotografia da fábrica de cimento com a casa onde eu nasci."

A vila Tiângulo é uma imagem forte para os ex-trabalhadores da fábrica de cimento Portland Perus, até mesmo para quem não morou lá. Havia uma estreita vinculação entre a fábrica e a vila que a caracterizava como um expaço de convivência dos trabalhadores que expressam vínculos afetivos intensos com o local. A vida ali emerge como um oásis de tranquilidade e bem estar :

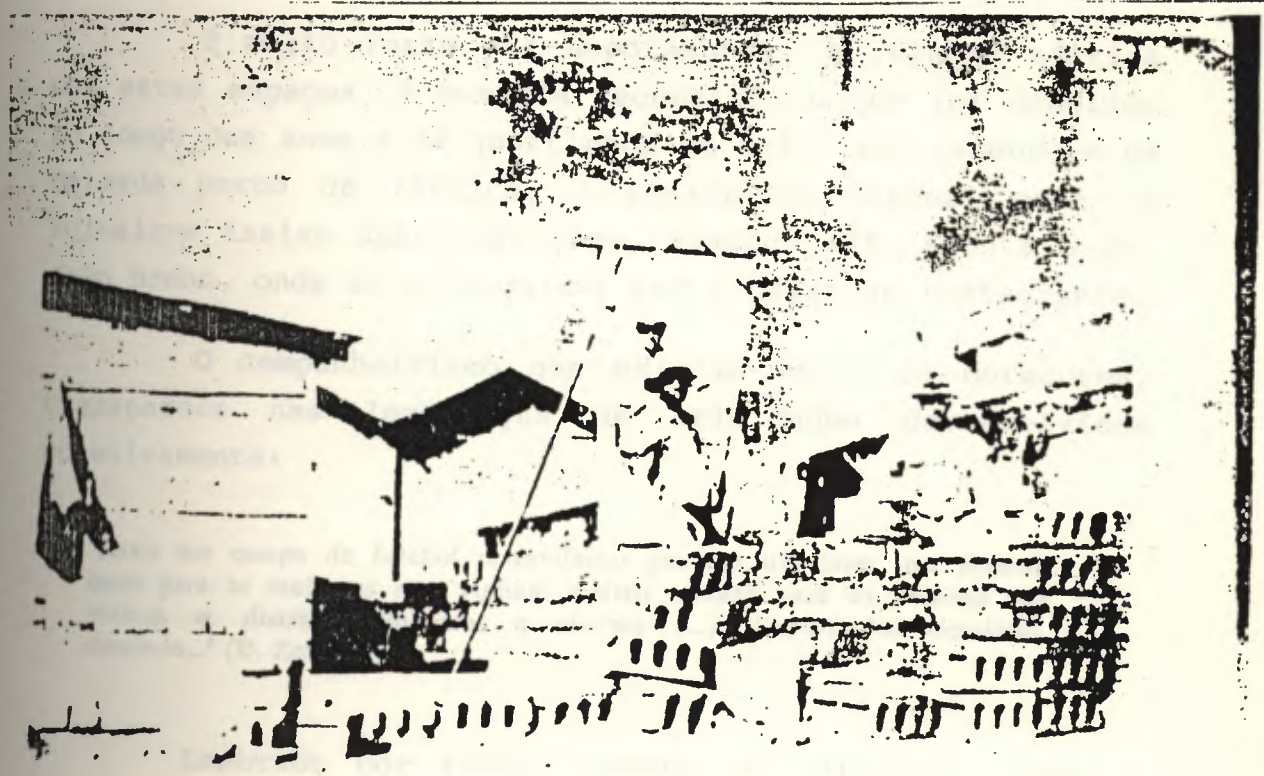
> "(...)naquele tempo era bom, era como se fosse uma família só, muito unidos, a gente vivia muito bem lá." (D. Sílvia Cruz)

> "(...)lugar muito bom de morar.Tinha de tudo." (D. Noêmia)

> "(...)era uma família só...era uma família unida...a coisa mais linda." (Sr. Estéffan)

A origem do seu nome foi explicada nos depoimentos

ora em função da disposição das casas, devido a existência de um buraco no centro da vila onde existia uma mina e bomba d'àgua, aterrado em 1950 quando da construção da igreja São José, ora em virtude da configuração do espaço para manobra das máquinas da ferrovia, também chamado Triângulo.



Trabalhadores na fábricacão de blocos de cimento, década de 20. Acervo particular.

As casas da Vila Triângulo eram menores, construídas com blocos de concreto ,com cobertura e piso em cimento enquanto outras casas, como as da Vila Portland por exemplo, eram maiores, de tijolos e assoalhadas. Muitos depoentes também se lembram com saudades do período

vivido na Vila Nova:

> "a vida era muito melhor porque a gente tinha liberdade, porta aberta, roupa no varal à noite, horta sem ninguém pegar."(D. Zenaide)
> Além do que "o fato de ter moradia era um peso na balança". (Sr. Estéffan)

É muito forte nos depoimentos a relação afetiva com estes espaços. A memória reconstrói o que foi demolido ao longo dos anos e os quartinhos de solteiros ressurgem na baixada perto da fábrica, a pensão do Gaspar, onde os solteiros faziam suas refeições, aparece ali, aponta o Sr. João Breno, onde só conseguimos ver o pátio do restaurante.

O companheirismo que existia entre os moradores, transparece nas lembranças de atividades desenvolvidas coletivamente:

> "Havia um campo de futebol maravilhoso que era um lazer pro pessoal, tanto para as mulheres que vinham assistir quanto para os homens que vinham se distrair. Tínhamos o cinema (...). Depois foi decaindo, decaindo..." (D. Zenaide)

Lembrado por todos, homens ou mulheres, surge o Clube Esportivo Portland "um time que chegou a jogar com o Palestra Itália, na segunda divisão".(Sr. Antonio Soria) A sua sede era um local de intenso convívio entre os trabalhadores para as reuniões, os jogos de baralho, bocha, ping-pong ou os "famosos" bailes que cumpriam todo um calendário de festas, começando com o carnaval,

> "(...) que era na fábrica, depois vinha o baile de sábado de aleluia, o dia 13 de maio era um espetáculo!(...)Depois vinham as festas juninas, em julho era o aniversário do Clube, faziam em setembro o baile da primavera, depois vinha o baile da passagem de ano".(D. Zenaide)

Organizadas pelos trabalhadores, as festas atraíam pessoas de diversos bairros de São Paulo pois segundo depoimentos eram "coisas fantásticas".Na verdade esses bailes e atividades revelam um clima de lazer muito intenso como também uma imagem de coletivo bastante forte entre esses trabalhadores e seus familiares.

As recordações dessa vida harmoniosa e feliz das vilasda CBCPP são atenuadas apenas quando os entrevistados são diretamente inquiridos sobre os inconvinientes do pó, da proximidade com a fábrica e ainda sobre o tipo das construções, algumas inteiramente em concreto. Timidamente os problemas então afloravam: era o calor intenso no verão, "um verdadeiro forno" e na época do frio uma "geladeira", o acúmulo do pó de cimento nos telhados, obrigando a consertos frequentes, ou até mesmo impossibilitando o cultivo de hortas :

> "Aquele tempo a gente não podia plantar nada não. Se plantava, de um dia pro outro você olhava assim pros pés de couve e aquilo tava só pó.(...) Quando começava a amadurecer, a fruta ficava até meio dura, parecia que estava com uma casca de pó por cima.(...) Ao passo que a gente estava até acostumado com aquilo. Acho que não fazia mal não, ou já nascia naquele ambiente acho que o pulmão já ficava outro." (D. Noêmia)

Já o Sr. Nestor Rocha, ex-maquinista da ferrovia, é mais enfático ao relembrar os males provocados pelo pó de cimento, "o pó incomodava, pegava na vista e prá respirar...", pelo desgaste provocado no trabalho na fábrica, responsável pela morte precoce do pai, "acho que muita caloria aqui no forno, era um calor desgraçado", e pelos seus próprios infortúnios:

> "Eu saí quando me deu derrame. Acho que é a caloria... você vai prá máquina de madrugada, essa parte aqui (apontando o tórax) vai pro lado de fora porque havia muito cavalo na estrada... E aqui (apontando as costas) tomava muita friagem(...)Aí já comecei a me afastar, afastar, e acabei na

caixa.Nessa dia não voltei mais.Uma vida inteira levei aí..."

Após 38 anos de trabalho nas pedreiras e na fábrica, muitos deles passados ao lado do forno, o Sr. Augusto lamenta "as vistas e a audição" comprometidas e lembra dos companheiros mortos precocemente ou daqueles que " após dois ou três meses já adoeciam do pulmão."

Outros lembram-se do trabalho pesado e cheio de riscos numa fábrica de cimento no tempo em que " não tinha proteção nenhuma, era tudo no olho", segundo Sr. Nestor. Acidentes eram também frequentes, tanto na ferrovia, quanto na fábrica:

"É serviço muito perigoso ali,né. Na fábrica e na locomotiva acontecia muito (acidente)(...) Tinha gente dormindo na estrada, quantas vezes o nêgo cortava a perna, matava...Eu procurava dormir o máximo durante o dia, porque à noite você tem que ficar ativo, tem que olhar lá onde você vai passar, tem que olhar a água, tem que olhar o nível do óleo, você tem que olhar tudo. Olhar a pressão, de vez em quando, dar um grito com ele -Ôh Fulano!...Acidente na fábrica, eu lembro... Os silos sempre vai enchendo de cimento, né? Então, cada temporada ía um cara e limpava. Começava de cima prá baixo pra ficar limpinho de novo. Então, um dia foi um rapaz lá e diz que ele quiz acabar logo e ele começou de baixo, né? Então ele começou a cutucar, cutucar, desceu tudo, levou ele, levou tudo. Saiu todo queimado...Ás vezes acontecia muito desastre."(Sr. Nestor)

Devido ao funcionamento ininterrupto da fábrica, havia 3 turnos de trabalho: das 6:30 às 14:30, das 14:30 às 22:30 e das 22:30 às 6:30 horas, após a conquista da jornada de 8 horas porque inicialmente

"(...) aqui se trabalhava 12 horas. A princípio não tinha também a porcentagem, nem horas extras e nem adicional noturno. O salário mínimo aqui pra nós começou em 40. Naquele tempo não tinha data base, né ? A firma aumentava como queria. E aí (após a greve de 1947) eles deram então o pagamento do repouso semanal remunerado, que ainda não tava regulamentado. Tinha na Constituição, mas não tava regulamentado.(...) os canadenses, eles antecipavam as decisões... Quando uma lei era aprovada, o Getúlio assinava uma lei, e sabiam e entrava em vigor. O povo chegava na

portaria e tinha um aviso lá: 'A partir de hoje o salário passa a ser tá, tá, tá, tá.'" (Sr. Augusto)

Lembranças de um tempo pré-legislação trabalhista ou "de antes do Getúlio" quando os salários eram pagos duas vezes por semana e o trabalhador lutava ainda pelo direito a 4 folgas mensais e apenas 15 dias de férias por ano.Cada benefício, como lembra o Sr. João Pedroso, era fruto da conquista dos operários :

"Aí eu cheguei aqui (depois da greve de 47) e em cada cartão tinha um aviso, e o aviso dizia assim mais ou menos: falava que ia conceder pra nós, pra todos os operários que completassem 48 horas por semana trabalhada, ele ia conceder um abono de 8 horas, por livre e espontânea vontade da firma, porque ainda não estava vigorando a lei... mas aquele que não completar as 48 horas por semana vai perder o direito..."

Nos depoimentos é perceptível a existência de uma certa rotatividade nas funções desempenhadas. A maioria dos trabalhadores passou por diferentes setores durante o período em que ficou na fábrica, que aliás eram bastante longos. Vários depoentes trabalharam em torno de 30 ou 40 anos na fábrica.

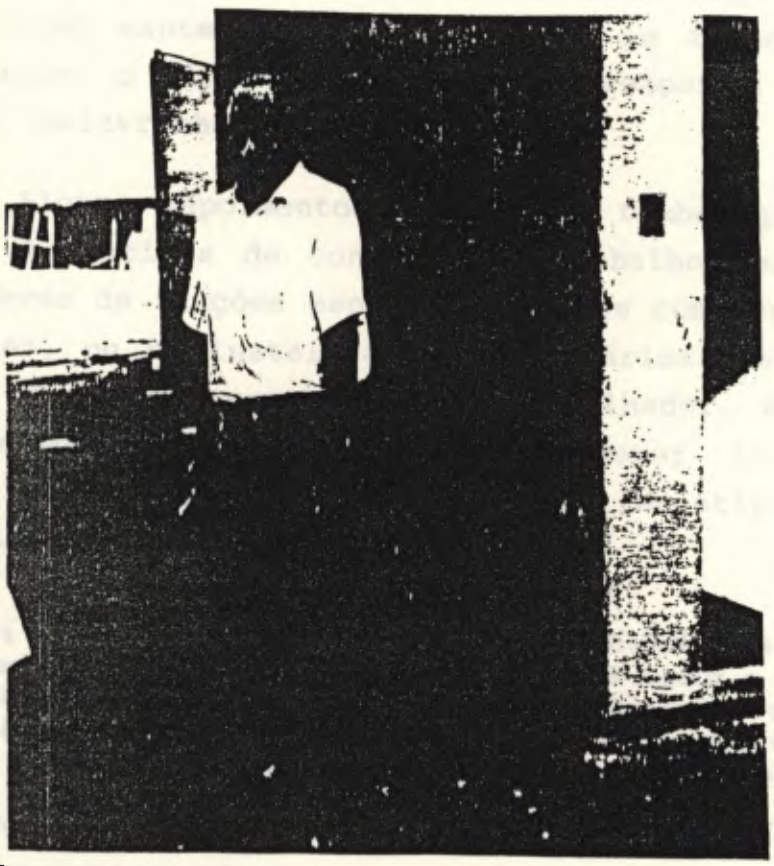
Bastante significativo é que mesmo os que se especializaram em determinada função demonstraram conhecer todo o processo de produção do cimento. Foram ouvidos ex-trabalhadores da oficina mecânica, da marcenaria, forneiros, entre outros , e todos se detiveram longamente e com gosto na descrição detalhada de todos os equipamentos manejados no seu ofício muito longe portanto, da mera repetição de gestos do operário atual.

"(...) entrei como servente, depois passei para carpinteiro...aí eu passei a trabalhar como ajudante de modelador... quando eu entrei lá era mocinho novo,(...) depois saí de lá como oficial, saí como operário qualificado." (Sr.

João Pedroso)"

"Quando entrei já entrei como servente...logo passei pra agente noturno... passei pra consertar carro e ... logo passei a maquinista." (Sr. Nestor Rocha)

A fábrica aparece como local do aprendizado, a escola onde, com o passar dos anos e o acúmulo de experiências, o trabalhador melhorava o seu desempenho, aprendia todo o processo de produção de cimento e, onde o bom forneiro no entender do Sr. Augusto, aprendia a distinguir o desajuste no seu andamento pela cor da fumaça que saía dos fornos.



Sr. Augusto em frente ao painel de controle de um dos fornos da fábrica, 1991. Acervo DPH.

O trabalho funde-se com a própria vida dessas pessoas. As recordações do operário distingue os ambientes, os ruídos e cheiros do seu local de trabalho, vivas e presentes ainda hoje, após anos de aposentadoria e afastamento da fábrica.

Em uma das primeiras visitas à CBCPP, em conjunto com ex-trabalhadores que participavam das oficinas de memória, o Sr. Augusto reencontrou emocionado o seu forno e transformou-se novamente no responsável, pelo o que ele considera "o coração de uma fábrica de cimento". Repetindo gestos familiares ele foi nos ensinando os segredos do seu ofício: como manter a temperatura de um forno rotativo, como treinar o olhar ou mesmo como escapar a vigilância para uma "palavrinha" com o colega.

Alguns depoimentos permitiram também perceber as inúmeras tentativas de controle do trabalho desenvolvidas seja através de funções específicas, tais como encarregados ou chefias, ou na instalação de maquinários que exigiam a presença e atenção constantes do trabalhador. No entanto, esses mesmos depoimentos deixam entrever atitudes que burlavam as iniciativas da empresa, resistindo a esse controle.

> "(...) ali a gente não tinha, não havia liberdade, ali era trabalhar, trabalhar e só... depois que a gente entrava na fábrica tinha que esperar o apito já dentro da seção, ali conforme apitava as pessoas começavam a funcionar também.(...) quando chegava ali pelas 8 horas eu tinha um pouco de fome então, o que eu fazia, pegava a garrafinha de café, escondido do chefe... e ia atrás de umas pilhas de madeira (na carpintaria) pra tomar o café escondido..." (Sr. João Pedroso)

As punições por quebra de disciplina, atraso ou embriaguês, previstas no regimento interno da fábrica, eram também muito comuns.

"Eles (os canadenses) eram severos. Com eles... o empregado tinha que andar direito... pisou na bola eles castigavam mesmo, com suspensão. Três dias, a primeira falta; a segunda era oito dias; a terceira quinze dias... até chegar nos trinta dias e aí mandava embora. Porque nessa época a gente ainda não tinha uma legislação... até então, a gente podia bater ou apanhar do encarregado." (Sr. Augusto)

Essa vida compartilhada no trabalho e também na camaradagem cotidiana das diversões construiu uma história e um passado comuns que moldaram a identidade do grupo de trabalhadores da CBCPP. Suas lembranças pessoais aparecem mescladas com as dos vizinhos e amigos, com os momentos marcantes na vida da fábrica, com as mobilizações e confrontos (mesmo para aqueles que passaram ao largo desses movimentos) e até com as pequenas recordações do dia-a-dia de trabalho.

A experiência de vida coletiva, a trajetória comum moldada no trabalho transparece também na organização sindical desses trabalhadores e na sua tradição de luta e perseverança, alvo de inúmeras publicações e teses acadêmicas. (21) Os trabalhadores da fábrica de cimento Portland Perus desencadearam em 1962 um movimento grevista, que perdurou sete anos (22), ocuparam as páginas dos principais jornais da cidade e envolveram diversos parlamentares e entidades vindo a consolidar uma forma de organização e mobilização que ficou conhecida como 'firmeza permanente'- uma luta sem violência, baseada na paciência e persistência. Esse tipo de enfrentamento deu origem ao nome atribuído aos trabalhadores - **queixadas** (porcos do mato que ao perceberem o perigo , reunem-se em manadas, obrigando o inimigo a refugiar-se).

E é essa experiência de solidariedade que reaparece na criação de uma cooperativa de costura formada pelas mulheres dos grevistas para conseguir manter a

família na ausência dos salários dos maridos; no apoio dos vizinhos dos grevistas apesar de terem a energia elétrica e água de suas casas cortadas; na construção de um caramanchão ou mesmo na organização de festas e bailes. Os exemplos nesse sentido, como vimos, são inúmeros.

Foram pioneiras as conquistas alcançadas pelos operários de Perus, estendidas posteriormente ao conjunto dos trabalhadores,e hoje garantidas pela legislação, como o salário família, a presença do Sindicato na admissão ou demissão de funcionários, o estabelecimento de acordo coletivo, o reconhecimento do direito de greve, o estabelecimento de multa diária pelo atraso do pagamento dos salários e a formacão de comissões dentro da fábrica, um dos embriões das chamadas **comissões de fábrica** que pipocaram na década de 70. (23)

A organização dos militantes envolvidos no movimento da CBCP em Perus deu origem em 1960 a Frente Nacional do Trabalho - FNT, uma entidade parasindical voltada para o assessoramento jurídico e formação de lideranças sindicais. Na fala do advogado do sindicato à época, Mário Carvalho de Jesus, a FNT surgiu como ampliação do movimento de Perus e concretização do projeto político que empolgava o grupo dirigente.

Durante a greve o Sindicato dos Trabalhadores na Indústria de Cimento e Cal de Perus divulgou na imprensa um manifesto intitulado "**Cristão Contra Tubarão**", pedindo a desapropriação da empresa e solicitanto apoio da população:

> " A nossa sorte está lançada; o deputado Abdalla tem o Banco do Brasil a sua disposição, nós temos a nossa fé que nos levou a jurar não voltar ao trabalho como homens derrotados. Ou o abastado empregador atende as nossas reivindicações, ou o governo desapropria a fábrica."

Durante o ano de 1967, os operários conquistaram a estipulação de multa diária para reajuste dos salários em atraso, repercutindo favoravelmente na imprensa e no sindicalismo como um todo. A partir desse momento obtiveram o comprometimento público do governador do Estado de colocar à sua disposição o efetivo policial garantindo o seu direito de greve. Esse fato inusitado angariou o apoio de intelectuais, estudantes e eclesiásticos "que passaram a frequentar o local do piquete e acompanhar as reuniões e manifestações."

Com a vitória obtida junto ao Tribunal Superior do Trabalho, conquistaram a volta ao emprego dos operários estáveis e o pagamento dos salários a partir de agosto de 1962. Em janeiro de 1969, trezentos e nove operários, dos quase mil grevistas de 1962, retornaram à produção.

A volta desses operários representou a esperança de alcançarem a almejada cogestão da fábrica. No entanto, continuaram denunciando as fraudes e corrupção, através dos 501 processos movidos contra a empresa que ainda corriam no judiciário, e o descumprimento das obrigações da Cia junto ao Estado, como o não recolhimento de impostos.

Como resultado dessas denúncias, em 12 de julho de 1973, a Justiça do Trabalho determinou a penhora da produção de cimento como garantia de pagamento dos salários atrasados, e no mesmo período, 25 de julho de 1973, a Presidência da República editou decreto confiscando os bens do empresário, ressaltando seu caráter técnico e anti-corrupção.(24) Foi o primeiro caso, em São Paulo, de uma empresa incorporada e administrada pela União.

Apesar do confisco as denúncias de corrupção pelos jornais continuaram, como a venda de pedra superfaturada

efetuada pelo empresário que manteve a posse das pedreiras, bem como a mobilização dos trabalhadores que, em maio de 1974, enviaram um abaixo-asssinado ao presidente Geisel, solicitando a efetivação do confisco, o pagamento dos salários atrasados, o fim da poluição através da instalação de filtros na fábrica , entre outras reivindicações.

Os trabalhadores da Cia Brasileira de Cimento Portland Perus, mobilizados no seu intenso conflito com o **"mau patrão"**, buscando fazer cumprir as leis e a todo momento criando fatos políticos, que acendiam e renovavam o seu movimento, assumiram durante os anos 70 a luta dos moradores do bairro contra a poluição causada pelo pó de cimento.

Os jornais da época relatam um cenário assustador - telhados, janelas, calçadas, o asfalto das ruas, arames das cercas nas estradas,plantas e frutas (que nem chegavam a se desenvolver completamente) - coberto pelo pó de cimento onde crianças apresentavam feridas pelo corpo ou problemas respiratórios. A CBCPP era então apresentada como uma **"fábrica de tuberculosos"**.(25)

Os trabalhadores da fábrica de cimento juntaram-se aos moradores na reivindicação de soluções para esse problema, exigindo equipamentos próprios para eliminação do pó que saía da fábrica e cobria os telhados das casas, afetando a saúde da população. Em 1973, uma passeata organizada pela Igreja através das CEBs , reivindicando providências e proteção à vida, contou com a adesão de parte dos operários que lutavam por melhores condicões de trabalho dentro da fábrica.Esta manifestação ecológica é considerada pioneira na cidade de São Paulo.(26)

Após sete anos de intervenção na empresa

confiscada, o governo federal decidiu levá-la a hasta pública como forma de ressarcir suas dívidas. Apesar do grande interesse, devido a riqueza das jazidas, a proximidade da fábrica com o centro industrial , a tradição do cimento Perus e o desejo de que o setor não ficasse nas mãos do Estado, a iniciativa privada decidiu forçar a baixa do preço proposto pelo governo, não participando inicialmente do leilão .

Porém, o antigo proprietário Antonio Abdalla, através de um consórcio com o empresário Sérgio Stéfano Chohfi, apresentou a única oferta conseguindo reaver a posse da empresa.

Em 1983 as pedreiras de Cajamar foram fechadas dispensando cerca de 168 operários. A partir de então foram inúmeras as paralizações da fábrica por falta de matéria-prima. Os trabalhadores mantiveram seu movimento denunciando a existência do "**cartel do cimento**" e associando-se a outros segmentos da sociedade, como os sem-teto, organizaram a campanha "**Cimento barato para sair do barraco**" realizando diversas manifestações em 1985 e até uma greve em 1987,ano em que a fábrica já encontrava-se praticamente desativada.

Com o objetivo de iniciar um "luta em defesa da ecologia da nossa cidade", várias entidades organizaram em Perus a "1ª caminhada histórico-ecológica da cidade de São Paulo,lançando o movimento Pró-Revitalização da Estrada de Ferro Perus-Pirapora".(27)

Nos anos 80 os trabalhadores da CBCP Perus, então aposentados, incorporaram às suas lutas a preservação de todo "o mundo material e também fundamentalmente imaterial onde viveram, sonharam, trabalharam e lutaram" (28) durante tantas décadas. Mobilizados inicialmente para garantia da

preservação da ferrovia e do seu acervo (1987) propuseram posteriormente o tombamento da vila Triângulo (1989) e avançaram no sentido de preservar sua própria memória e experiências através da constituição de um projeto de "Oficinas de Memória" desenvolvido com assessoria técnica do DPH, desde 1990.(29)

NOTAS:

(1) - Com base no decreto estadual nº1866 de 26/04/1910,os srs. Clemente Neidhart, Mário W.Tibyriçá e Sylvio de Campos constituíram a Companhia Industrial e de Estrada de Ferro Perus Pirapora para, segundo seus estatutos, explorar além da estrada de ferro, as terras e benfeitorias do Dr.Arthur Jambeiro Costa e a firma Beneducci e Cia que já explorava as caieiras da região. Sobre a constituição destas Sociedades e respectivas alterações de estatutos e/ou outras informações Ver:Documentos (Atas de Assembléias, publicações de Balanços,entre outros) registrados na **Junta Comercial do Estado de São Paulo.**

(2) - Escritura de Constituição de Sociedade Anônima de 18 de agosto de 1924 registrada no 8º Tabelião. **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 27 de agosto de 1924, pp.4.867 - 4.868. A CBCP era subsidiária da Lone Star Cement, uma das maiores produtoras americanas, possuindo outras subsidiárias na América Latina. Cf. PELÁEZ, Carlos Manuel - **História da Industrialização Brasileira : crítica à teoria estruturalista no Brasil.** Rio de Janeiro, APEC, 1972, p.198.

(3) - "O Cimento Nacional" - **Correio Paulistano**, 25/06/1926, p.5. As citações posteriores, salvo quando indicação em contrário, referem-se a mesma fonte.

(4) - "Importante realisação nacional de iniciativa estrangeira" IN: **Revista de Engenharia**, São Paulo, Centro Acadêmico Horácio Lane/Mackenzie, (43), dez.1926, p.33

(5) - Data de 1892 a inauguração da primeira fábrica de cimento de que se tem notícias na Ilha de Tiririí, no Estado da Paraíba, que funcionou apenas três meses. Em 1897 entra em funcionamento uma fábrica de cimento na fazenda Santo Antonio, em São Paulo, do Comendador Antonio Prost Rodovalho. Com suas atividades interrompidas foi arrematada pela firma A.R.Pereira e Cia em 1904 que lançou no mercado as marcas "Brasil", "Lage", "Torquês" e "Meia Lua". Posteriormente foi adquirida por uma nova firma produzindo o "Cimento Portland Nacional Rodovalho". A Sociedade Anônima Fábrica Votorantim compra todo seu acervo em 1918 produzindo o cimento "Rodovalho", logo suspendendo definitivamente a fábricação. Em 1912, o Governo do Estado do Espírito Santo fundou em Cachoeiro de Itapemirim uma fábrica de cimento portland que teve seu funcionamento suspenso em 1924. Ver a respeito: "A Indústria de Cimento no Brasil - Histórico e características da indústria de cimento Portland" - **Boletim de Informações da Associação Brasileira de Cimento Portland**, (43), 1940, pp.247/258.

(6) - "A expressão **portland** é usada em quase todos os países para designar o aglomerante hidraúlico obtido quando o cozimento da mistura de materiais calcáreos argilosos atinge a fusão incipiente." TORRES, Ary F. - **Constituição química do cimento Portland.** São Paulo, s/e, 1941, p.21. No Brasil a especificação portland foi adotada desde 1935 após estudos realizados pelo IPT. Sobre detalhes do processo de produção do cimento portland em Perus, Ver Parecer da Seção Técnica de Crítica e Tombamento, em anexo.

(7) - Quase todos os estudos técnicos, discursos e artigos sobre a temática endossam essa idéia. Além do **Boletim de Informações da ABCP**,(43),já citado, Ver: discurso do Presidente do Conselho de Minas e Metalurgia Prof.Fonseca da Costa IN: ALEGRE, Diner TOUT. "A Indústria básica do cimento" - **Observador Econômico Financeiro**, (149),jun.1948,p.34 e artigo de Basílio Machado Neto (presidente da Confederação Nacional do Comércio) "A Palavra das Classes Produtoras : a indústria do cimento", IN: **Folha da Manhã**, 18/05/1954,p.03.

(8) - Ver a respeito a legislação federal : Decreto nº21.829, de 14/09/1932; Decreto nº24.023 de 21/03/1934; Lei nº482, de 23/08/1937 e Decreto-Lei nº300 de 24/02/1938, entre outros.

(9) - Um exemplo disso é a criação da sociedade anônima "Sociedade Paulista de Cimento Portland S/A" fundada em São Paulo pelos srs. Ramos de Azevedo, Douglas H. Gibs e Jonh Schrader, Eernesto Dias Castro, Arnaldo Villares, Hemrique Dumond Villares, Alfredo Aranha Miranda, Orlando Ferreira da Rosa entre outros, para exploração, fabricação e comércio de cimento a fim de "gozar dos favores federais prometidos às primeiras fábricas de cimento que se organizassem no país." Dissolução e Liquidação da Sociedade Anônima "Sociedade Paulista de Cimento Portland S/A" - **Diário Oficial do Estado de São Paulo**,08/04/1926.

(10) - Ver, entre outros, os anúncios publicados no Correio Paulistano de 25/06/1926,p.1, e no Suplemento de Rotogravuras de **O Estado de S. Paulo**, dezembro de 1937. Durante a realização desta pesquisa encontramos também diversas referências,não confirmadas, sobre um acervo fotográfico mantido pela CBCP onde seriam registradas a construção das obras públicas que utilizavam o cimento por ela produzido.

(11) - Sylvio de Campos era filho de Bernardino de Campos, presidente do estado de São Paulo (1902 - 1904) e irmão de Carlos de Campos, que ocupou o mesmo cargo no período entre 1924 - 1927, quando aquele associou-se aos canadenses e organizou a CBCP. Advogado, filiado ao PRP - Partido Republicano Paulista, Sylvio foi eleito deputado federal por São Paulo em fevereiro de 1924 reelegendo-se em 1927. **Dicionário Histórico Biográfico (1930-1983)**.Rio de Janeiro, Editora Forense/FINEPE, 1984,pp.596-597.

(12) - **Correio Paulistano**, op.cit.p.5

(13) - PELÁEZ, Carlos Manuel - op.cit.,p.202. Um estudo sobre a história do mercado brasileiro de cimento mostra que em 1930 houve queda no consumo do produto que afetou somente a importação pois a produção interna continuou a aumentar graças a defasagem artificial mantida pelas tarifas de importação e os preços do produto interno. Ver a respeito: HOHENSTEIN, G.Robert - O desequilíbrio do mercado brasileiro do cimento. IN: **Digesto Econômico.** (4),set.1948,pp.80/88.

(14)- No desenvolvimento desta pesquisa foram produzidos depoimentos com ex- trabalhadores da CBCPP e/ou suas esposas, com a intenção de registrar suas memórias sobre o trabalho e o morar no interior da propriedade da empresa. Estes depoimentos integram o acervo, constituído por fitas cassete e transcrições datilografadas, disponível para consulta na Assessoria Técnica de Projetos Especiais do DPH.

(15) - **Correio Paulistano** - op.cit. p.5

(16) - Sobre essas questões ver, entre outros: CANO, Wilson - **Algumas medidas de política econômica relacionadas à indústria brasileira** (1874 - 1970). Campinas, UNICAMP,1975 (mimeo); RIBEIRO, Maria Alice Rosa - "Fábrica e Cidade" IN: **Trabalhadores.** Campinas, SMCET,1989.

(17) - A construção de vilas operárias data do final do século passado. Segundo Rolnik, em São Paulo a primeira vila de que se tem conhecimento é a do conjunto fabril Falchi, na Vila Prudente. Essa autora lembra que esse tipo de empreendimento "tinha como objetivo localizar uma população operária próxima à fábrica situada em um núcleo isolado: as casas eram alugadas para funcionários da empresa ou para comerciantes que ali implantariam seus negócios, gerando um núcleo de urbanização capaz de atrair novas populações." ROLNIK, Raquel - **Cada um no seu lugar (São Paulo, início da industrialização : geografia do poder)**.São Paulo, FAU/USP, 1981.(dissertação de mestrado),p.70.

(18) - Nos estudos sobre esse tipo de habitação proletária é sempre ressaltado o caráter do controle pretendido sobre essa população.As vilas reuniam variados equipamentos (armazéns,igreja,escola,assistência médica,entre outros) que procuravam suprir as necessidades básicas de seus moradores, chegando algumas, como a Maria Zélia, a

controlarem a entrada e saída de pessoas, seus horários,etc, ficando conhecidas como **vilas-cidadelas**. Es sas construções tornaram-se frequentes, no período entre fins do século XIX até o início da década de quarenta. Ver a respeito :DE DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo - **A vida fora das fábricas:cotidiano operário em São Paulo(1920/1934)**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1987.

(19) - A Coordenadoria das Empresas Incorporadas ao Patrimônio Nacional - CEIPN do Ministério da Fazenda em São Paulo possui sob sua responsabilidade um rico acervo documental sobre a CBCPP composto de fichas de registro dos trabalhadores (onde constam indicações do país de origem, idade, função e data de admissão na fábrica), que confirma os dados sobre a predominância de estrangeiros em Perus. Grande parte desta documentação, basicamente os registros da assistência médica desde o início da Cia, foi descartada como papel velho segundo informações de funcionários reponsáveis pela sua guarda. Este acervo inclui ainda, plantas, desenhos e análises dos equipamentos e edifícios existentes a época da incorporação do patrimônio da CBCPP pela União.

(20) - **Correio Paulistano**, op.cit., p.5

(21) - Ver entre outros: ARNS,Cardeal (apres.) - **A força da não violência : A Firmeza Permanente**. São Paulo, Loyola-Vega, 1977; GONÇALVES, Adilson José - **Perus : a violência dos pacíficos - uma nova arma para uma velha luta**. São Paulo, PUC/SP, 1989 (dissertação de mestrado);JESUS, Mário Carvalho de - **Perus Os Queixadas resistem às artimanhas do Grupo Chohfi-Abdalla em Cajamar**. São Paulo,1983.

(22) - Em 1962 um grupo de operários empregados em cinco empresas diferentes, pertencentes ao grupo J.J.Abdalla contatou o sindicato de Perus para encaminhar junto uma greve devido o atraso no pagamento dos salários. Essa questão não afetava os trabalhadores de Perus visto que na greve anterior haviam conquistado o estabelecimento de multa diária para atrasos dos salários. No entanto,mesmo com uma pauta específica de reivindicação os trabalhadores de Perus apoiaram e se solidarizaram entrando em greve dia 14 de maio junto com os trabalhadores da Usina Miranda de Pirajuí, da fábrica de tecidos Japy de Jundiaí, da fábrica de papel Carioca de São Paulo e da Cia Paulista de Celulose de Gato Preto,num total de 3.500 trabalhadores ,sendo que cerca de 1000 eram de Perus. Os dados sobre o movimento sindical e grevista dos trabalhadores da CBCPP apóiam-se em

GONÇALVES, Adilson José, op.cit.. As citações posteriores, salvo quando indicado o contrário, referem-se a esse trabalho.

(23) - Sobre este aspecto ver:MARONI, Amnéris - A estratégia da recusa (análise das greves de maio/78).São Paulo, Brasiliense, 1982.

(24) - Sobre o processo de penhora, confisco e incorporação do patrimônio da CBCPP ver legislação federal promulgada a respeito, entre outros:Decreto nº 72.523 de 25/07/1973; Decreto nº 72.562 de 31/07/1973; Decreto nº 74.728 de 18/10/1974; Decreto nº 72.587 de 09/08/1973; Decreto nº 72.560 de 31/07/1973.

(25) - "Perus : poluição do ar é seu maior problema". **Diário Popular**, 22/03/1973. A Sociedade Amigos do Bairro de Perus,em outubro de 1971, elaborou um trabalho sobre as condições de vida de seus 60 mil habitantes, enviando-o às autoridades municipais e estaduais, onde apontava como maior problema a poluição. Segundo levantamento realizado pela Juventude da Arena, em 1976, 41,2% das famílias de Perus apresentavam problemas de saúde,tosse e bronquite.

(26) - O caso da poluição nesse bairro e a mobilização de seus moradores foi objeto de estudo e pesquisa de técnicos e especialistas. Ver a respeito o trabalho "**Os vigilantes comunitários como experiência de participação dos moradores em um caso de poluição do ar**" apresentado pela CETESB no 12º Congresso Brasileiro de Engenharia Sanitária e Ambiental, realizado em Santa Catarina,1983. Este estudo resultou da experiência realizada pela CETESB em conjunto com o sindicato na organização do corpo de voluntários "Os Vigilantes Comunitários", que controlavam durante 24 horas por dia as condições de funcionamento da fábrica.

(27) - "Estrada de Ferro Perus - Pirapora" .(folheto) **Comissão Pró-Revitalização da Estrada de Ferro Perus-Pirapora**, 1989.

(28) - "Projeto cultural para a fábrica de cimento 'Perus'".(folheto).**Comissão Pró Centro de Cultura Operária - Perus**, 1991.

(29) - Ver parecer anexo da Assessoria Técnica de Projetos Especiais - DPH/SMC.

FÁBRICA DE CIMENTO PERUS - ESPAÇO E PRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

A fábrica de cimento em Perus era, na realidade, um complexo sistema industrial, integrado e independente, que englobava três momentos distintos do processo produtivo: extração, transporte e produção. As demais funções necessárias ao funcionamento da fábrica e à manutenção de seus operários também se integravam na área da própria fábrica como a moradia, assistência médica e comércio.

A área total de propriedade dos associados brasileiros e canadenses ultrapassava os limites de São Paulo, alcançando o município de Cajamar, de onde se extraia o calcário. Fazia parte também do patrimônio daquela empresa, a Estrada de Ferro Perus-Pirapora, cujo tronco iniciava-se na estação de Perus, passando pelo interior da fábrica e findando nas antigas caieiras de Gato Preto e Cajamar.

O transporte de cal até a São Paulo Railway Co. (depois Ferrovia Santos-Jundiaí, atual RFFSA), já se efetuava pela E. F. Perus Pirapora desde 1914. Em Gato Preto, além da extração do mineral das pedreiras, também era feito o processamento para a obtenção de cal, possuindo aquela localidade os equipamentos (britador, fornos, entre outros) necessários para isso. Haviam ali também escritórios e oficinas para a manutenção dos trens.

Com a inauguração da fábrica de Perus, em 1926, além da captação do material extraído em Gato Preto é criado mais um ramal ferroviário para se explorar a pedreira em Cajamar (antiga Água Fria). É sabida da qualidade do minério desta região, que resultava em um excelente cimento, reconhecido nacionalmente.

O percurso da Perus-Pirapora totalizava aproximadamente 20 km até Cajamar e somando a extensão do ramal à Gato Preto, tinha-se mais 7 km. Em seu primeiro projeto, enviado às autoridades para aprovação em 1910, a ferrovia chegaria a Pirapora do Bom Jesus passando, no km 15, pela estação do Entroncamento (hoje desativada), que acabou sendo um ponto de referência por ter ocorrido ali o desvio do percurso original, que nunca foi completado.

Uma composição mista com horários fixos levava, além do minério, passageiros de Perus para o Entroncamento e Cajamar. Era conhecida como o "M", por justamente acoplar transporte de carga e de passageiros em uma mesma viagem.

Pode-se deduzir as vantagens que aqueles empresários obtinham do fato de poder usufruir, com custo mínimo, daquele meio de transporte, que garantia a fluência da matéria-prima e da produção da fábrica para comercialização.

O calcário e a argila (também explorada em Cajamar), componentes fundamentais na obtenção do cimento, chegavam à fábrica através da ferrovia em vagões abertos e aí se iniciava o processo produtivo.

O processo produtivo era a etapa que agrupava o maior número de operários, exigindo trabalhadores especializados, geralmente estrangeiros, pois tratando-se da primeira fábrica de cimento do país, não havia ainda mão-de-obra qualificada.

A maioria dos equipamentos era importada; este

fato pode ser um indicador de que a tecnologia utilizada na fábrica acompanhava, na época de sua criação, a de outros países. Na década de 20, EUA, Canadá, Alemanha, França e Inglaterra eram os grandes produtores mundiais de cimento, além de fabricantes e exportadores desses equipamentos.

Além de deter o controle da extração, transporte e produção, a Companhia oferecia aos trabalhadores habitação, recreação e assistência médica.

Três vilas operárias foram construídas dentro daárea da fabrica: Vila Fábrica, Vila Triângulo e Vila Portland. Haviam, também, alojamentos para solteiros, um entreposto onde os trabalhadores compravam mantimentos a preços baixos e um clube composto de quadra de basquete e um campo de futebol. Esse conjunto de equipamentos concentrava o operário na área da fábrica por praticamente todo o tempo.

Estas casas operárias, conforme entrevistas feitas com ex-funcionários, eram distribuídas aos trabalhadores de acordo com alguns "critérios", entre os quais, dava-se prioridade aos funcionários ligados à manutenção. Eram casas disputadas, pois além do aluguel simbólico (conforme depoimentos), possuiam água e luz; esta última condição que o bairro de Perus ainda não dispunha.

Percebem-se dois momentos distintos na política de administração da fábrica: com os canadenses, seus primeiros administradores, e a partir da sua aquisição por J. J. Abdala, na década de 50. Esta questão está relatada mais detalhadamente neste processo no parecer da STLP, entretanto, cabem algumas observações sobre a conservação dos edifícios, equipamentos e casas da Companhia nesses dois momentos.

À época dos primeiros proprietários, um serviço de manutenção era efetuado em todas as casas das vilas

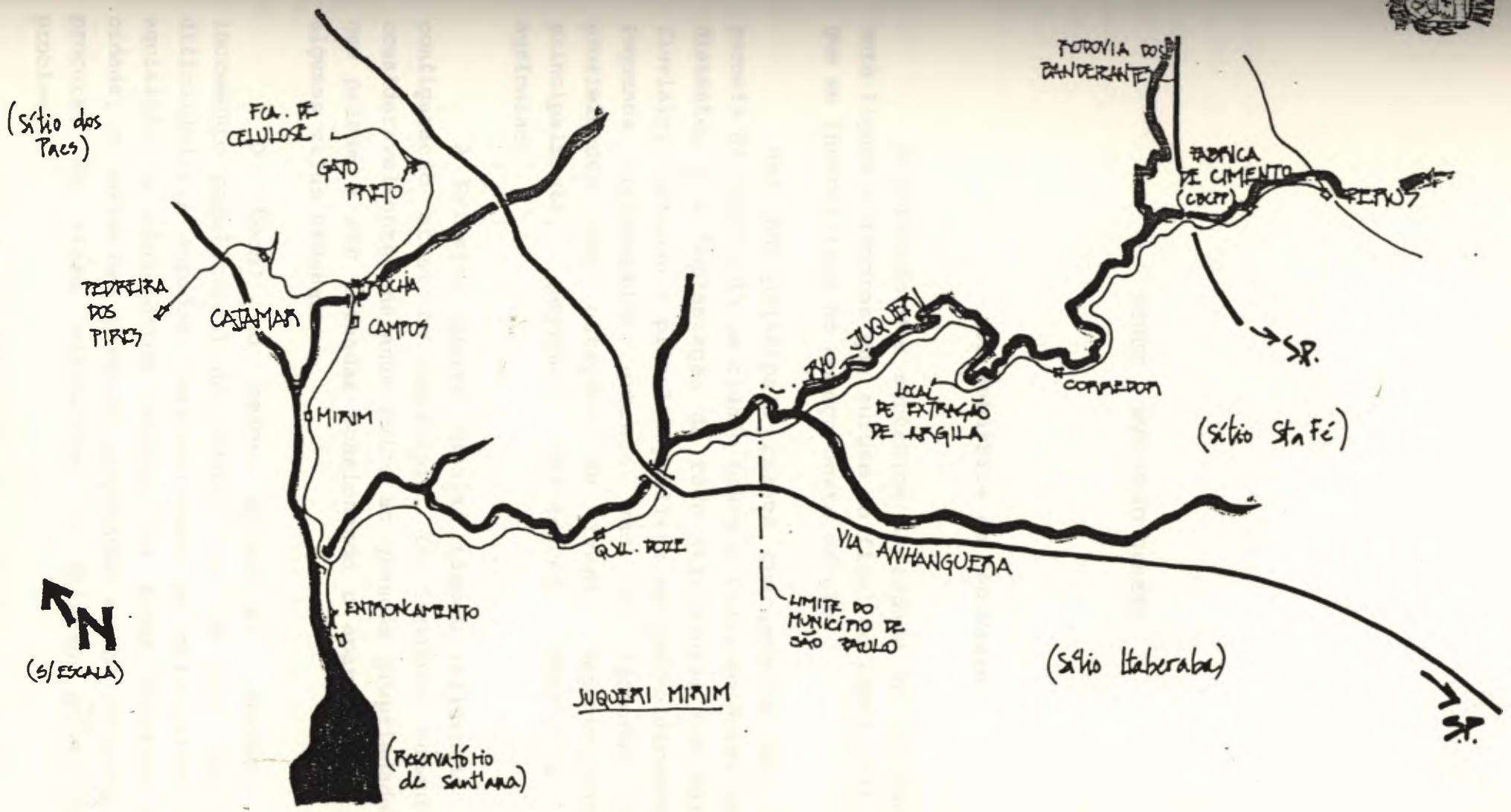
operárias sem nenhum ônus para o morador. Com os Abdala, esse serviço deixa de ser uma obrigação da empresa e não há subsídio para os gastos efetuados pelos moradores nas casas que ocupam.

Nenhuma nova casa para operários foi acrescida à fábrica após a sua venda, sendo que algumas foram destruídas, como o alojamento de solteiros e várias unidades da Vila Fábrica.

Quanto ao clube, anteriormente patrocinado pelo grupo canadense e onde foi criado um time de futebol dos funcionários da fábrica, que participava de competições com times importantes de São Paulo, também ocorreram profundas alterações; gradativamente este apoio é retirado e o clube acaba por fim sendo fechado.

Esse sistema produtivo, hoje desativado, como podemos ver nesta breve introdução, apresenta relações complexas envolvendo usos diferenciados numa mesma área, remanescentes de equipamentos industriais importantes, um ramal ferroviário único no Brasil, espaços de trabalho e atividades sociais relevantes, cujo detalhamento procuraremos estabelecer a seguir.

É necessária, portanto, uma análise cuidadosa desse conjunto de elementos para subsidiar a proposta de preservação da área da fábrica de Perus.



PERCURSO TOTAL DA FERROVIA PERUS - PIRAPORA

PERUS - EVOLUÇÃO URBANA

Os subúrbios de São Paulo

A formação dos subúrbios na cidade de São Paulo está ligada a fatores que surgem no final do século XIX, e que se intensificam no começo deste século.

Uma das principais razões que permite que uma parcela da população da cidade passe a viver em áreas mais distantes é a implantação da rede ferroviária nos vales fluviais, cortando o planalto paulista em quatro direções. Pequenos aglomerados urbanos vão se formando nas proximidades das estações de trens, desenvolvendo, principalmente, pequenas atividades comerciais e agrícolas.

A Primeira Guerra Mundial também influencia na configuração atual do município. Os impostos aumentam consideravelmente onerando muito as grandes propriedades, que passam a ser loteadas ocasionando o aparecimento de algumas vilas urbanas.

O "boom" no setor industrial, gerando o incremento populacional da cidade, cria um novo tipo de dificuldade: a moradia. Torna-se cada vez mais difícil a aquisição de alojamentos baratos nas áreas centrais da cidade, e assim uma parte da população se vê obrigada a procurar em áreas adjacentes, a solução para este problema.

Nesta época, a crise cafeeira enviava para a

cidade de São Paulo um enorme contingente de colonos fugidos dos baixos salários pagos nas fazendas, este fato somado à intensa imigração gerou mão-de-obra para ser absorvida pela indústria paulistana, atividade até então pouco expressiva. Esse é um dos fatores que torna São Paulo, a partir de 1920, o líder no setor industrial brasileiro, destacando-se nas áreas têxteis e de alimentação (1).

Alguns estabelecimentos fabris de grande porte também se deslocam para esses subúrbios ao encontro de áreas livres e baratas.

E, assim, ao longo da primeira metade deste século, vão se estruturando os subúrbios paulistanos - origem de muitos bairros e distritos atuais -, em torno de uma função principal: industrial, residencial ou agrícola (2).

A origem de Perus

Na tentativa de se organizar um breve histórico do bairro de Perus, este texto, quando se trata de dados mais antigos, nomes de proprietários e propriedades da região, baseia-se em entrevistas de Nelson Américo de Godoy feitas na década de 1970 para jornais de bairro. Sobre as primeiras ocupações da região esse autor afirma:

"Região conhecida nos tempos coloniais por Ajuá. Segundo o Dicionário do Município de São Paulo de Afonso de Freitas, há documentações datadas dos séculos XVII e XVIII. Em abril de 1678, o capitão-mór governador da Capitania de São Vicente, Tomás Fernandes de Oliveira, houve por bem prover a Domingos Fernandes Porto, no posto de Infantaria dos bairros Juqueri-Mirim, Jaraguá, Ajuá e seu distrito.

Em 1720, o benemérito paulista, capitão-mor Isidoro Tinoco de Sá, proprietário, pelos seus avós, desde o ano de 1600, de uma área de terra na paragem de Ajuá, requeria e obtinha uma porcentagem a mais de área na mesma paragem para ampliação de seus domínios.

Em 1736, Francisco de Almeida Taques é nomeado cabo para o bairro de Ajuá, a fim de assistir a feitura do caminho do mar" (3).

As grandes fazendas da região nos séculos XVII e XVIII são: a Fazenda dos Pires, na região serrana do Ajuá, de propriedade de Salvador Pires Medeiros, capitão da gente de São Paulo, dedicada a cultura vinícola; e a Fazenda Ajuá, propriedade do paulista Domingos Dias da Silva, uma das maiores fazendas de cultura de cereais das cercanias da Capital no início do século XVIII, situada na mesma região serrana do Ajuá (4).

Estes dados mostram quais eram as principais propriedades rurais instaladas na região onde viria surgir o atual bairro de Perus.

A implantação de uma estação ferroviária nessa área, no trecho São Paulo-Jundiaí da antiga "São Paulo Railway Co.", em meados do século XIX, foi responsável pela formação de um pequeno aglomerado urbano e determinou a sua posição geográfica.

Iniciou-se uma pequena atividade comercial e novos fazendeiros são atraídos para a região, entre eles o Dr. Sílvio de Campos, que idealizou a exploração dos solos ricos em xisto, caulim e calcário, na primeira década deste século.

Para tanto, utilizando-se da ferrovia como uma grande aliada, Silvio de Campos e outros sócios inauguram, em 1910, um tronco ferroviário com bitola de 60cm que ligaria, a princípio, Perus à Pirapora do Bom Jesus, levando romeiros àquela cidade. Porém, não sendo esta a real intenção de seus proprietários é feito um desvio no percurso original e este passa a chegar nas caieiras de Gato Preto, em Cajamar. Em 1914 lá se inicia a extração, processamento e transporte da cal até a linha da São Paulo Railway, para a sua comercialização.

Alguns fatores, nesse momento, contribuiam para que Perus fosse um local propício para a industrialização: a possibilidade de investimentos estrangeiros na atividade industrial paulista, um solo rico em minérios numa área não urbanizada facilitando sua exploração, recursos naturais favoráveis e a proximidade de ferrovias.

E foi a partir da associação com empresários canadenses que inaugurou-se, em 1926, a primeira fábrica de cimento portland do país, próxima à estação de Perus. Estavam armadas as condições que fariam do então subúrbio, um caso particular de desenvolvimento, pois foi praticamente em função daquela única indústria que se efetivou o seu verdadeiro crescimento urbano.

Atraídos por aquele empreendimento e à procura de moradias mais baratas, chegam a Perus muitos trabalhadores, entre os quais imigrantes de vários países, que ali se estabelecem.

Vão sendo ocupadas as áreas mais próximas da estação e da fábrica de cimento, selecionando-se, também, aqueles locais menos afetados pela topografia acidentada que caracteriza essa região. Criam-se, no princípio, "vazios" urbanos, que com o crescimento do bairro nas décadas seguintes serão ocupados.

As estradas originais que levam a Caieiras, Jaraguá e outras localidades vizinhas integraram-se aos novos arruamentos, formando uma única malha urbana.

Surgem vilas, entre elas a Vila Perus, a mais antiga, próxima à estação ferroviária; a Vila Hungaresa, habitada principalmente por imigrantes húngaros; a Vila Fontão, que recebeu este nome por estar implantada nas proximidades de uma fonte d'água; a Vila Operária ou Olaria, concentrando os imigrantes portugueses.

A população do bairro vai se diversificando étnica e culturalmente, não se podendo definir um tipo predominante. É a miscigenação entre russos, búlgaros, irlandeses, ingleses, alemães, portugueses, húngaros, espanhóis, italianos e os próprios brasileiros oriundos de todas as partes do país (5).

A partir do anos 50, Perus se torna um forte núcleo residencial. A mão-de-obra excedente não absorvida pela indústria local procura trabalho em outros bairros da capital, o que se pode comprovar pela lotação diária dos trens de subúrbio da RFFSA, ainda hoje o principal meio de transporte local (6).

Nas últimas décadas, esse processo se acentua, transformando Perus num "bairro-dormitório". Esta situação se agravou com as primeiras greves e demissÕes ocorridas na fábrica de cimento Perus e com a sua desativação total em 1983. Nenhuma outra grande indústria ali foi implantada, o comércio gira principalmente em torno da população local e a atividade agrícola é escassa.

A população não abandona o bairro, ainda que tenha que percorrer diariamente vários quilômetros e acordar muito cedo para trabalhar em outros bairros ou municípios. A ocupação residencial de baixa renda se intensifica. Os vários morros que caracterizam a paisagem de Perus vão, pouco a pouco, perdendo a sua forração vegetal e ganhando, de forma aleatória, pequenos telhados.

NOTAS:

(1) - AZEVEDO, Aroldo de. **A Cidade de São Paulo - Os Subúrbios Paulistanos**, Vol. I, II, III e IV, 1958,São Paulo Editora S.A.

(2) - IDEM

(3) - Jornal **Progresso da Zona Oeste**. São Paulo, outubro de 1975, Ano II , número 6.

(4) - Jornal **Gazeta da Freguesia**. São Paulo, setembro de 1977, Ano III, número 87.

(5) - Dados obtidos a partir de carteiras de trabalho, confiscadas pelo governo federal.

(6) - AZEVEDO, Aroldo - op.cit.

PLANTA DE EVOLUÇÃO URBANA

LEGENDA:

...RUAS QUE CONSTAM EM PLANTAS DE...

- 1930
- 1954
- 1957
- 1985

FONTES: Mapa Oficial da Cidade (1985) f. 3c, 3D, 4c
Levantamento VASP/Cruzeiro do Sul (vôo de 1954) 2492
Planta Base Light (vôo de 1957) f. 3D + 3c
Mapa Topográfico do Mun. de São Paulo - Sara Brasil
f. 5 e 6 (1930)

LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO

LEGENDA

- 700 - 725 m
- 725 - 750 m
- 750 - 775 m
- 775 - 800 m
- 800 - 825 m
- 825 - 850 m
- 850 - 875 m

FONTE: Mapa Oficial da Cidade (1985)

O CIMENTO PORTLAND NO BRASIL ATÉ OS ANOS 30

O "cimento de portland" foi patenteado pelo pedreiro inglês Joseph Aspdin, em 1824, que obteve, com base em experiências anteriores, esse produto a partir do cozimento do calcário a elevada temperatura. Recebeu essa denominação pela semelhança de sua cor com a das rochas calcárias da Ilha de Portland, na Inglaterra (1).

Sua utilização intensificou-se com a descoberta do concreto armado, disseminando o aparecimento de usinas de cimento por praticamente todo o mundo.

Em 1850 são iniciadas as primeiras experiências com concreto armado pelo engenheiro francês Joseph Louis Lambot, que constrói um barco de concreto obtendo grande sucesso na Exposição Universal de Paris em 1855.

Utilizando-se desta mesma técnica, o paisagista Joseph Monier constrói vasos, caixas-d'água, tubos para encanamentos e reservatórios, experimentando a sua eficácia junta à água. Registra patente e trabalha ativamente neste campo em toda à Europa, estimulando o aparecimento das primeiras usinas naquele continente em 1880.

Os EUA começam a utilizar o cimento armado por volta de 1872, a partir de estudos aprofundados de um advogado americano, que resultaram no uso de armadura transversal em ferro e em experiências de resistência ao fogo.

Entretanto, o grande desenvolvimento do concreto armado no mundo se dá com o surgimento da construtora Wayss & Freitag em 1875, com filiais em diversos países. No Brasil instalou-se no Rio de Janeiro, em 1924, com o nome de Companhia Construtora Nacional S.A.. Foi responsável pela importação e formação de mão-de-obra brasileira especializada (mestres-de-obras e engenheiros) para a construção em concreto armado. Outras filias dessa empresa foram abertas em São Paulo, Recife, Salvador e Juiz de Fora.

São Paulo contava com o engenheiro húngaro William Fillinger, no Brasil desde 1912, responsável pelo projeto do Edifício Martinelli (concluído em 1934) e do Edifício de Correios e Telégrafos de Santos, além de contribuir para o escritório Ramos de Azevedo como calculista.

A partir de 1924, quase todos os cálculos de concreto armado são feitos no Brasil, destacando-se o engenheiro Emílio Henrique Baumgart, que tornou-se o primeiro brasileiro a ser reconhecido internacionalmente, por quebrar alguns recordes mundiais no uso de estruturas de concreto (2).

Em 1929, o cimento da fábrica de Perus (na época a única no Brasil) já supria mais da metade do mercado nacional e em 1939, com a instalação de novas usinas de cimento no país a partir de 1933, chegava-se a 95% de abastecimento deste mercado interno.

É na década de 30 que o uso do concreto armado realmente explode na arquitetura mundial e, no Brasil, deixa de ter uso, quase que exclusivo, na construção de pontes, tornando-se um símbolo de modernidade. Uma espécie de "competição" acaba por se criar entre arquitetos e engenheiros cariocas e paulistas, na tentativa de se conquistar novos recordes (3).

A expansão do mercado da construção civil no país

favoreceu e criou expectativas positivas tanto para a expansão da fábrica de Perus, como para o surgimento de outras indústrias de cimento no Brasil. No final da década de 30 haviam seis fábricas de cimento em funcionamento no país. Inicia-se um surto industrial deste produto a partir dessa década, sendo que nos anos 50, aquele número elevara-se para 27 fábricas.

NOTAS:

(1) - **Taipa, Tijolo e Concreto.** Construtora Moraes Dantas S.A., 1973.

(2) - Entre algumas de suas obras destacam-se: os arcos da cobertura das "Oficinas Gerais" da Escola de Aviação Militar, situada no Rio de Janeiro, com vão de 93,10 m., quebrando o recorde sul americano em 1930 e a marquise da tribuna dos sócios do Jockey Clube de São Paulo, com vão de 25,2 m., recorde mundial em 1939. IN: Vasconcelos, Augusto Carlos de. **O Concreto no Brasil,** Vol. 1, pg. 19.

(3) - Seguem-se algumas obras importantes realizadas no Brasil a partir de meados da década de 20: marquise do Jockey Clube do Rio de Janeiro (recorde mundial em 1926); Edifício Martinelli (recorde mundial até 1933); Elevador Lacerda - Salvador (1930); Edifício "A Noite" - Rio de Janeiro (1928); Estátua do Cristo Redentor (recorde mundial em 1930); ponte ferroviária na estrada de ferro Mayrink - Santos (recorde mundial em 1937); cúpula do salão de jogos do Hotel Quitandinha - Petrópolis (recorde sul americano em 1943); ponte do Galeão - Rio de Janeiro/Niterói (1949). IN: Vasconcelos, Augusto Carlos de. **O Concreto no Brasil,** Vol. 1, pg. 19.

O PROCESSO PRODUTIVO DO CIMENTO

O projeto arquitetônico de uma fábrica que necessite de equipamentos de grande porte é concebido praticamente, em função destes equipamentos. Uma fábrica de cimento, mesmo com toda a evolução tecnológica utiliza-se de maquinários de dimensões significativas, ainda hoje insubstituíveis.

A fábrica de cimento em Perus iniciou suas atividades contando com uma quantidade relevante de máquinas e equipamentos - em especial os 3 fornos originais que mantiveram a capacidade produtiva da fábrica durante mais de 20 anos; o 4o. forno só foi acrescido em 1951. Esse conjunto de equipamentos de grande porte - depósitos, fornos, chaminés, silos, etc. - determinaram desde o início a concepção arquitetônica do estabelecimento, que não sofreu grandes alterações posteriores.

As fases para obtenção do cimento descritas a seguir referem-se a edifícios, equipamentos e áreas de produção enumeradas na planta no. 1.

1a. FASE: MOAGEM

O calcário chegava à fábrica através da estrada de ferro em vagões abertos, que estacionavam e descarregavam sobre um britador a matéria-prima que

passava por uma primeira moagem (área no. 15).

Após esta moagem prévia, as pedras de calcário eram conduzidas, por esteiras rolantes, às peneiras que as selecionavam por tamanho. As maiores alcançavam esteiras horizontais localizadas no topo de pórticos imensos de concreto e eram depositadas em pátio aberto aguardando uma segunda trituração (área no. 31). A segunda moagem das pedras maiores era feita em britadores de martelo, localizados sob o pátio de estocagem; após terem seu tamanho reduzido, seguiam para o mesmo depósito fechado onde já estavam as pedras menores (área no. 26).

A argila, o outro componente para a produção do cimento, também chegava da mesma maneira que o calcário à fábrica e era enviada diretamente ao mesmo depósito, onde era armazenada em compartimento separado.

O depósito onde se armazenava a matéria crua, semi-enterrado, ainda hoje contém esse material. Apresenta estrutura em concreto armado e possui pequenos vãos laterais que permitem a entrada de finas mechas de luz em seu interior.

2a. FASE: SECAGEM E MISTURA

Em seguida era feita a secagem da porção do calcário que iria para processamento. Sempre se utilizando de esteiras rolantes as pedras eram transportadas para 3 secadores cilíndricos de aço, rotativos e ligeiramente inclinados, de onde saíam completamente desidratadas (espaço entre as áreas nos. 26 e 30).

Misturadas à argila eram armazenadas em grandes silos de concreto (área no. 29). Estes, assim como outros silos armazenadores e chaminés são pontos referenciais na região, pois por suas dimensões são vistos a longa

distância, integrando a paisagem local.

3a. FASE: MOAGEM

Essa mistura (calcário seco + argila) passava por novo processo de moagem, em 5 moinhos cilíndricos de aço que tinham pequenas esferas de metal em seu interior. Com sua rotação as esferas chocavam-se com as pedras reduzindo-as de tamanho até transformá-las em pó, que era chamada de "farinha crua".

Nesta fase utilizava-se, também, um moinho com capacidade maior localizado próximo à bateria de 5 moinhos citada.

Esse conjunto situava-se numa área coberta por laje de concreto (área no. 29).

4a. FASE: COZIMENTO

Após ser transportada dos silos de armazenagem, iniciava-se o cozimento da "farinha crua" em 4 fornos de ferro, cilíndricos e giratórios, revestidos internamente por cerâmica refratária (área no. 30).

A "farinha" era introduzida numa das extremidades do forno, através de uma grande recâmara onde também se dava a filtragem da poeira e a exaustão de gases pelas chaminés. Na outra um maçarico a óleo e um ventilador jogavam ar aquecido e fogo para o interior do forno. A máteria, sob uma temperatura de aproximadamente 1500 C, percorria uma trajetória helicoidal facilitada ainda por uma pequena inclinação no forno, saindo incandescente e completamente cozida, na forma de pequenas pedras

arredondadas que recebem o nome de clinquer.

Os fornos constituem-se nos equipamentos que ocupam a maior área útil nas fábricas de cimento; seu comprimento pode atingir até cerca de 100 metros.

Em Perus, inicialmente havia 3 fornos, com 40, 50 e 60 metros de comprimento. Apenas na década de 50 o quarto, e maior forno, foi adquirido e por sua capacidade tornou-se responsável pela produção obtida naquela fábrica.

O conjunto dos 4 fornos estava implantado sobre uma grande laje, com cerca de 3.500 m2. Hoje, apenas o forno 4 ali se encontra.

5a. FASE: RESFRIAMENTO E ARMAZENAGEM

O clinquer incandescente caia diretamente em 4 resfriadores giratórios cilíndricos (área no. 30). Os resfriadores são equipamentos semelhantes aos fornos, porém mais curtos, e localizavam-se num nível abaixo destes, possibilitando que o clinquer passa-se do forno para o resfriador apenas por gravidade.

O clinquer era armazenado, em seguida, num depósito coberto para ser feita toda a extinção da cal excedente (área no. 28).

Em Perus este depósito possui uma cobertura metálica com estrutura de ferro e concreto que se destaca pela sua concepção e leveza plástica. Tem uma capacidade de armazenagem de 8.100 toneladas de clinquer.

6a. FASE: MISTURA E MOAGEM

Misturado ao gesso, que era depositado na área no. 27, o clinquer era encaminhado à uma última fase de moagem, onde eram utilizados mais 5 moinhos (área no. 29), resultando, finalmente, no cimento.

7a. FASE: ENSACAMENTO E DISTRIBUIÇÃO

Dos moinhos o cimento seguia por tubos de ar comprimido para 8 grandes silos, em cuja base duas máquinas realizavam o ensacamento (área no. 18). O ensacamento era totalmente automatizado, estando hoje praticamente intactas aquelas instalações.

A área de ensacamento possuia duas plataformas que permitiam o carregamento dos sacos de cimento em caminhões ou em vagões ferroviários.

Este resumo mostra que cada uma destas fases utilizava, em geral, vários equipamentos de grande porte. Cada um deles requeria uma condição física específica e juntos tinham que fazer parte de um sistema organizacional ideal para que o processo pudesse se dar de forma fluente e ininterrupta. A manutenção era imprescindível, havendo necessidade de plantões permanentes, pois algumas máquinas não paravam, funcionando dia e noite.

Essas características ilustram como foi ocupada a área da fábrica e a complexidade de sua organização espacial, que adaptou-se, e se utilizou, das próprias condições topográficas do local.

AS EDIFICAÇÕES DA ÁREA DA FABRICA PERUS

A forma de organização espacial adotada pela Cia. Brasileira de Cimento Portland na área de produção em Perus procurou articular, em torno da fábrica, um conjunto de edificações que permitisse seu funcionamento com relativa autonomia. Assim, encontramos, basicamente, edificações para três usos distintos: residencial, serviço e industrial.

1. Residencial

As edificações de uso residencial compreendiam as casas operárias e as casas da administração.

Casas operárias

Englobavam as 3 vilas operárias ali existentes e eram destinadas aos trabalhadores considerados menos graduados. Duas eram contemporâneas à fábrica e tinham características arquitetônicas e de implantação semelhantes: as Vilas Fábrica e Triângulo.

A Vila Fábrica, construída às margens do Córrego Ajuá e em frente à fábrica, situava-se na cota mais baixa da área da Companhia, e muitas de suas casas foram destruídas, seja pelas enchentes ali ocorridas ou por depredações de que foi vítima, restando hoje apenas uma meia dúzia delas em precário estado de conservação (foto 1). A forração vegetal e o alojamento para trabalhadores solteiros vizinhos a essa Vila, que podem ser vistos em fotos antigas, também hoje não mais existem (planta no.2).

A denominação de Triângulo para a outra vila operária de 1926, possui duas versões. A primeira delas seria que, à época de sua construção, havia naquela área um imenso buraco de forma aproximadamente triangular e que teria definido a implantação das casas naquele formato. Outros ex-funcionários creditam aquele nome ao triângulo usado para manobras dos trens da Ferrovia Perus-Pirapora que existe próximo à Vila.

Independente da versão correta, sabe-se que a vila era realmente assim conhecida por todo o bairro de Perus e que havia inicialmente, à frente das casas, uma mina d'água que ocasionou o aparecimento daquela cratera, posteriormente aterrada e onde seria erguida duas décadas depois, a Capela São José (foto 2).

A Vila Triângulo está implantada na mesma cota da Vila Fábrica, porém mais distanciada do córrego, na encosta de uma grande depressão topográfica que é um dos limites geográficos da área da Companhia com a área urbana de Perus.

Sofrendo também depredações que já destruíram e descaracterizaram algumas daquelas casas possui, entretanto, exemplares em bom estado de conservação, que possibilitam a documentação fiel de como eram originalmente (foto 3).

A terceira vila operária, construída na década de

40, tinha o nome de Portland ou Nova e possuía características diferentes das anteriores, como a implantação e a técnica construtiva (alvenaria de tijolos cerâmicos e telhas de barro).

Sua implantação forma uma pequena malha ortogonal definida por algumas ruas, atualmente oficializadas pelo município. Cada unidade habitacional foi delimitada por um lote cercado, possuindo área livre ocupada por quintais e outros usos (foto 4).

A Vila Portland situa-se em cota superior às das vilas anteriores e até mesmo à da fábrica, estando nivelada com a da rua Mogeiro, divisa com a área da Companhia, inclusive facilitando o seu acesso àquela área urbana.

Casas da administração

Ainda na função residencial temos as casas da administração, onde habitavam os funcionários mais graduados da empresa. Eram casas maiores, construídas na década de 20, onde houve a utilização de técnica mista: blocos de concreto, tijolos de barro e telhas francesas. A maior delas, onde morava o funcionário mais graduado da empresa, estava excepcionalmente implantada na cota mais elevada dessa área, dispondo de uma vista panorâmica de toda Perus (planta no. 3). Naquela época um privilégio, pois a cadeia de morros da região ainda não se encontrava habitada (foto 5).

2. Serviços

As edificações utilizadas na prestação de serviços para os trabalhadores da fábrica eram as da assistência médica, o Casarão da Ferrovia, o restaurante e o entreposto.

As casas da assistência médica, construídas na década de 40 se destinavam à consultas médicas e posteriormente à habitação de funcionários. De concepção arquitetônica diversa das demais, utilizando o tijolo de barro aparente como revestimento (foto 6).

Situavam-se entre a fábrica e as casas da administração e mantém hoje suas características originais, apresentando perfeito estado de conservação.

O Casarão da Ferrovia ou Casarão do "M", como é conhecido, pode ser considerado um dos mais interessantes edifícios dessa área. Construído em 1910 para servir à Estrada de Ferro Perus-Pirapora, ali eram vendidos os "tickets" para as viagens de passageiros. Continha, também, um arquivo com documentação daquela linha ferroviária. Hoje abandonado, as portas e janelas lacradas impossibilitam sua vistoria; mas, ainda conserva externamente as linhas ecléticas originais, apesar de alguns sinais de deterioração (planta no. 4).

O restaurante e o entreposto (desativado na gestão de J. J. Abdalla) estavam implantados em um único prédio, erguido na década de 40, construído em alvenaria e revestido com tijolo cerâmico. Mantém até hoje estas características e apresenta perfeito estado de conservação (foto 7).

3. **Industrial**

Na função industrial inseriam-se os outros prédios da fábrica, aqueles que faziam parte diretamente do processo produtivo e os que mantinham uma relação indireta na produção (unidades de apoio).

Destacamos, a seguir, esses edifícios ou áreas conforme numeração estabelecida na planta no. 1 (proposta de área de tombamento). Comparar com a planta no. 5, de 1934.

Unidades de apoio

Ocupavam, de um modo geral, compartimentos fechados e independentes, em prédios isolados ou agrupados, mas sempre na área de produção da fábrica.

Edifícios 16, 17 e 18

a. oficina mecânica (16): construção térrea com interessante estrutura de madeira atirantada na cobertura; aí era feita a manutenção dos vagões e outros equipamentos ferroviários, sendo que hoje poucos equipamentos lá se encontram (foto 8);

b. sub-estação (17): com capacidade de 88.000 volts, armazenava e garantia energia à produção; continha motores, geradores e quadros de distribuição. Essas duas unidades e a ensacadora (18) ocupavam um mesmo prédio, com acessos independentes, próximo ao ramal ferroviário.

Edifício 25

c. laboratório: ocupa desde 1929 o pavimento inferior desse prédio, desempenhando as atividades de análise do material cru e do próprio cimento. Ainda faz este tipo de avaliação para outras fábricas, conservando o seu rico acervo de equipamentos e publicações técnicas;

d. engenharia: onde eram criados os projetos que visavam aprimorar o processo produtivo da fábrica. Ocupa o pavimento superior e sua cobertura sofreu sérios danos e, na última vistoria feita no local, continuava parcialmente destelhado, expondo o edifício às intempéries.

Edifício 19

e. carpintaria: onde eram realizados os modelos de peças do maquinário da produção, em madeira; desativada, alguns equipamentos ainda se encontram no local (foto 9).

Edifício 24

f. depósito de peças: corresponde ao almoxarifado de peças e outros materiais de manutenção dos equipamentos da produção.

Área de produção

A área de produção, propriamente dita, e os edifícios de apoio configuravam o "coração" da fábrica, onde se concretizavam todos os esforços feitos para a obtenção do cimento (foto 10).

As funções e atividades realizadas nessa área estão definidas no texto sobre processo produtivo, cabendo aqui uma descrição física desses espaços.

Área 15

Corresponde ao conjunto dos britadores secundários localizados numa construção maciça em concreto armado, junto à linha férrea. Aproveitando o desnível do terreno, os britadores recebiam a carga de calcário por gravidade diretamente dos vagões.

Abandonado, algumas máquinas foram retiradas, mas mantém-se ainda um dos britadores originais e alguns equipamentos de apoio.

Área 31

Trata-se de grande pátio para estocagem de calcário a céu aberto, possuindo aberturas que conduziam a matéria-prima, por gravidade, às esteiras e outros britadores situados no sub-solo. Uma grande "ponte" em estrutura de concreto, mal conservada, distribuia o calcário ao longo do pátio (foto 11).

Área 26

Depósito semi-enterrado para calcário e argila, com capacidade de 5.200 ton., com cobertura em estrutura de concreto. Mantém, ainda, várias correias e caçambas transportadoras de material.

Área 29

Lajes e estruturas de concreto que abrigavam os oito moinhos de matéria-prima e de cimento e um moinho de maior capacidade, dividida em duas áreas: uma térrea e outra em dois pavimentos (foto 12).

Associados a essa área encontram-se os dois conjuntos de silos remanescentes para depósito de calcário e argila, e para depósito de "farinha crua" (foto 13).

Área 30

Corresponde à plataforma dos fornos, com estrutura e lajes de concreto em dois pisos, que abrigava o conjunto de 4 fornos e resfriadores originais; hoje, em mau estado de conservação (fotos 14 a 17).

Integram essa área, também, o forno e o resfriador no. 4, o conjunto de chaminés e recâmaras remanescentes (fotos 18 e 19).

Área 28

Trata-se do grande depósito de clinquer, com capacidade para 8.100 toneladas, semi-enterrado, cuja cobertura apresenta uma interessante estrutura em pórticos de concreto e treliças metálicas (fotos 20 e 21). Possui, ainda, parte dos equipamentos para transporte do clinquer (esteiras, caçambas, etc.). Ver planta no. 6.

Área 27

Depósito do gesso que chegava por via férrea para ser misturado ao clinquer antes da moagem final do cimento.

Área 18

Corresponde ao conjunto de 8 silos, cada um com capacidade para mais de 700 m3 de cimento, associados às duas ensacadoras automáticas (foto 22).

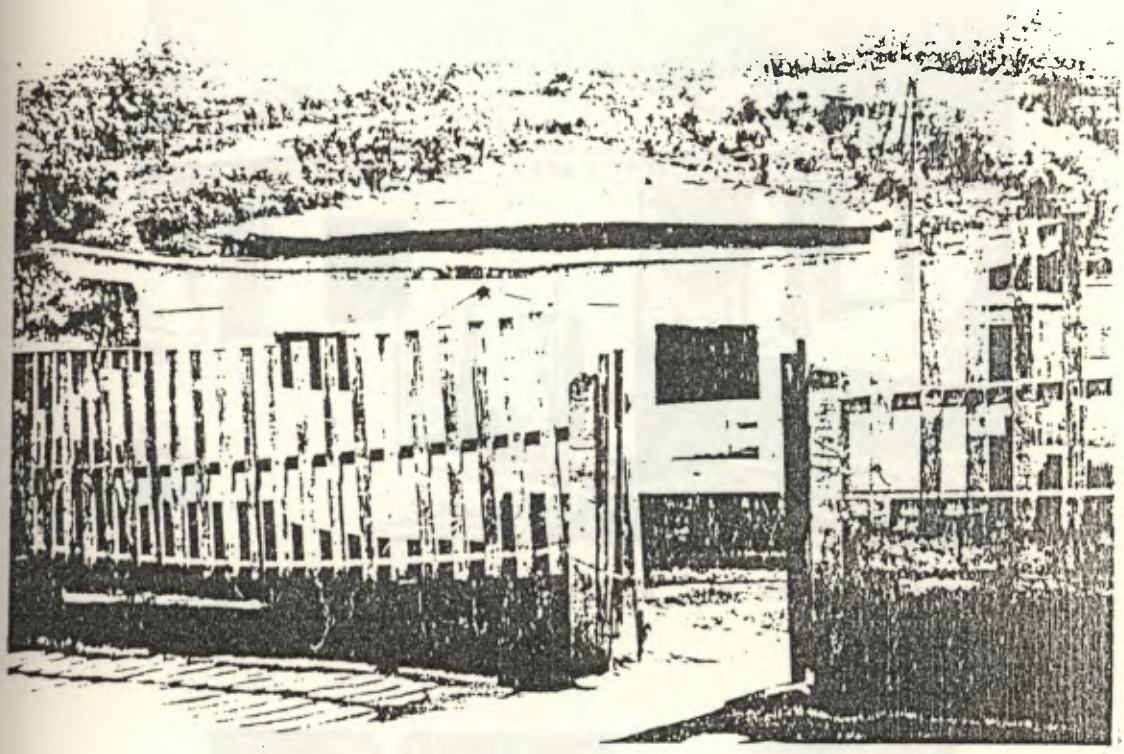


Foto no. 1 - Exemplar de uma casa da Vila Fábrica

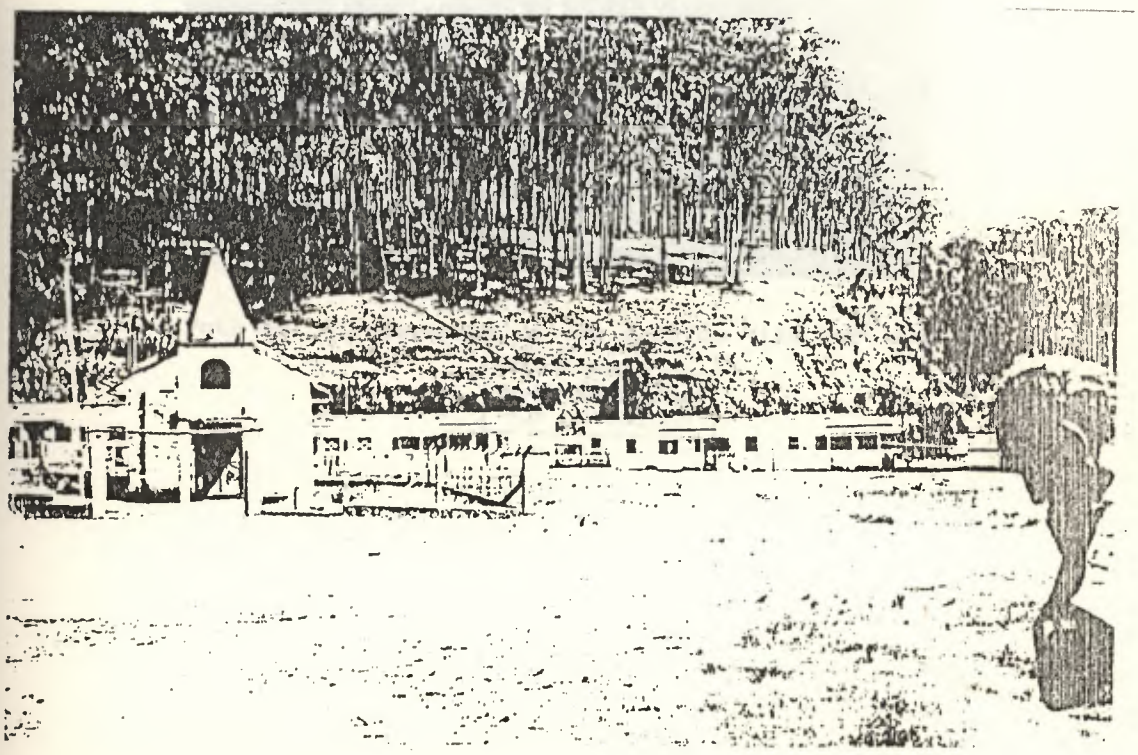


Foto no. 2 - Vista parcial da Vila Triângulo; à esquerda, a Capela São José

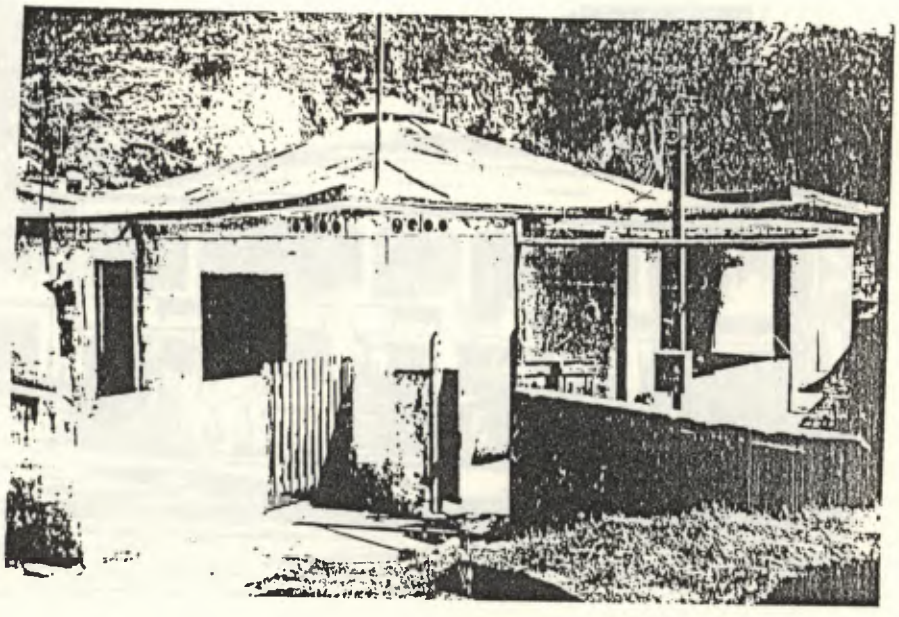


Foto no. 3 - Exemplar de uma casa da Vila Triângulo

Foto no. 4 - Exemplar de uma casa da Vila Portland

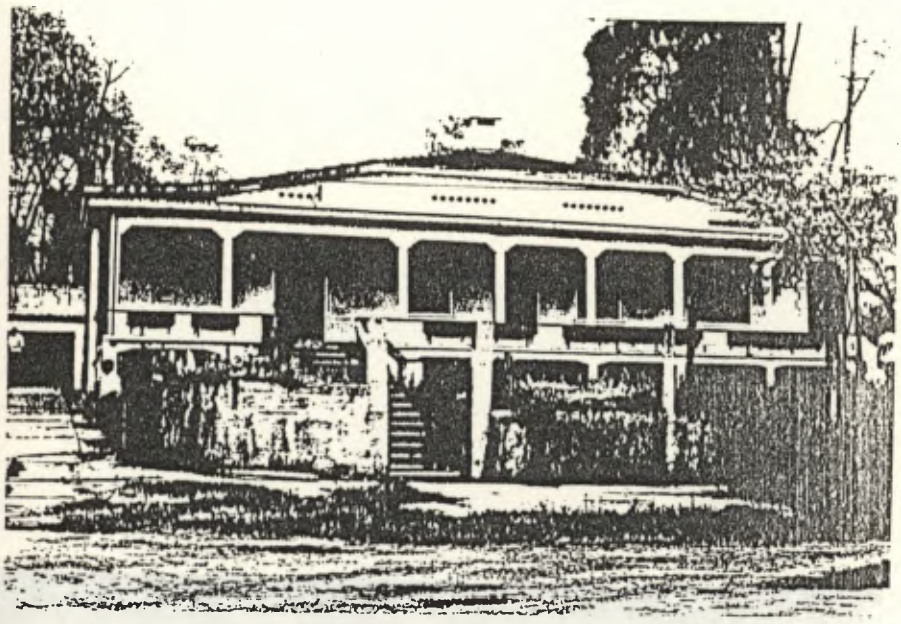


Foto no. 5 - Casa do Admnistrador Geral

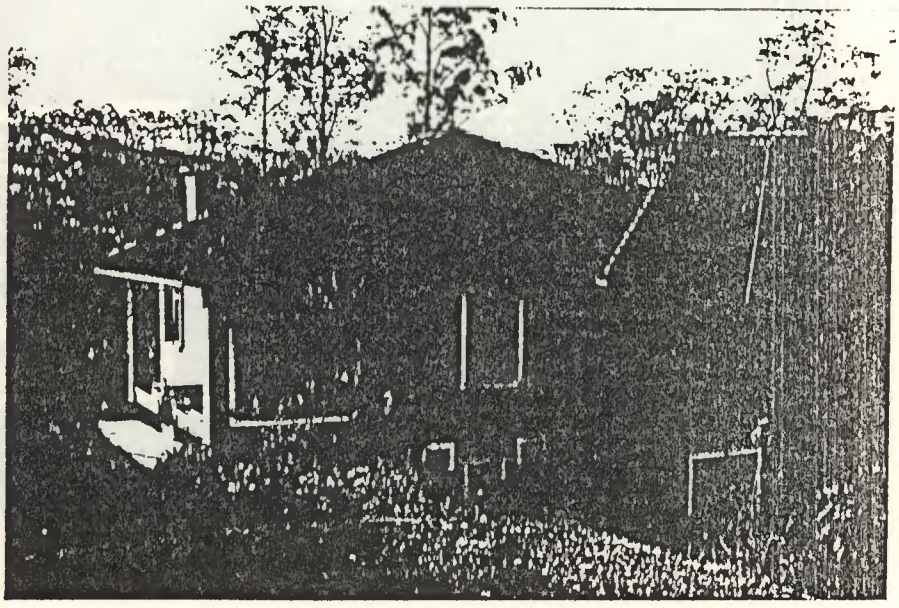


Foto no. 6 - Uma das casas da Assistência Médica

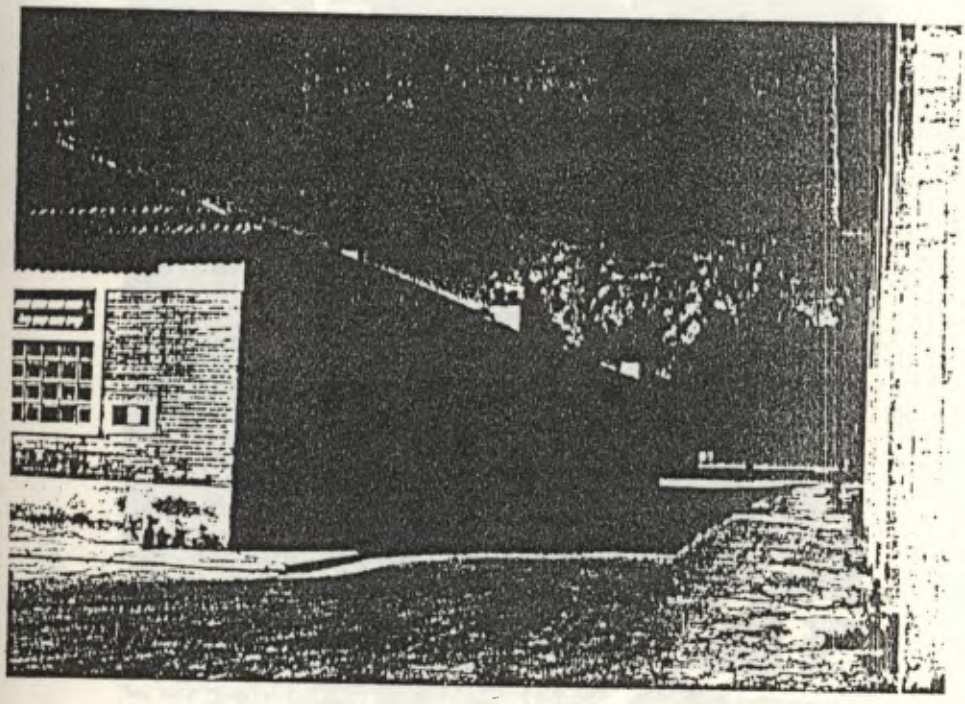


Foto no. 7 - Vista lateral do restaurante

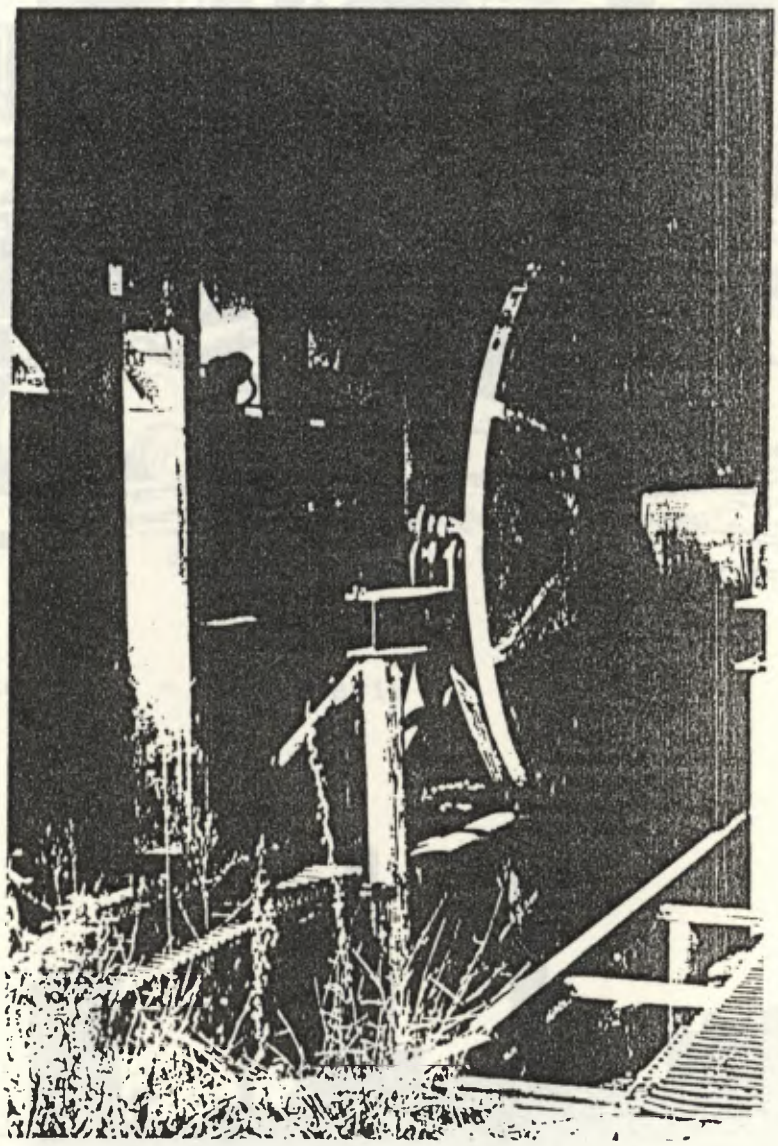


Foto no. 8 - Locomotiva estacionada no pátio de reparos

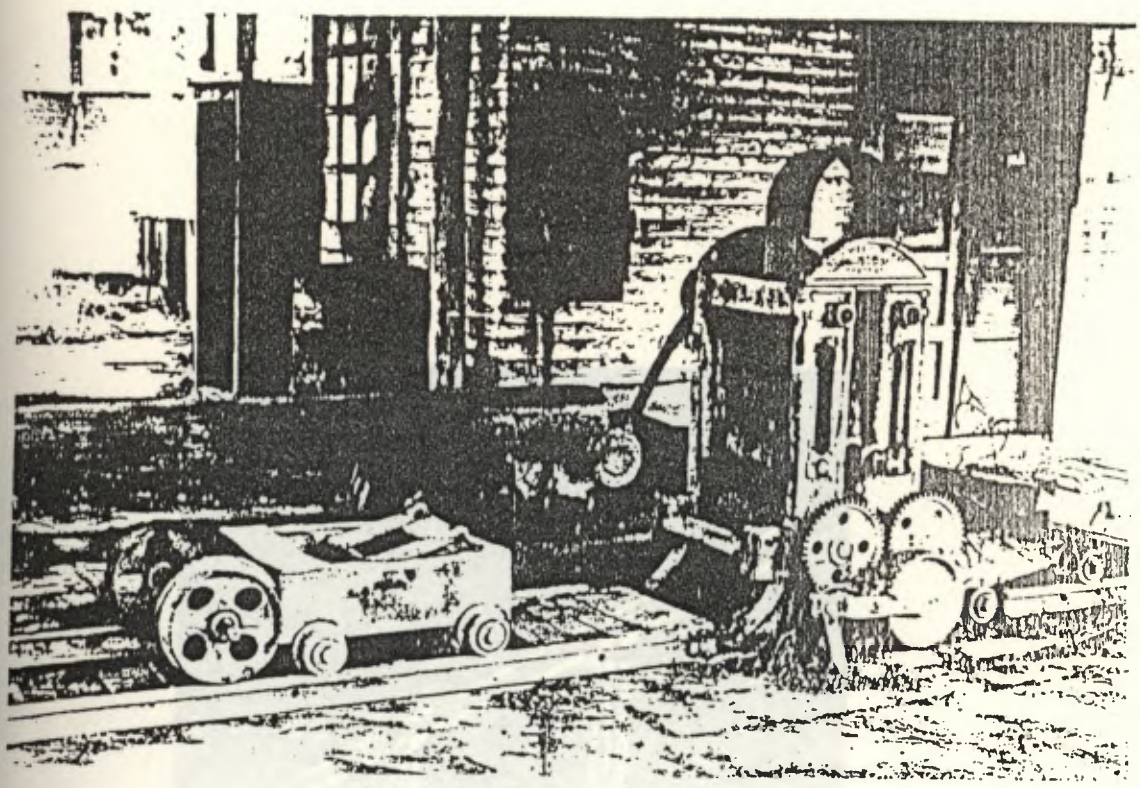


Foto no. 9 - Carpintaria

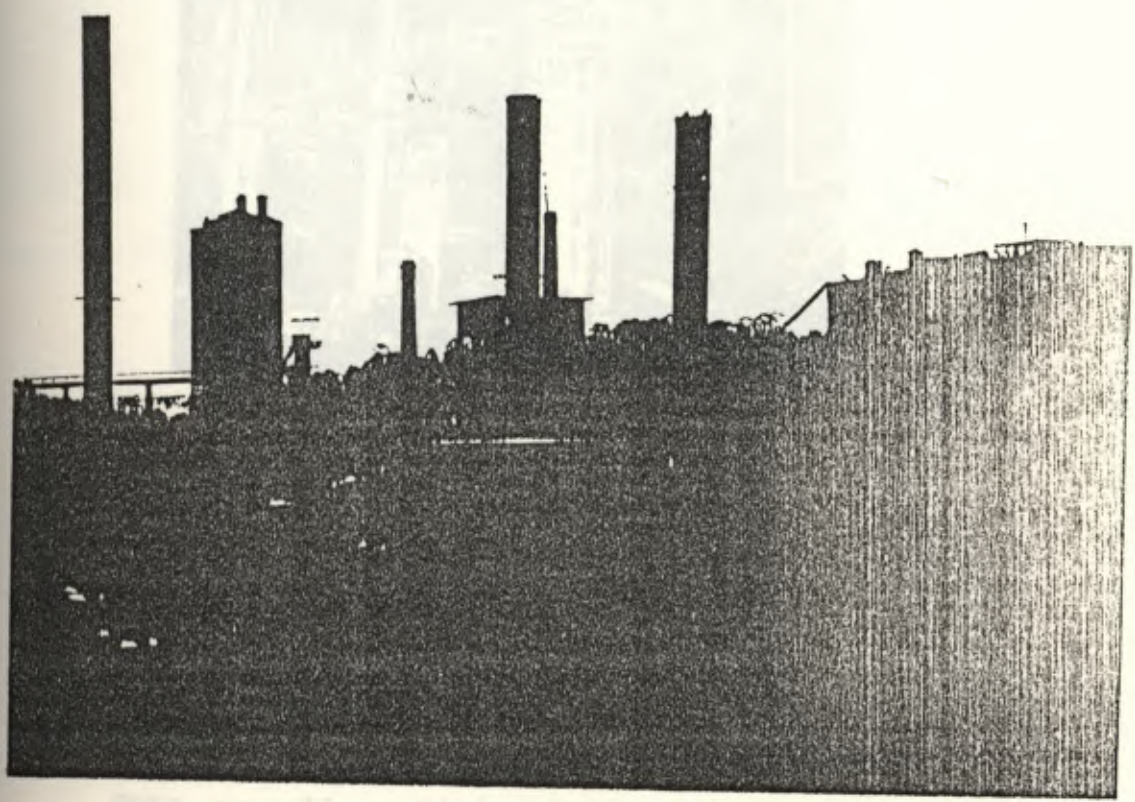


Foto no. 10 - Vista panorâmica da área de produção

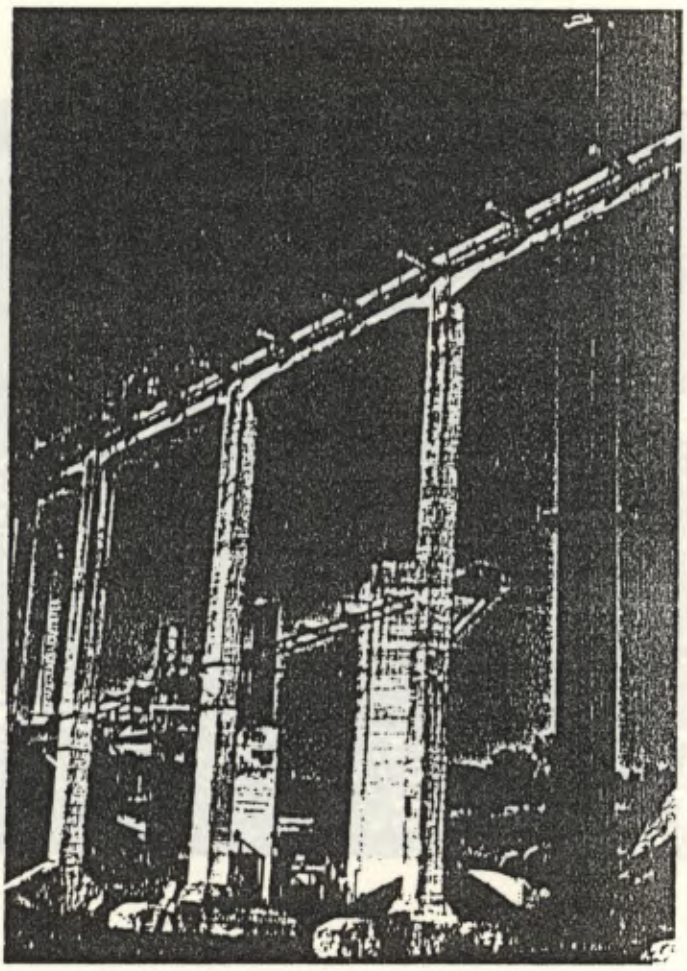


Foto no. 11 - Pátio de estocagem do calcário - pontes de distribuição

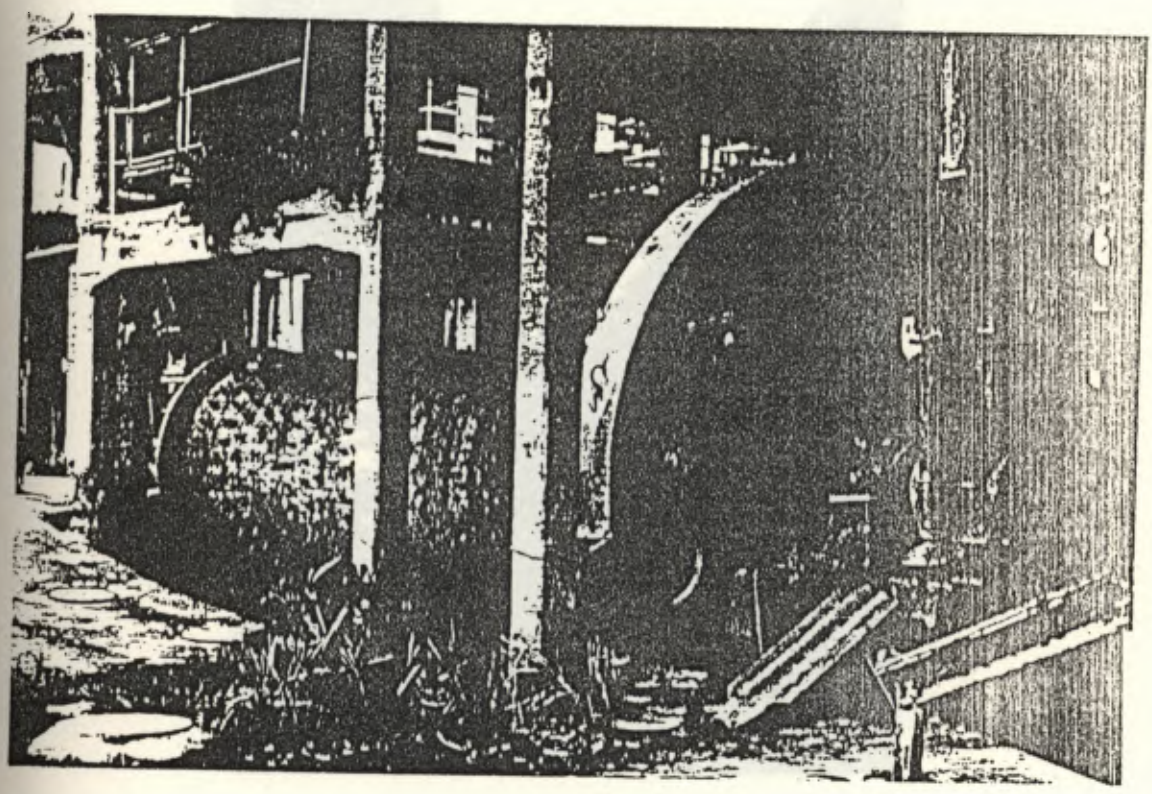


Foto no. 12 - Detalhe de um dos moinhos

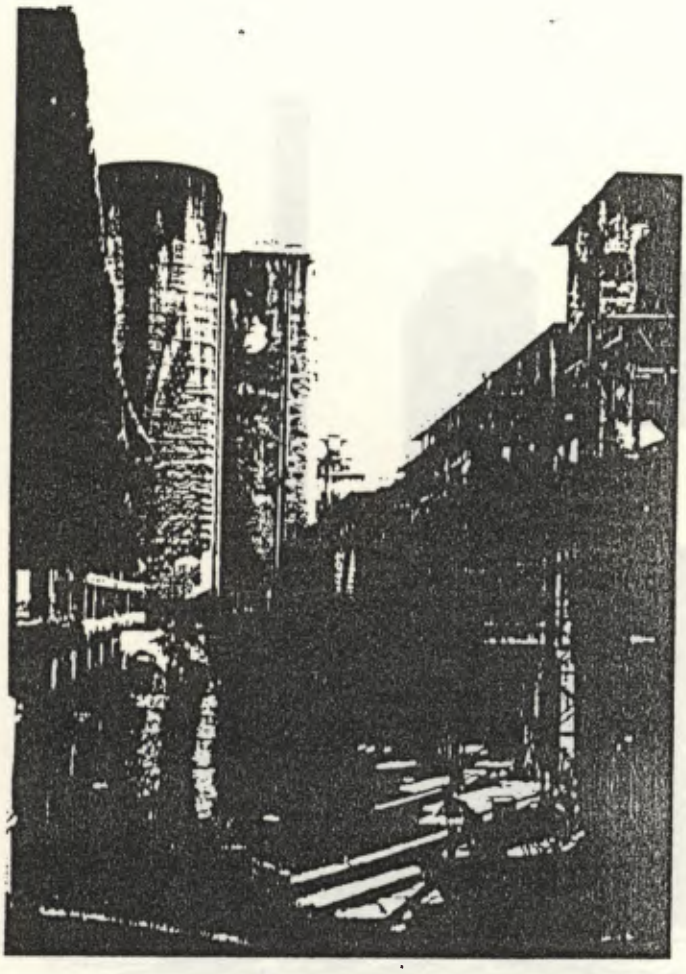


Foto no. 13 - Área onde se encontravam os silos de "farinha crua" e os moinhos

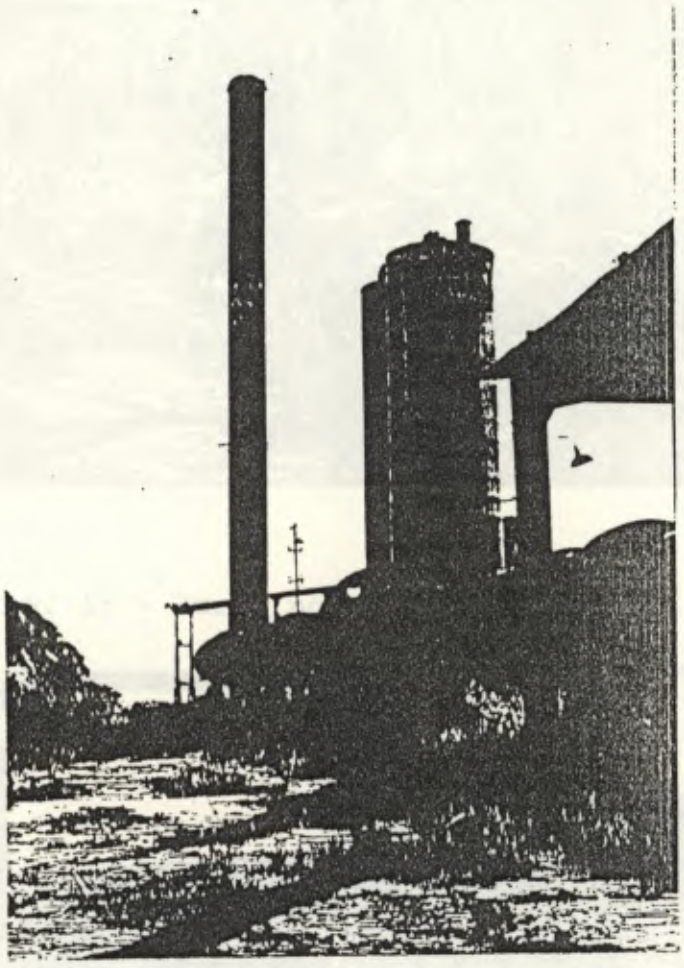


Foto no. 14 - Vista geral da extensão do forno de cozimento no. 4

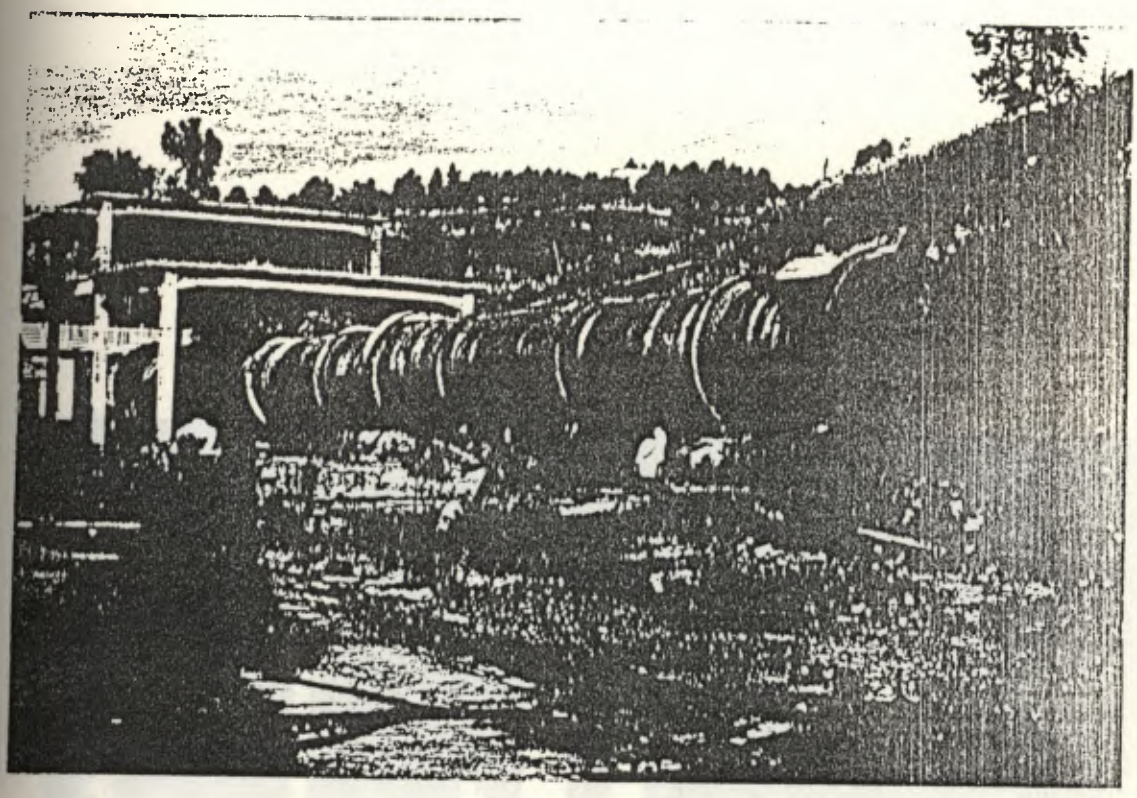


Foto no. 15 - Forno no. 4

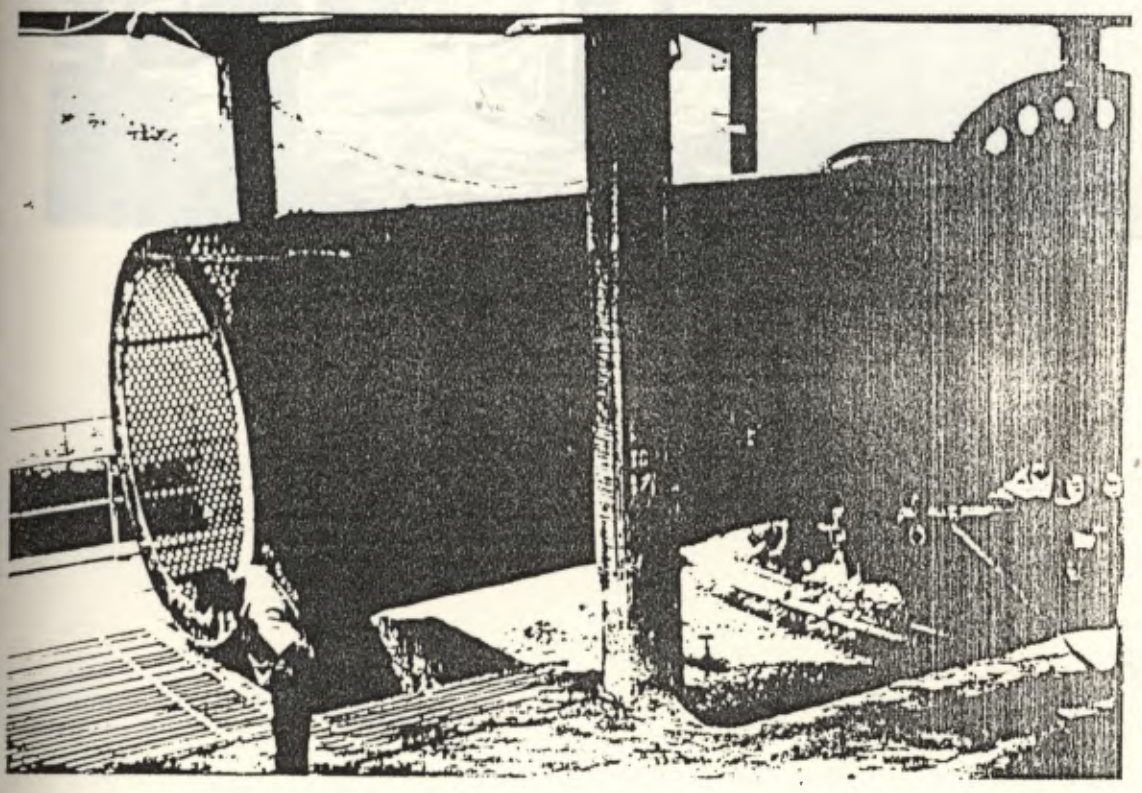


Foto no. 16 - Resfriador no. 4

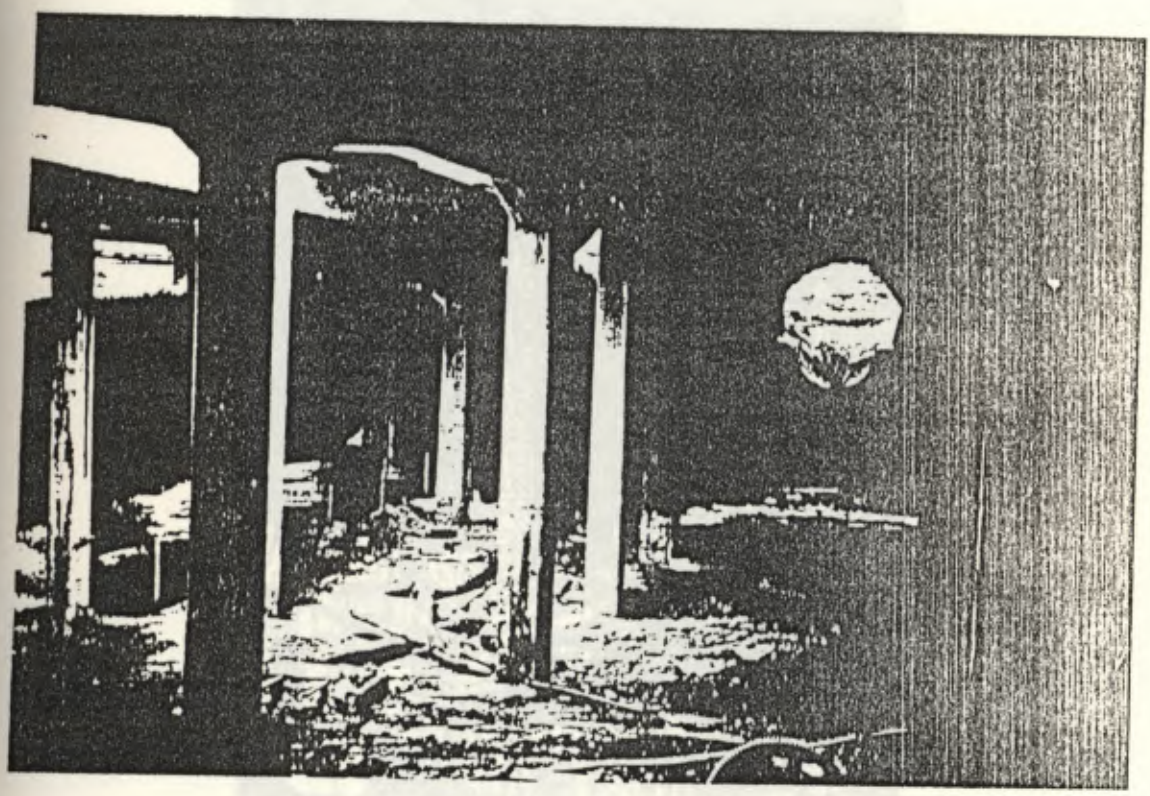


Foto no. 17 - Vista geral da estrutura sob a qual ficavam os resfriadores

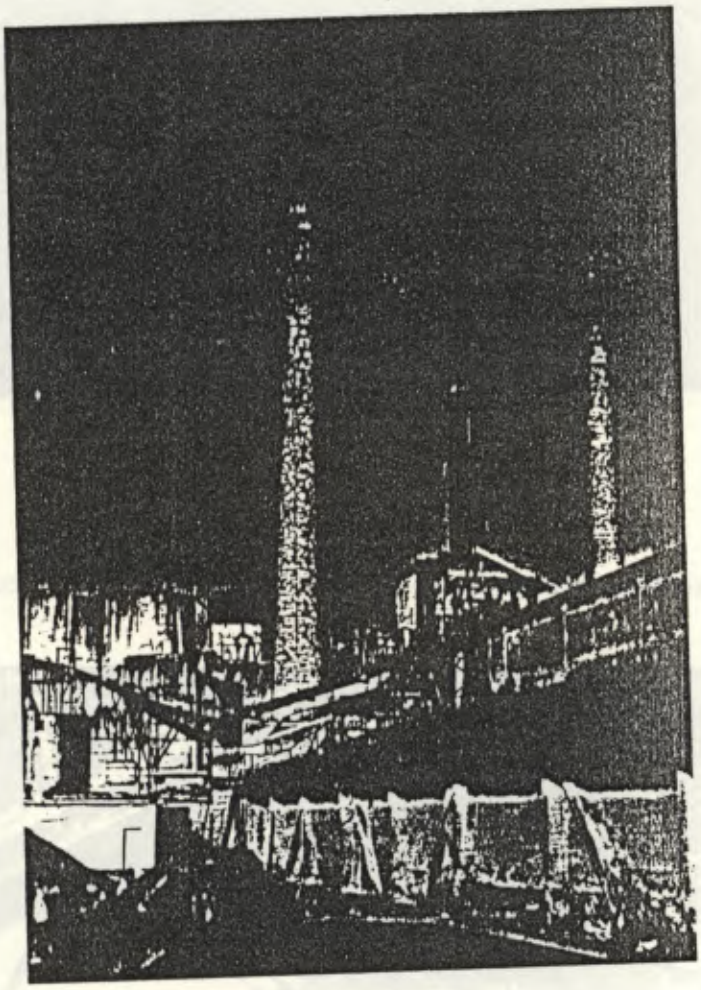


Foto no. 18 - Algumas das chaminés pertencentes à área dos fornos

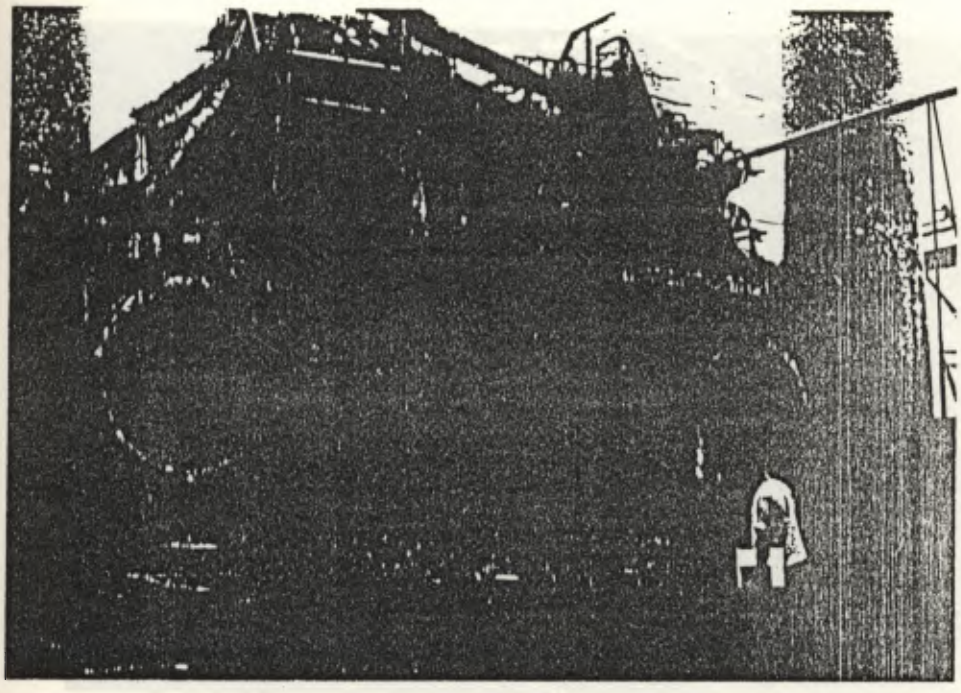


Foto no. 19 - Detalhe de uma das recâmaras

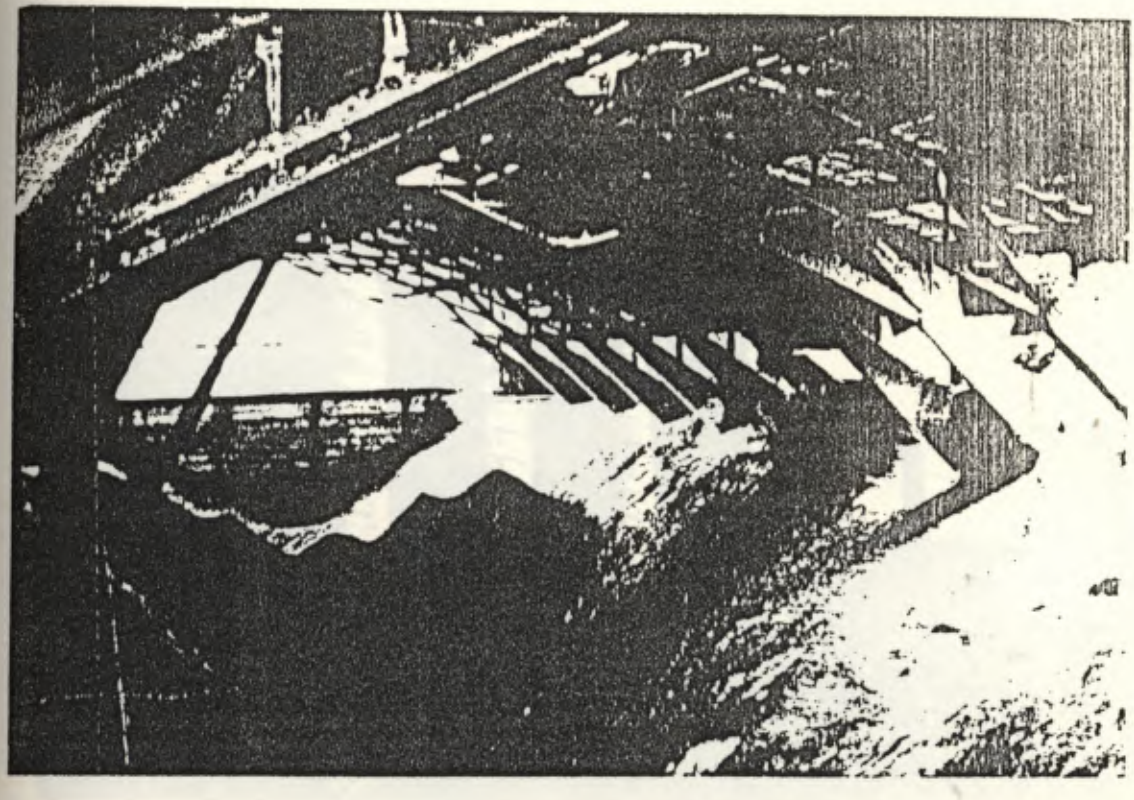


Foto no. 20 - Depósito de clinquer

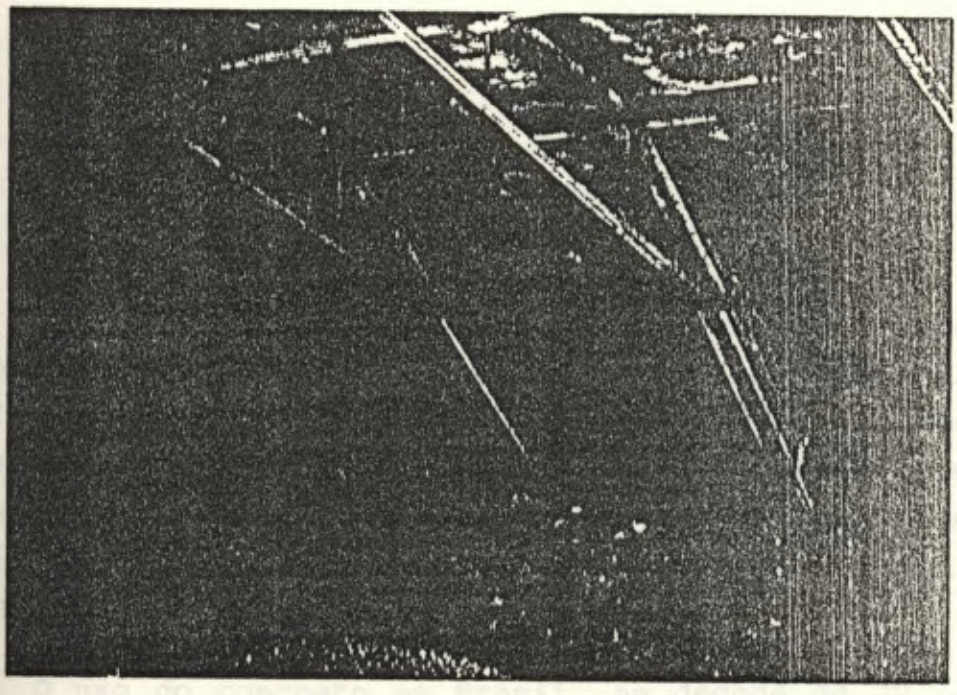


Foto no. 21 - Detalhe da estrutura do depósito de clinquer

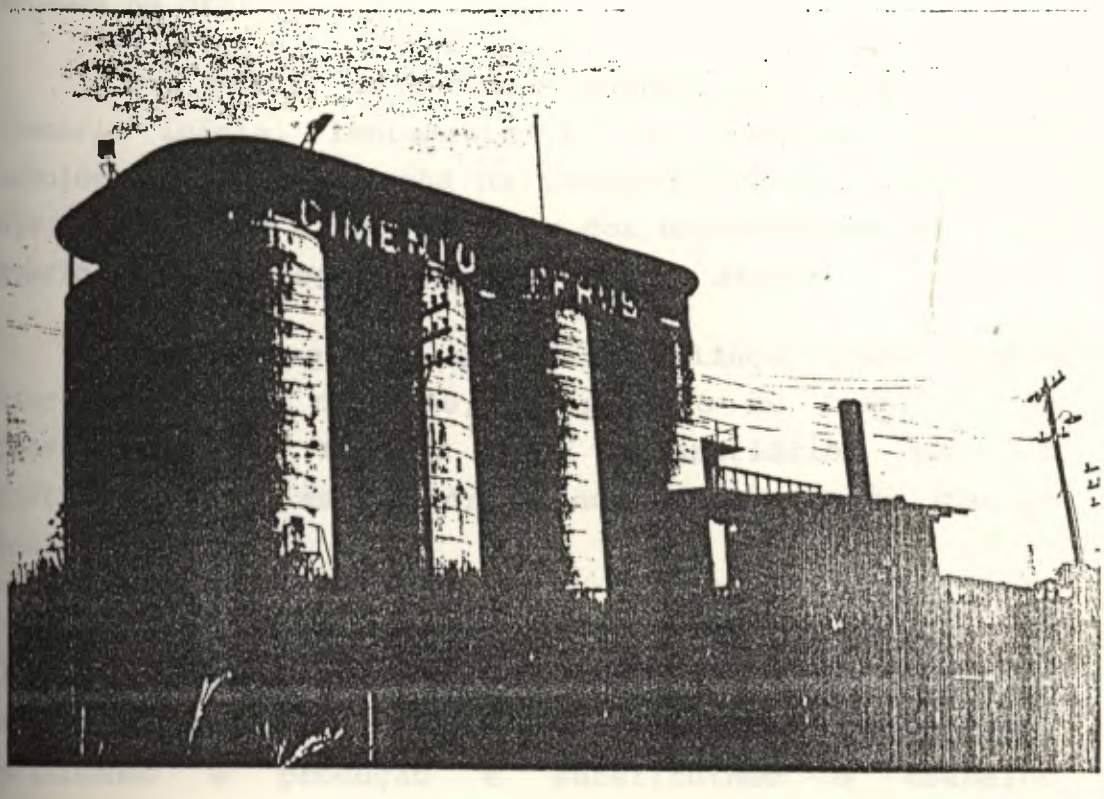


Foto no. 22 - Silos armazenadores de cimento

AS VILAS

Na tentativa de se utilizar a matéria-prima disponível na região, as primeiras casas operárias da fábrica de Perus foram construídas em alvenaria de blocos de concreto e laje de cobertura em concreto armado, com tecnologia estrangeira, num momento em que o tijolo de barro já havia se consagrado como o substituto da taipa, em São Paulo.

O uso do concreto no Brasil, na década de 20, é ainda muito específico, disseminado principalmente na construção de estradas, pontes e calçamento de ruas.

Os blocos de concreto pré-moldados são, nesse momento, tema de estudos científicos e teóricos, não testados na prática.

É a partir da década seguinte, que este tipo de alvenaria inicia, lentamente e com diversos problemas tecnológicos, a sua marcha na construção civil, sendo até hoje superada, na grande maioria dos empreendimentos, pelo próprio tijolo de barro e pelo concreto armado.

Tem-se registro de sua utilização numa escala maior, por volta de 1940, no projeto do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários para a construção de vilas operárias nos arredores do Rio de Janeiro (1).

Nessa obra foi criada a primeira fábrica de blocos de concreto pré-moldados que se tem notícia no país, automatizada com equipamentos importados, facilitando a produção e substituindo o trabalho artesanal.

Entretanto, conforme o Boletim da Associação Brasileira de Cimento Portland, de 1939, este tipo de alvenaria já era amplamente empregado há alguns anos no Canadá e principalmente nos Estados Unidos; estando bem desenvolvido e aperfeiçoado, totalizando mais de 30% sua utilização anual nas construções realizadas naqueles países.

Concluimos, então, tratar-se de projeto pioneiro no Brasil a utilização de alvenaria de blocos de concreto na construção, em 1926, das Vilas Triângulo e Fábrica, em Perus. Soma-se a isto, o fato destas vilas possuirem características arquitetônicas peculiares, que as fazem únicas neste aspecto.

Aspectos arquitetônicos

Do ponto de vista arquitetônico, são identificadas algumas variações básicas nas edificações das vilas operárias construídas com blocos de concreto. Em geral, variações na fachada indicadas, principalmente, pelas coberturas. Assim, podemos classificá-las em 3 tipologias distintas:

Tipo A - casas isoladas ou geminadas, com planta básica composta de sala, dois quartos, cozinha e banheiro. A laje de cobertura, com 4 cm. de espessura, tem formato piramidal, apresentando os vértices do beiral levemente inclinados para cima. Este detalhe dá à edificação uma certa aparência oriental que, talvez, explique-se por questões tecnológicas e não pela influência improvável de uma arquitetura distante daquele contexto.

Na parte central da laje existe uma abertura, protegida por uma pequena cobertura do mesmo material e forma da própria laje, que permite a ventilação permanente no interior da casa. Nos projetos originais essa pequena cobertura era removível; entretanto, não tivemos confirmação de que tenha sido assim executada (foto no. 23).

Na última "fiada" das paredes externas, rente ao teto, blocos vazados intercalados com maciços, além de suavizar as linhas estéticas, também contribuem para o sistema de ventilação desenvolvido naquelas habitações (planta no. 7), (foto no. 24).

Tipo B - casas isoladas ou geminadas, diferenciando-se do Tipo A apenas por detalhes na laje de cobertura, pois estas apresentam uma leve inclinação descendente nos vértices do beiral (planta no. 8).

Tipo C - casas geminadas, de desenho mais simplificado; no entanto, a planta interna é semelhante, com o mesmo número de cômodos. A grande diferença é na laje de cobertura que apresenta uma única água, plana, perdendo a forma piramidal (planta no. 9).

Todas as casas, independentemente da tipologia, apresentam outras características construtivas comuns: portas e janelas em madeira, revestimento de piso em cimento, detalhe de ventilação com blocos vazados de concreto (foto nos. 25 e 26).

Os projetos dessas edificações, datados de 1928, apresentavam opções quanto às dimensões dos blocos de concreto usados em sua construção: 20x20x40 cm ou 13x20x40 cm (paredes externas) e 4x20x40 cm (paredes internas). Ver planta no. 10.

Estas 3 tipologias são encontradas nas casas destas vilas operárias sem, aparentemente, obedecer nenhuma regra específica de implantação. As casas do tipo A e B são as que mais se repetem no conjunto, e as do tipo C são exclusivas da Vila Triângulo.

Analisando-as sob o aspecto tecnológico, observa-se que a partir das vistorias, entrevistas e textos publicados, aquelas moradias apresentavam problemas em relação ao seu conforto ambiental, sendo abafadas no verão e extremamente frias no inverno. A laje sem revestimento provocava este efeito, agravado pelo ineficiente sistema de ventilação utilizado.

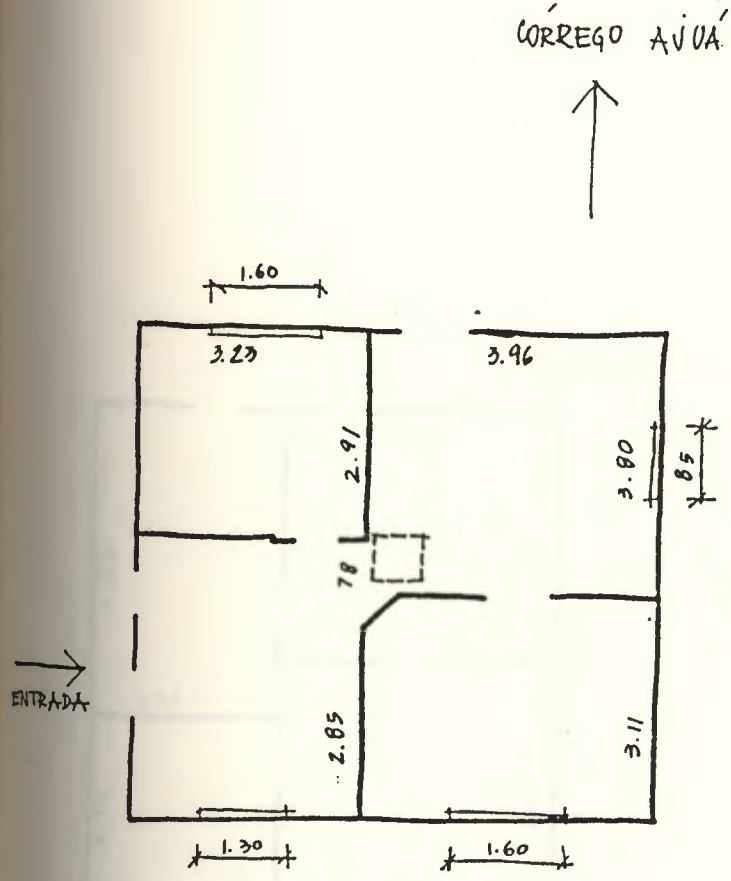
Entretanto, não foi somente este o motivo pelo qual este tipo de construção, apesar da fábrica de cimento tão próxima, não se expandiu no bairro de Perus na década de 30. Toda a produção de cimento era comercializada e enviada para fora de Perus; quem optasse pela sua compra deveria fazê-lo em outros bairros de São Paulo e pagar o frete até Perus, o que tornava o uso do bloco de concreto mais dispendioso que o do tijolo de barro ou cerâmico (2).

Ainda que tenham ocorrido problemas nestas casas em relaçao ao seu conforto ambiental, certamente elas possuem valor pela singularidade da sua concepção plástica e pelo seu significado documental, como as pioneiras no uso dos blocos de concreto no Brasil.

NOTAS:

(1) - Dado obtido no Boletim da Associação Brasileira de Cimento Portland, número 46, 1941.

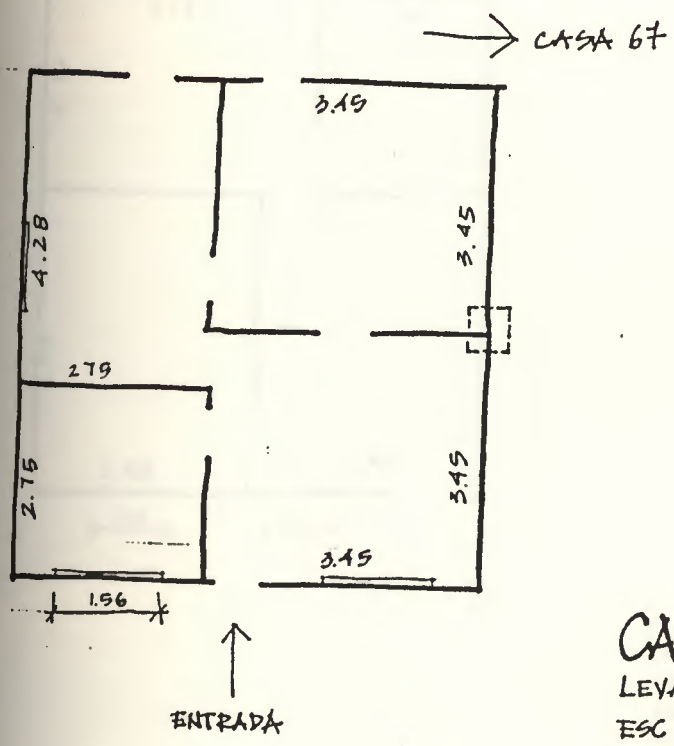
(2) - Dado obtido no texto de Madre Rosa de Lima: **Habitações e Povoados na Região de Perus**, publicado em 1943.

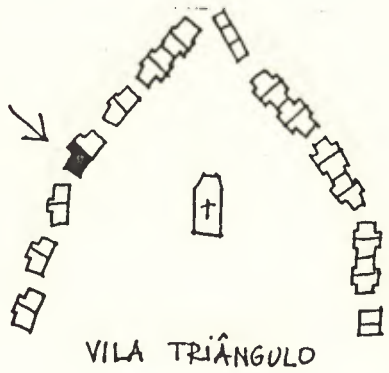


OBS - UMA DAS 2 PORTAS DE ENTRADA NÃO É ORIGINAL

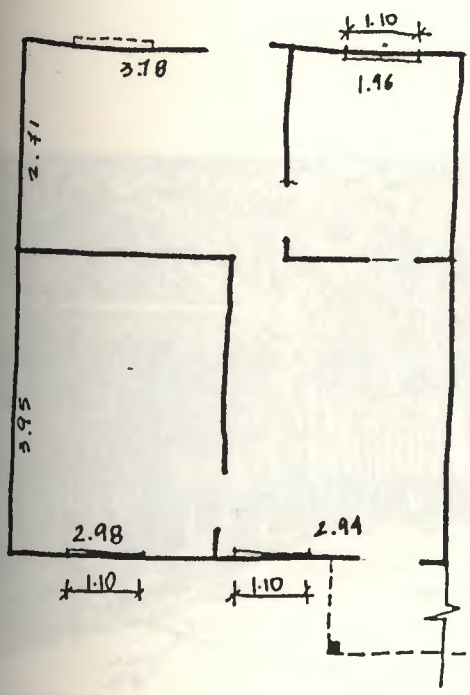
CASA 13

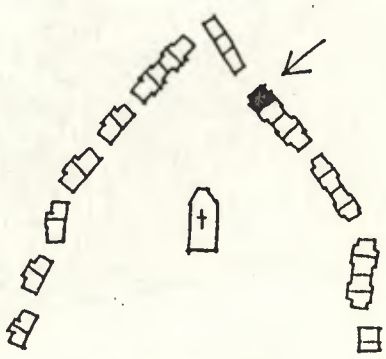
LEVANTAMENTO EM 19/11/91
ESC 1:100
ESC. GRÁFICA 0 50 100 150 200 250 cm





CASA 66
LEVANTAMENTO EM 19/11/91
ESC 1:100
ESC. GRÁFICA 0 50 100 150 200 250 (CM)





VILA TRIÂNGULO

CASA 79

LEVANTAMENTO EM 19/11/91

ESCALA 1:100

ESC GRÁFICA 0 50 100 150 200 250(cm)

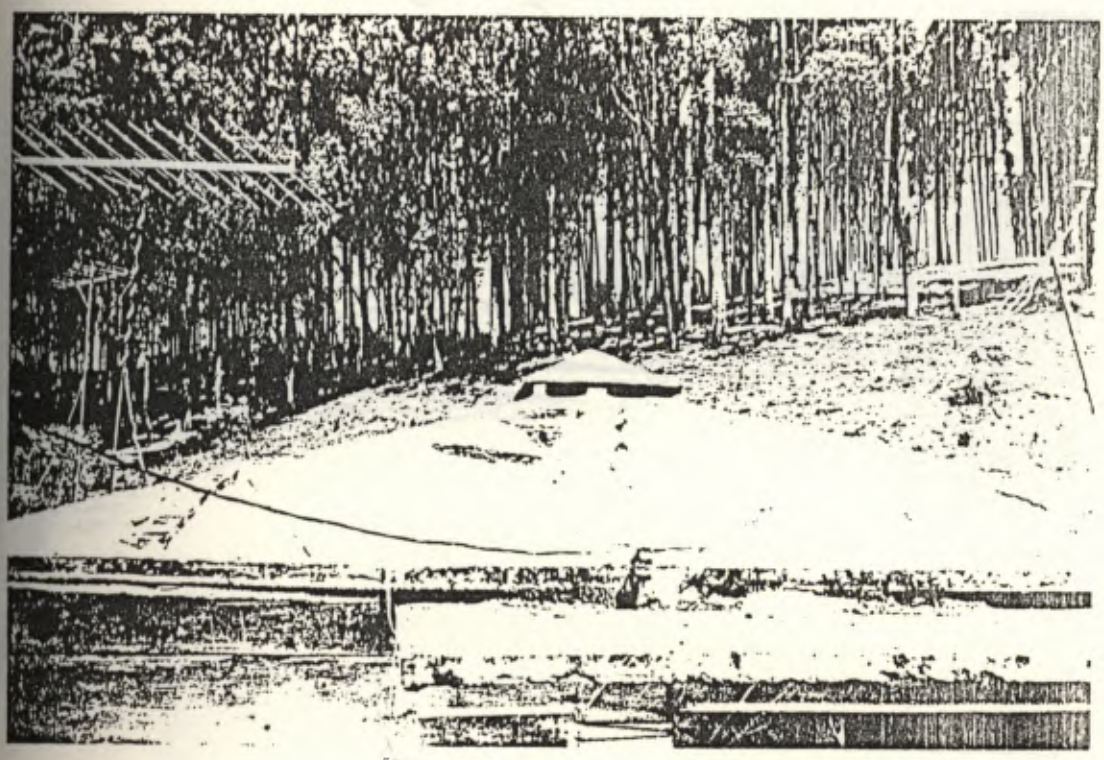


foto no. 23 - Abertura sobre a laje, para aumentar a ventilação

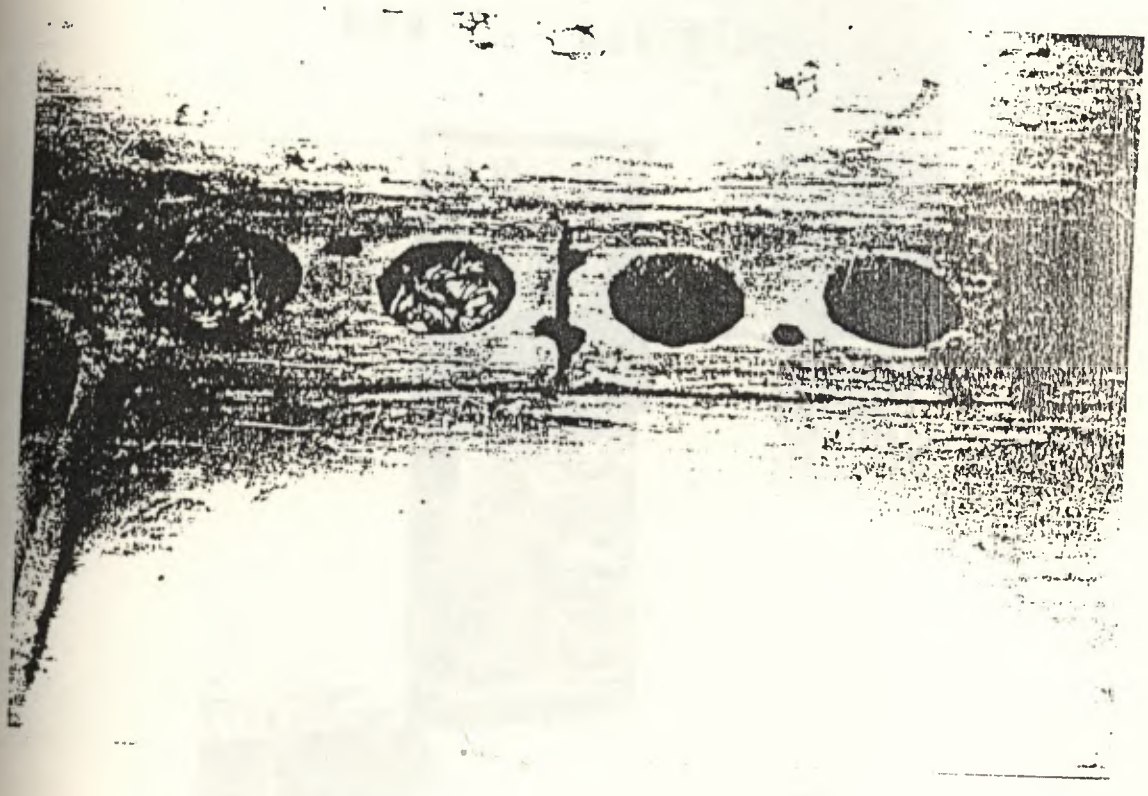


foto no. 24 - Detalhe dos blocos vazados

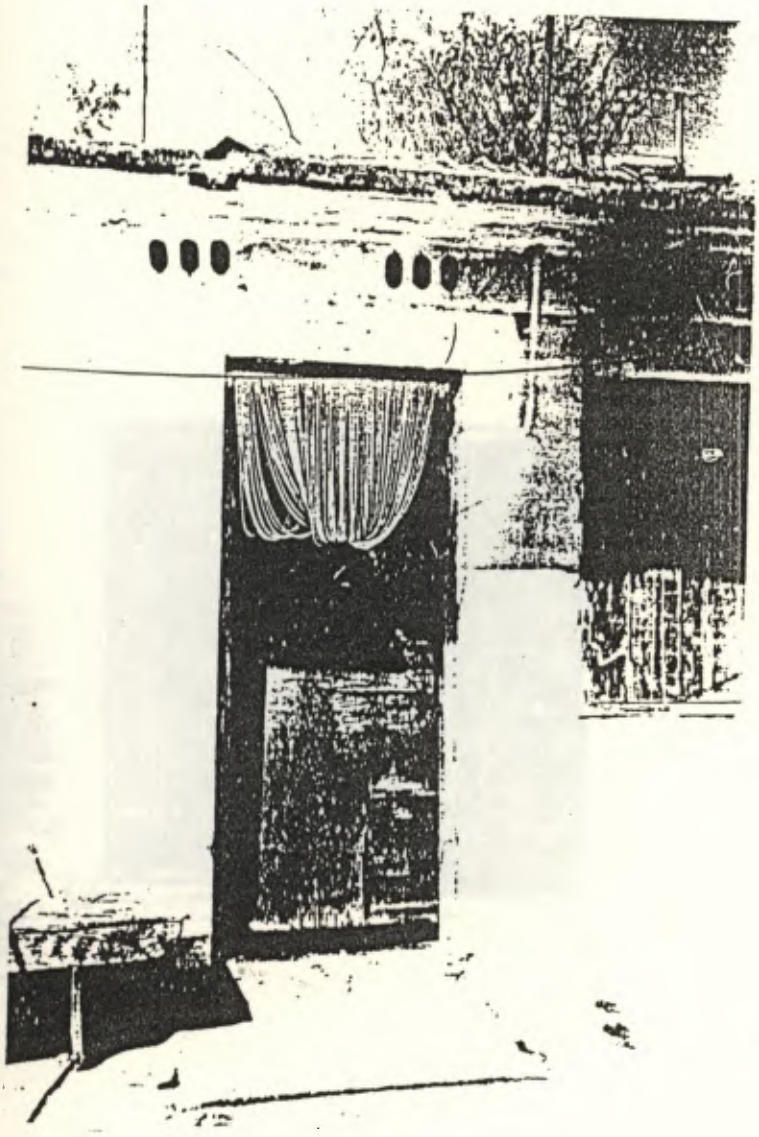


foto no. 25 - Exemplo de porta nas casas da Vila Triângulo

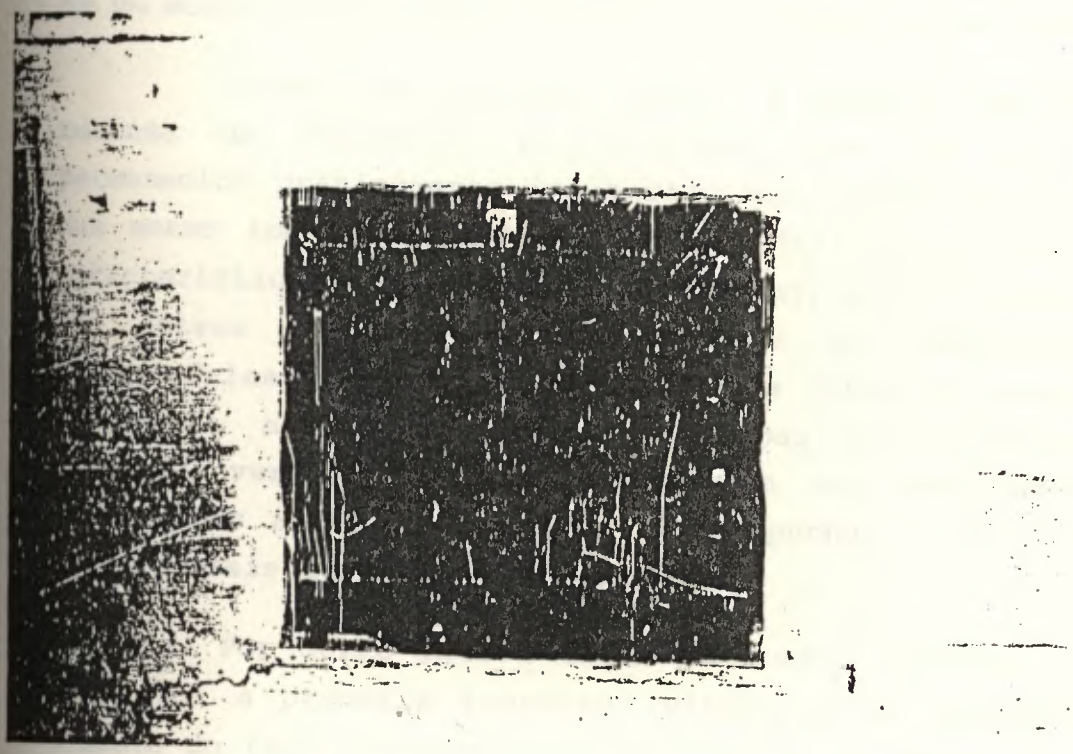


foto no. 26 - Exemplo de janela nas casas da Vila Triângulo

Procuramos ao longo deste trabalho mostrar como cidadãos anônimos e comuns registraram sua atuação e a sua versão dos acontecimentos ocorridos naqueles locais. Porém acreditando que **história** e **memória** são palavras para serem usadas no plural, buscamos também resgatar outros significados atribuídos a essas edificações - enquanto registro de um tipo de ocupação e organização do espaço e de um momento da industrialização da cidade de São Paulo.

Quanto ao primeiro aspecto a CBCPP é sem dúvida nenhuma um documento privilegiado, não só por ter permanecido praticamente inalterado mas também por reunir num mesmo local uma diversidade de edifícios com usos e características arquitetônicas distintas, interligados uns aos outros como constatamos através dos depoimentos. Nessas falas pudemos reencontrar uma fábrica ainda em atividade, acompanhar todas as etapas da produção do cimento, verificar como funcionavam os equipamentos, inspecionar silos e depósitos e acompanhar o transporte dos materiais através da ferrovia.

Por outro lado é digno de nota o fato de que a CBCPP foi a primeira tentativa vitoriosa de produção de cimento do tipo portland no Brasil ainda na década de 20. Herança de um tempo em que a indústria nacional nesse setor ainda dava os seus primeiros passos apoiada na parceria com o capital estrangeiro, marcada definitivamente no projeto, nos materiais e equipamentos empregados na construção do complexo de Perus.

Esse empreendimento expõe ainda uma outra face da industrialização na cidade de São Paulo. Ao contrário do que é comumente difundido pela história econômica esta foi uma empresa que nasceu grande, beneficiando-se da política protecionista desenvolvida pelo Estado brasileiro naquele momento e que não experimentou a transferência de capitais do setor cafeeiro para indústria, como ocorreu em outros ramos da produção fabril em São Paulo.

Por tudo que vimos afirmando até aqui

consideramos que o tombamento da fábrica e unidades de apoio, vilas operárias, edifícios destinados à assistência médica e outros serviços, os casarões da administração (detalhados na minuta de tombamento e na planta nº 1, anexos ao processo), impõe-se como forma de garantir os suportes físicos que permitam a preservação da memória de seus ex-trabalhadores e recompor os traços de sua vida passada e também face a importância deste complexo industrial para a história da industrialização brasileira.

BIBLIOGRAFIA

ANAIS do I Congresso de Habitação - São Paulo, Escolas Profissionais do Liceu Coração de Jesus,1931.

ARANTES, Antonio Augusto (org.) - **Produzindo o passado.**São Paulo, Brasiliense,1984.

ARNS, Cardeal Paulo Evaristo (apresentação) - **A força da não-violencia : A Firmeza Permanente.** São Paulo, Loyola-Vega, 1977

AURELIANO, Liana Maria - **No Limiar da Industrialização.**São Paulo, Brasiliense, 1981.

AZEVEDO, Aroldo de - **A Cidade de São Paulo - os subúrbios paulistanos.** São Paulo,São Paulo Editora S.A.,1958.

BARRO, Maximo - **Nossa Senhora do O.** SãoPaulo , DPH/SMC, 1977.(História dos Bairros de São Paulo,nº 13)

BOSI, Ecléa - **Memória e Sociedade. Lembranças de Velhos.** São Paulo, T.A.Queiroz, 1983.

BURKE, Margareth Gertrude(Madre Rosa Lima) -" Habitações e Povoados na região de Perus",IN:**Anuário**,São Paulo,Faculdade de Filosofia Sedes Sapientiae,1943.

CANO, Wilson - **Algumas medidas de política econômica relacionadas a industrialização brasileira (1874 -1970).** Campinas, UNICAMP ,julho /1975.

- **Raizes da concentração industrial em São Paulo.** Rio de Janeiro, Difel, 1977.

CECCA, Maria Auxiliadora Guzzo - **A vida fora das fábricas: cotidiano operário em São Paulo (1920-1934).**Rio de Janeiro,Paz e Terra, 1987.

DICIONÁRIO HISTÓRICO BIOGRÁFICO BRASILEIRO (1930 - 1983). Rio de Janeiro, Ed.Forense Universitária/FINEP,1984.

FRITOSA, Paulo Cesar Machado - **A indústria do cimento no Brasil : um estudo de casos em concentração industrial.** São Paulo, EAESP / FGV, 1982.

FREIRE, Paulo - **Multinacionais e Trabalhadores no Brasil.**São Paulo, Brasiliense, 1979.

GONÇALVES, Adilson Jose - **Perus : a violência dos pacíficos, uma nova arma para uma velha luta.** São Paulo, PUC/SP, 1989.(dissertação de mestrado)

HOLLOWAY, Francisco Foot - **Trem fantasma. A modernidade na selva.** São Paulo, Companhia das Letras, 1988.

HOLLOWAY,Francisco Foot e LEONARDI, Victor - **História da Indústria e**

CAMARGO, William Gerson Rolim de - "Industria do cimento no Brasil" IN:**Digesto Econômico** 1: 78 - 82, jul 1945.

"Cimento no Brasil desde o início do século e a indústria brasileira de cimento no 15º ano de sua sindicalização",Rio de Janeiro, **SNIC**, s/d.

"O cimento na evolução do Brasil" IN: **Boletim Mensal do Sindicato Nacional da Industria do Cimento (SNIC)**.Rio de Janeiro, (59) set.1958.

"Cimento : 47 anos de indústria, 20 anos de sindicato" Rio de Janeiro, **SNIC**,1973.

"A construção com blocos de concreto pré-moldados" IN: **Boletim de Informações da ABCP**. (46), 1941.

"O dumping do cimento" IN: **OEF**, abr.1937.

"Estrada de Ferro Perus-Pirapora, último santuário em bitola de 0,60 m" IN: **Revista Brasileira de Ferreo Modelismo**. Indústrias Reunidas Frateschi Ltda. ano III, (9),abr/set 1991.

HOHENSTEIN,G.R. - "O desequilibrio do mercado brasileiro de cimento" IN: **Digesto Econômico**. 4: 80 - 88, set.1948.

"Industria Pioneira" IN: **OEF**, dez.1943.

"A Industria de cimento no Brasil" - **Cimento e Concreto : Boletim de Informações da Associação Brasileira de Cimento Portland**. São Paulo, (43)1940, (65)1953.

"A indústria de Cimento em São Paulo" IN: **Revista do Sindicato Nacional da Indústria do Cimento**. (49),nov.1957.

"A indústria de cimento" - IN: **Boletim Informativo do SNIC**,(9),mai.1954.

"Importante realisação nacional de iniciativa estrangeira - Instalação moderna de uma fábrica de Cimento" IN: **Revista de Engenharia**, São Paulo, C.A.Horácio Lane/Mackenzie,(40), dez.1926.

PELAEZ, Carlos M. - Analise economica do programa de sustenção do cafe.IN: **Revista Brasileira de Economia**. Rio de Janeiro,25(4) :209.

" A Perus esta recuperando 1000 sacos de cimento por dia".**REVISTA ABRAVA**. São Paulo, 1 (5) : 21-3,out.1976.

RIBEIRO, Maria Alice Rosa - "Fábrica e Cidade" IN **Trabalhadores**, Campinas, SMCET, 1989.

"Sintese historica dos 50 anos" IN: **Cimento e Concreto**.São Paulo, ABCP,(93),nov/dez.1986.

VIEIRA,Dorival Teixeira - A evolução industrial brasileira IN: **Digesto Economico**. São Paulo, ano V,nº 51 , fev . 1949.

JORNAIS

"Cia Brasileira de Cimento Portland S/A" - **Correio Paulistano**,24/06/1926,p.3.

"Cia Brasileira de Cimento Portland S/A" - **O Estado de S.Paulo**,25/06/1926, 1ªp.

"O Cimento Nacional" - **Correio Paulistano**,25/06/1926,p.5.

DIAFÉRRIA,Lourenço - "Brinde ao Morro" - **Folha de São Paulo**, 25/10/1978.

"Dissolução e Liquidação da Sociedade Anônima 'Sociedade Paulista de Cimento Portland S/A' - **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 08/04/1926.

GODOY, Nelson Américo -"Perus. Sua Gente...Sua História..." - **Progresso da Zona Oeste**,(6),out.1975.

"A palavra das Classes Produtoras : a indústria de cimento" - **Folha da Manhã**, 18/05/1954, p.03.

"Perus: Poluição do ar é seu maior problema" - **Diário Popular**, 22/03/1973, p.10

"Perus - 42 anos de Progresso Gigante" - **Progresso da Zona Oeste**,(29),set.1976, 1ªp.

"Projeto Cultural para a fábrica de Cimento Perus" - **Regional NEWS**,ano I,nº6, 23/04/1992,1ªp.

Suplemento de Rotogravuras de **O Estado de S.Paulo** - 1933/1937.

DIVERSOS

Contrato de Compra e Venda do Acervo Confiscado da Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus e Estrada de Ferro Perus Pirapora S/A ao Consórcio CHOHFI. 29/04/1983 - livro de notas nº 2, às fls 116 a 141 da Delegacia do Serviço Público da União.

Escritura de Compra e Venda de Uma Concessão de Licença para Construção de Estrada de Ferro. 16/05/1910 - livro 72,fls.15v. do 3º Cartório de Notas da Capital.

Escritura de Constituição de Sociedade Anônima da Brazilian Portland Cement S/A (Companhia Brasileira de Cimento S/A) - 18/08/1924.IN: **Diário Oficial do Estado de São Paulo**, 27/08/1924, pp. 4867/4868.

Escritura de Constituição Definitiva de Sociedade Anônima da Companhia Industrial de Estrada de Ferro Perus Pirapora S/S. 21/08/1924 - livro 89,fls.44 do 8º Tabelionato de Notas da Capital.

Escritura de Cessão Gratuita de Uma Área de Terrenos da Companhia

Industrial de Estrada de Ferro Perus Pirapora para Companhia Brasileira de Cimento Portland S/A . 10/02/1926 - livro 116,fls 65 do 8ºCartório de Notas da Capital.

"Estrada de Ferro Perus - Pirapora. Uma Proposta de Revitalização". São Paulo, Ed.Marca D'Água,1991.(**projeto**)

Livro de Registro de Documentos da Companhia Brasileira de Cimento Portland - 1925 a 1981. (Atas de Assembléias). Junta Comercial do Estado de São Paulo.

Manifesto nº448, fls 161/161 v. do Livro A-1,1936 - Divisão de Fomento da Produção Mineral - Serviço Público Federal.

"Memorial Justificativo" - **Dossiê** encaminhado à Prefeita pelo Sindicato - 18/10/1991.

"Movimento Pró-Revitalização da Estrada de Ferro Perus-Pirapora" - 1989 (**panfleto**)

"Movimentos Sociais - Fábrica de Perus poderá ser Centro de Cultura e Recreação." **AGEN FAX**, 06.02.1992.

"Projeto Cultural para a Fábrica de Cimento Perus" - Comissão Pró-Centro de Cultura Operária - Perus. (**panfleto**)

EQUIPE TÉCNICA

STLP - STCT

Historiadores

Claudia Sapag Ricci
Laura Antunes Maciel
Olga Brites da Silva

Arquitetos

Helenice Diamante
Walter Pires

Estagiários de História

Ana Cintia de Albuquerque
Ana Paula Réa
Gislaine Campos Azevedo
Marcos Rogério R. Carvalho

Estagiários de Arquitetura

Fernanda Palumbo
Maria Regina Clemesha

PERUS

Minuta 3 - 13.08.1992

RESOLUÇÃO CONPRESP Nº 27/92

O Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP, no uso de suas atribuições legais e nos termos da Lei nº 10.032/85, com as alterações introduzidas pela Lei nº 10.236/86, e

Considerando o valor histórico, social e urbanístico do conjunto das instalações da Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus (CBCPP);

Considerando a importância da memória enquanto alicerce na construção da história e a relevância da memória dos trabalhadores da CBCPP enquanto símbolo de determinada forma de organização, luta e resistência dos trabalhadores;

Considerando a importância dos equipamentos remanescentes dessa indústria para a história da tecnologia na cidade de São Paulo;

Considerando o papel da Estrada de Ferro Perus-Pirapora na articulação e definição da área dessa indústria; e

Considerando que é dever do CONPRESP encaminhar soluções que viabilizem a preservação de bens culturais,

RESOLVE

Artigo 1º. - Ficam tombados como bens de interesse histórico, social, arquitetônico e tecnológico na Quadra 007, Setor 187, localizada no Distrito de Perús:

I- A área da antiga Companhia Brasileira de Cimento Portland Perús delimitada por um perímetro assinalado na Planta CONPRESP/DPH nº 1, que integra esta Resolução; e

II- O edifício localizado à Rua Padre Manuel Campello nº 182 (Lote 30), sede atual do Sindicato dos Trabalhadores da Indústria de Cimento e Gesso de São Paulo.

Parágrafo 1º. - O perímetro citado no item I tem como base cartográfica o Levantamento Aerofotogramétrico do Sistema Cartográfico Metropolitano de 1981, Folhas 244242 e 244243, escala 1:2.000.

Parágrafo 2º - Este perímetro inicia-se no **Ponto A**, correspondente ao vértice definido pelo alinhamento lateral esquerdo do Lote 046, Setor 187 com sua testada voltada para a Rua Joaquim Antonio Arruda; prossegue à esquerda pelo limite do Lote 001, faceando a guarita localizada nesse mesmo logradouro s/nº, até encontrar o leito da antiga Ferrovia Perús-Pirapora (**Ponto B**); prossegue pelo leito da ferrovia até o cruzamento deste com o Córrego Ajuá (também denominado Ribeirão Perús ou das Antas) no **Ponto C**; segue pelo leito deste Córrego a jusante até encontrar a projeção da linha de transmissão de energia elétrica (definida pelo eixo de intersecção entre as torres de transmissão T1 e T2) correspondendo ao **Ponto D**; segue por essa linha até encontrar a torre T1 localizada próxima à pista leste da Rodovia dos Bandeirantes (**Ponto E**); deflete à esquerda em ângulo de 90 graus até encontrar o limite do Lote 001 junto à Rua Mogeiro (**Ponto F**), prosseguindo por esse limite até encontrar a projeção do eixo da Rua Joaquim de Araújo Leite (**Ponto G**); prossegue por esse eixo até encontrar a projeção do alinhamento lateral esquerdo do Lote 208, localizado na Vila Portland ou Vila Nova, correspondendo ao **Ponto H**; prossegue pela projeção desse alinhamento até encontrar a projeção de uma linha paralela à cobertura do depósito de clinquer e situada a 50 metros deste (**Ponto I**); segue por essa linha até encontrar o eixo do caminho que une a área do terreno próxima ao portão da Rua Antonio Maia com as casas da Assistência Médica (Caminho 1), definindo o **Ponto J**; prossegue pelo eixo do Caminho 1 até encontrar o eixo do Caminho 2, seguindo por este até encontrar a projeção do alinhamento da parede lateral esquerda da casa nº 5 da Assistência Médica (**Ponto L**); segue por essa linha até encontrar a projeção de uma linha paralela ao eixo do Caminho 2, distante 80 metros deste eixo (**Ponto M**); prossegue por essa linha defletindo à direita no **Ponto N**, quando encontra a projeção de uma linha paralela ao Caminho 3 (caminho lateral à casa nº 1, do antigo Administrador Geral da Fábrica), distante 80 metros deste eixo; prossegue por essa linha até encontrar o eixo do Caminho 4 (**Ponto O**), deflete à esquerda por esse eixo até encontrar a projeção do limite entre os Lotes 038 e 039 (**Ponto P**), segue por essa linha até encontrar o limite entre os Lotes 038 a 045 e o Lote 001 (**Ponto Q**); deflete à esquerda até encontrar o **Ponto A**, início do perímetro.

Artigo 2º - O presente tombamento aplica-se aos seguintes elementos da área descrita no Item I do Artigo 1º, conforme indicação na Planta nº 1:

I- Conjunto de edifícios, equipamentos e instalações da área de produção da antiga fábrica;

II- Conjunto de residências de operários conhecido como Vila Triângulo;

III- Conjunto de residências de operários conhecido como Vila Portland ou Vila Nova;

IV- Conjunto de residências de operários conhecido como Vila Fábrica;

V- Conjunto de residências da antiga administração e assistência médica;

VI- Traçado dos caminhos nos. 1 a 14 e das ruas Joaquim de Araújo Leite, Joaquim de Carmelo e Ilha Tres Irmãos;

VII- Traçado atual do Córrego Ajuá;

Artigo 3º - Ficam definidos quatro níveis de preservação para as edificações e áreas abrangidas por este tombamento, a saber:

I- Nível de Preservação 1 (NP-1): preservação integral dos edifícios, interna e externamente, admitindo-se reparos sem alteração de forma, estrutura, material e demais características arquitetônicas relevantes;

II- Nível de Preservação 2 (NP-2): preservação das características arquitetônicas externas dos edifícios, admitindo-se reformas internas compatíveis com a conservação das fachadas, cobertura e componentes arquitetônicos externos;

III- Nível de Preservação 3 (NP-3): corresponde à definição de características arquitetônicas externas - ritmo de vãos, proporções, inclinação de coberturas, materiais - para reformas em edificações existentes ou para novas construções visando sua harmonização com aquelas classificadas como NP-1 ou NP-2;

Artigo 4º - Ficam estabelecidos os seguintes critérios de preservação para a área de produção da antiga fábrica:

I- NP-2 para as edificações nos. 9 (Refeitório), 10 (Portaria), 11 (Escritório), 15 (Britador), 16 (Oficina Mecânica), 17 (Sub-estação), 18 (Ensacadora), 19 (Carpintaria), 24 (Depósito de peças), 25 (Laboratório e Engenharia), 26 (Depósito de Pedras), 27 (Depósito de Gesso) e 28 (Depósito de Clinquer);

II- Preservação da estrutura (pilares, vigas e lajes) das edificações remanescentes da área dos fornos e moinhos, indicadas sob nos. 29 e 30;

III- Preservação integral dos equipamentos de produção de cimento remanescentes no momento de abertura do processo de tombamento, a saber:

a. Forno nº 4;
b. Silos de armazenagem de matéria-prima;
c. Moinhos de matéria-prima e de clinquer;
d. Resfriador nº 4;
e. Chaminés;
f. Esteira transportadora de matéria-prima do depósito de pedra;
g. Esteira transportadora de matéria-prima entre o Britador e os depósitos de pedra;
h. Britador;
i. Ensacadoras.

Artigo 5º - Ficam estabelecidos os seguintes critérios de preservação para a área da Vila Triângulo:

I- Preservação da implantação e divisão de lotes;

II- NP-2 para as casas nos. 50 a 57, 60 a 65, 67 a 71, 73 a 78, 80, 81, 83 a 85, 87 e 87-A;

III- NP-3 para as casas nos. 58, 66, 72, 79, 82 e 86;

IV- NP-2 para a Capela São José, nº 49.

Artigo 6º - Ficam estabelecidos os seguintes critérios de preservação para a área da Vila Portland ou Vila Nova:

I- Preservação do arruamento, implantação e divisão de lotes;

II- NP-2 para as casas nos. 201 a 220;

Artigo 7º - Ficam estabelecidos os seguintes critérios de preservação para a área da Vila Fábrica:

I- Preservação da implantação e divisão de lotes;

II- NP-2 para as casas nos. 12, 20 a 23 e 23-A.

III- NP-3 para a casa nº 13.

Artigo 8º - Fica estabelecido o nível de preservação 2 (NP-2) para as casas nos. 1 a 7 na área da antiga administração e assistência médica.

Artigo 9º - Ficam tombados "ex-officio" as instalações e o acervo da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, incluindo a edificação conhecida como Casarão da Ferrovia (ou do "M") e a Casa de Tráfego.

Parágrafo Único - Fica estabelecido o nível de preservação 1 (NP-1) para as edificações nos. 8 (Casarão da Ferrovia ou do "M") e 14 (Casa de Tráfego).

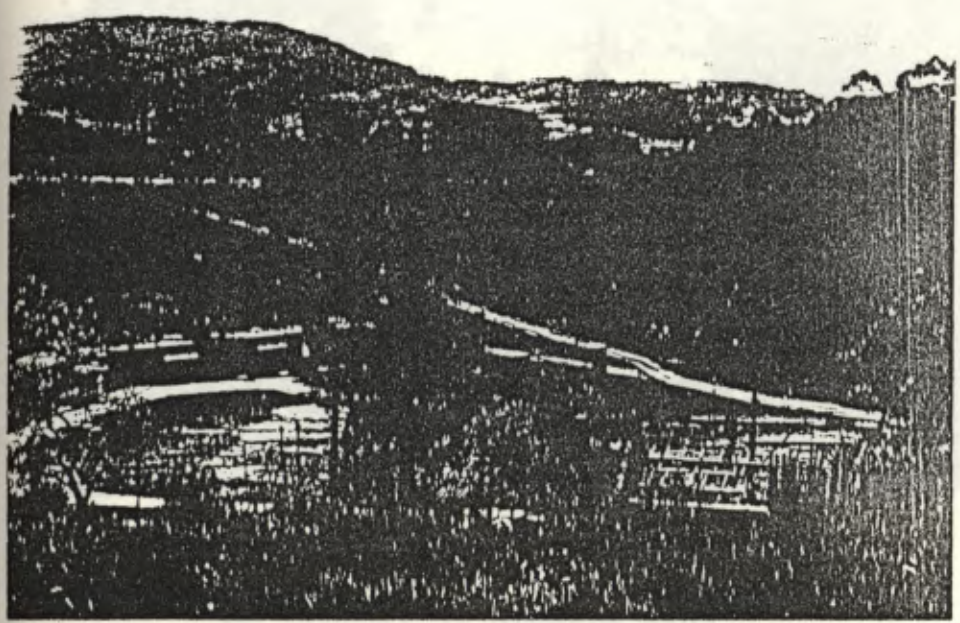
Artigo 10º - Ficam definidas as seguintes diretrizes para projetos e obras nessa área tombada:

a. são permitidos acréscimos e reciclagem das edificações tombadas desde que estes se harmonizem com o conjunto preservado e sejam submetidos à aprovação prévia do CONPRESP;

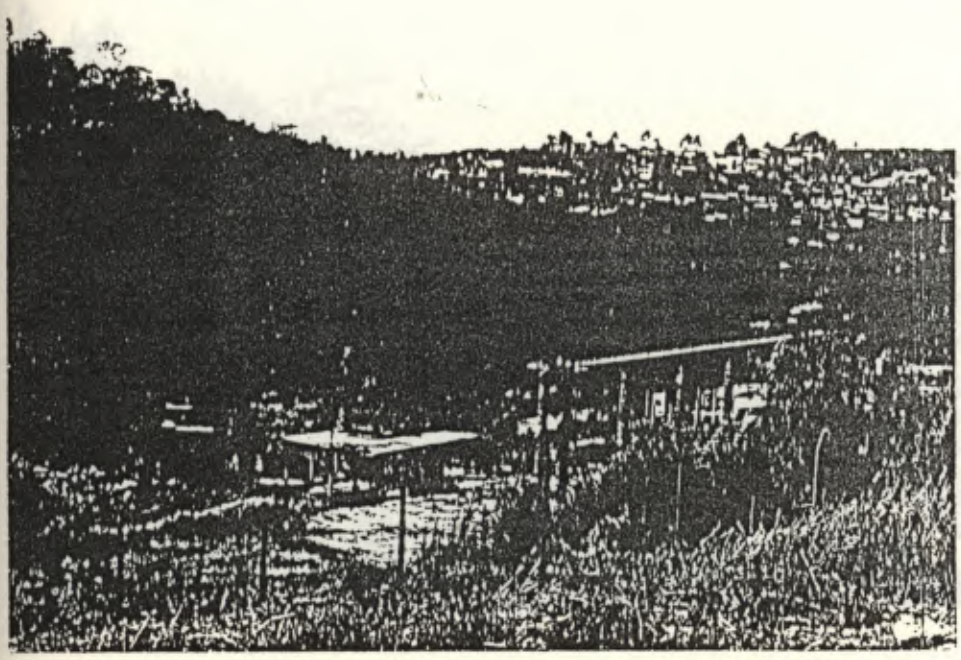
b. nenhuma intervenção na área de produção da antiga fábrica poderá impedir ou prejudicar a visualização dos referenciais mais significativos desse conjunto (forno nº 4, chaminés, silos).

Artigo 11º - Fica definida como área envoltória uma faixa de 20 (vinte) metros de largura ao longo da margem norte do Córrego Ajuá no trecho entre os pontos C e D do perímetro descrito no parágrafo 2º do Artigo 1º

Vista panorâmica da Companhia Brasileira de Cimento Portland, foto de 1990

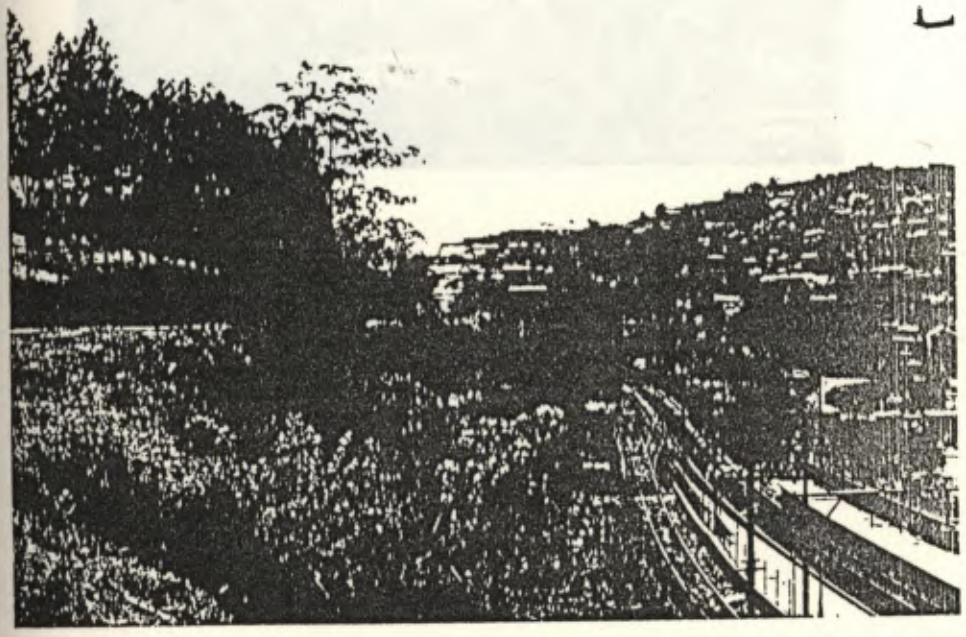


Área da Vila Triângulo

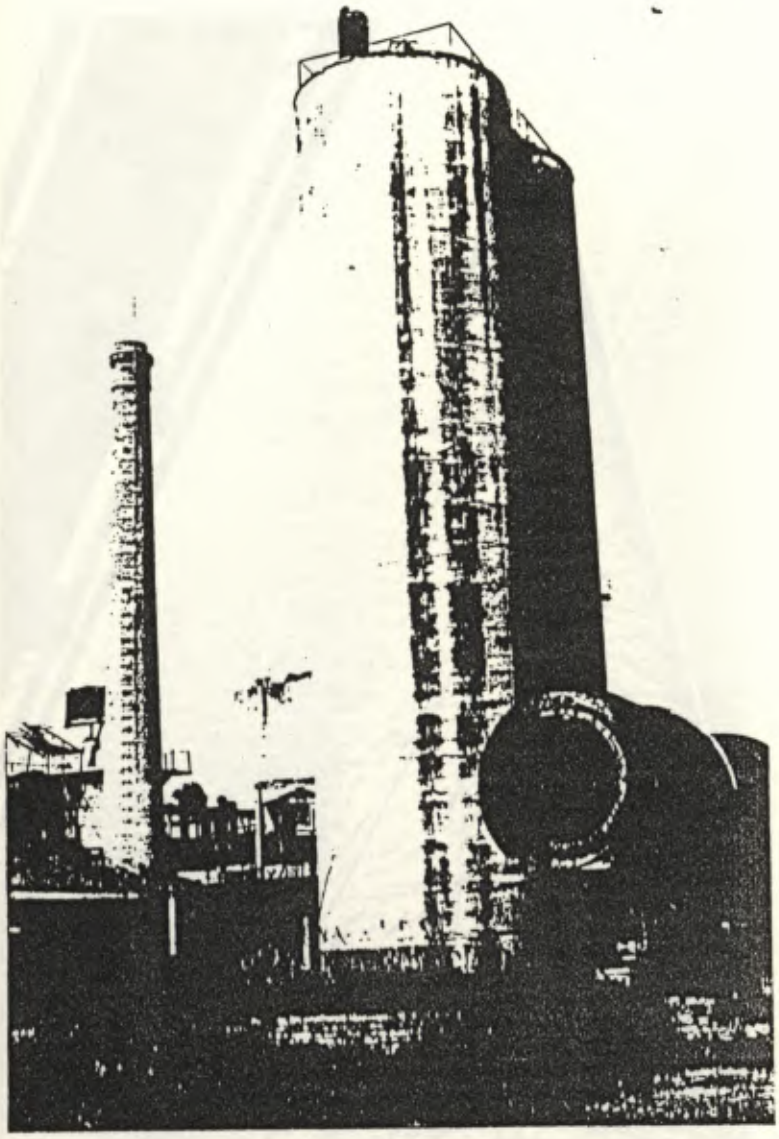


Área da fábrica

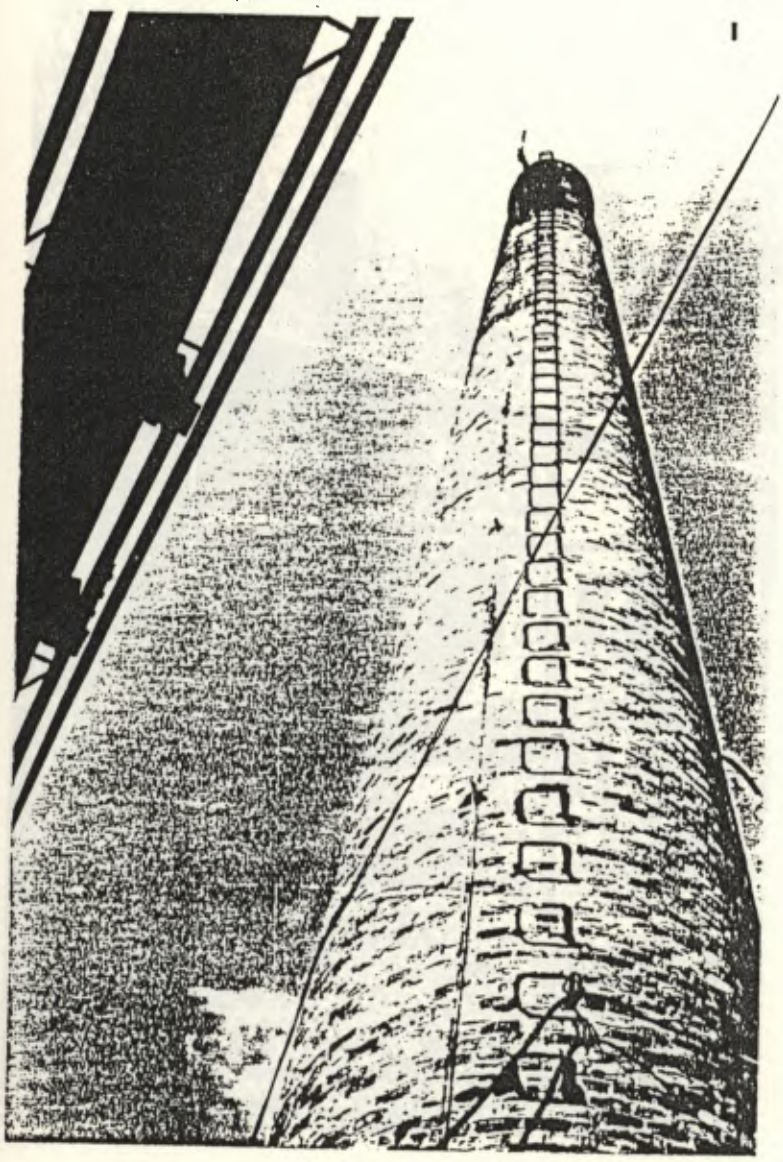
Às margens do Córrego Ajuá



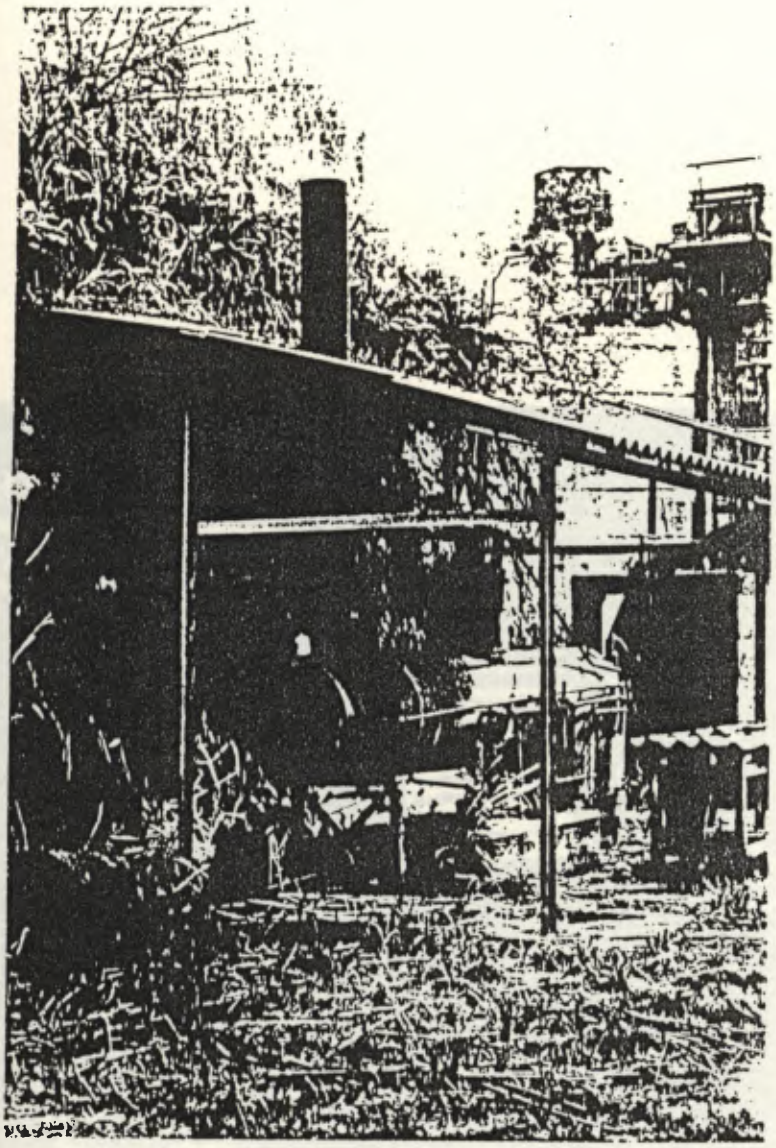
Área limite à RFFSA



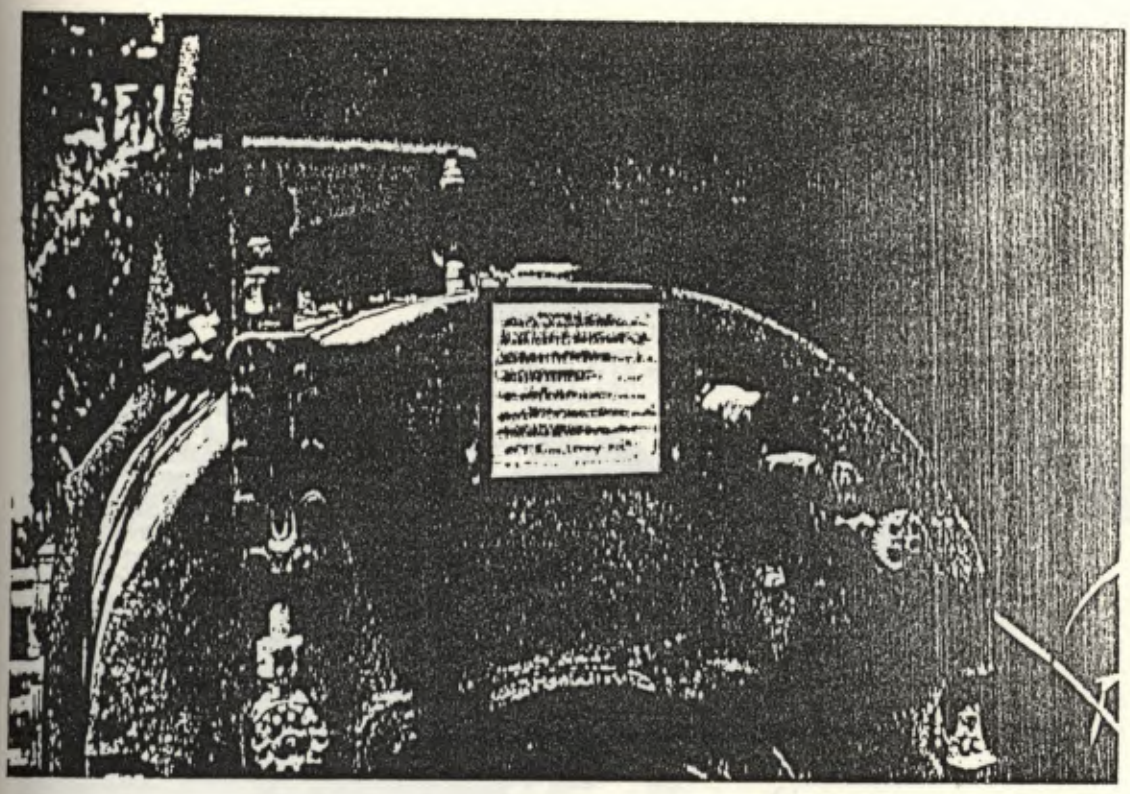
Os silos de "farinha crua" e o forno nº 4



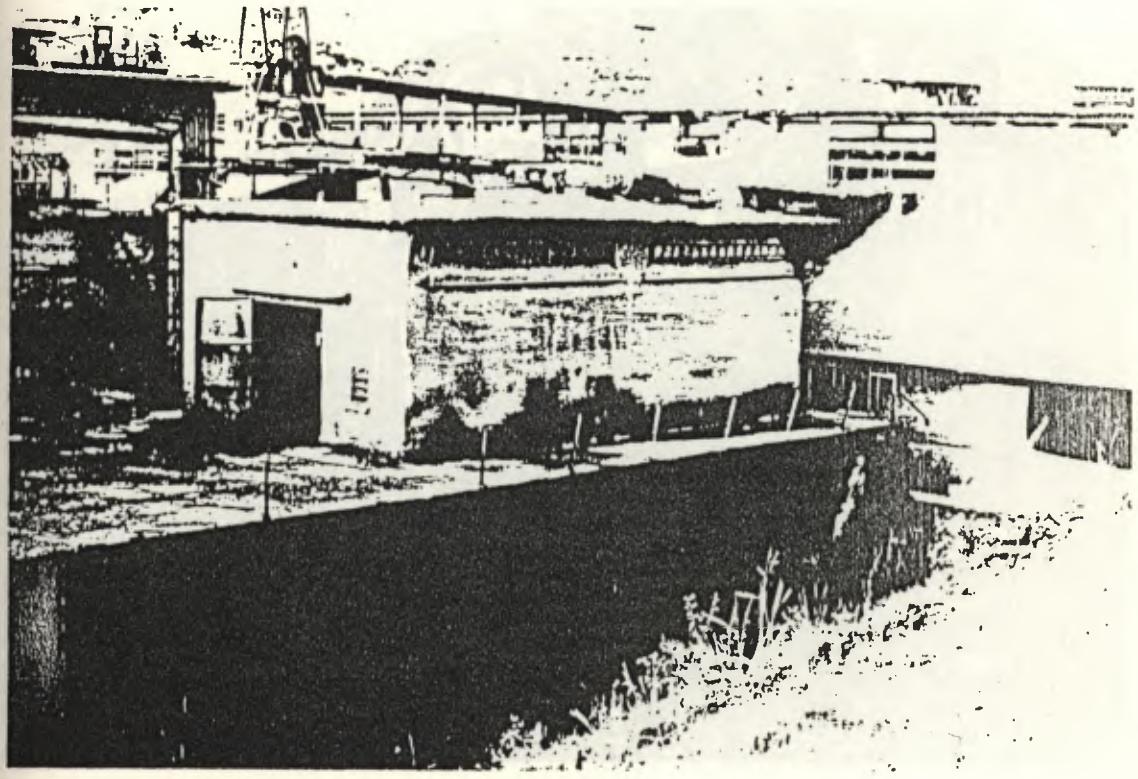
Detalhe de uma das chaminés pertencentes à área dos fornos



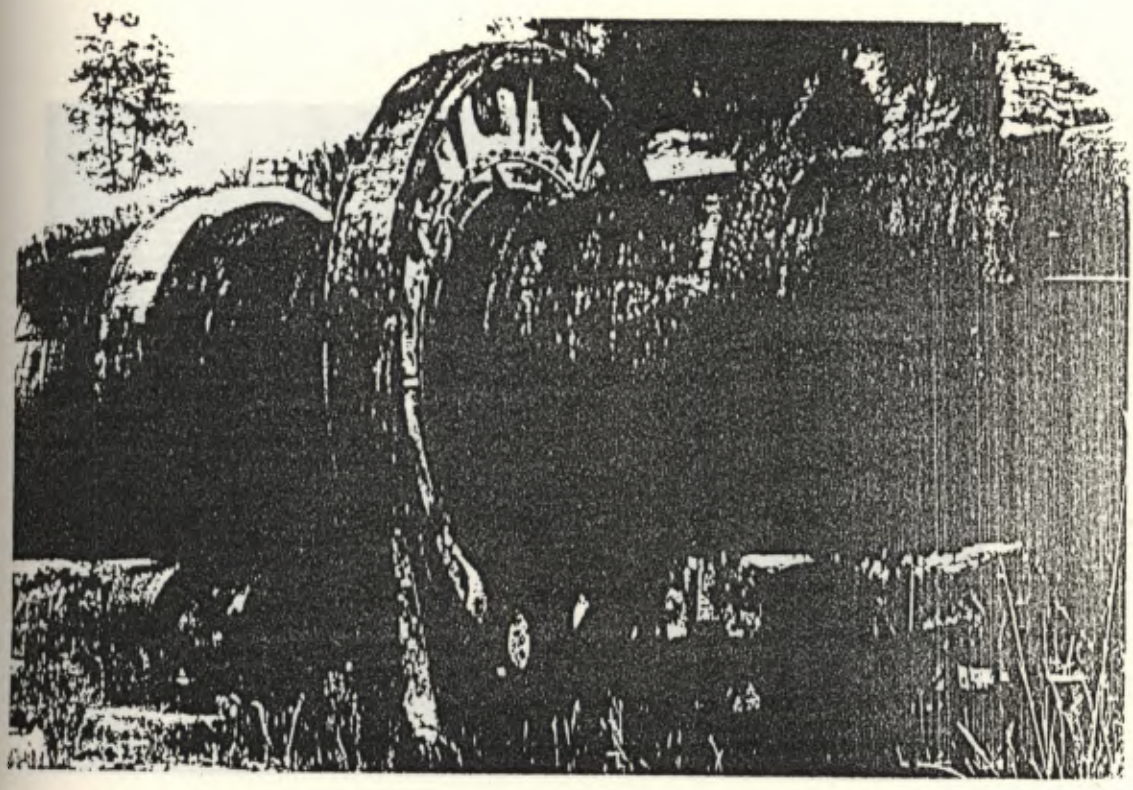
Caldeira integrante do processo produtivo

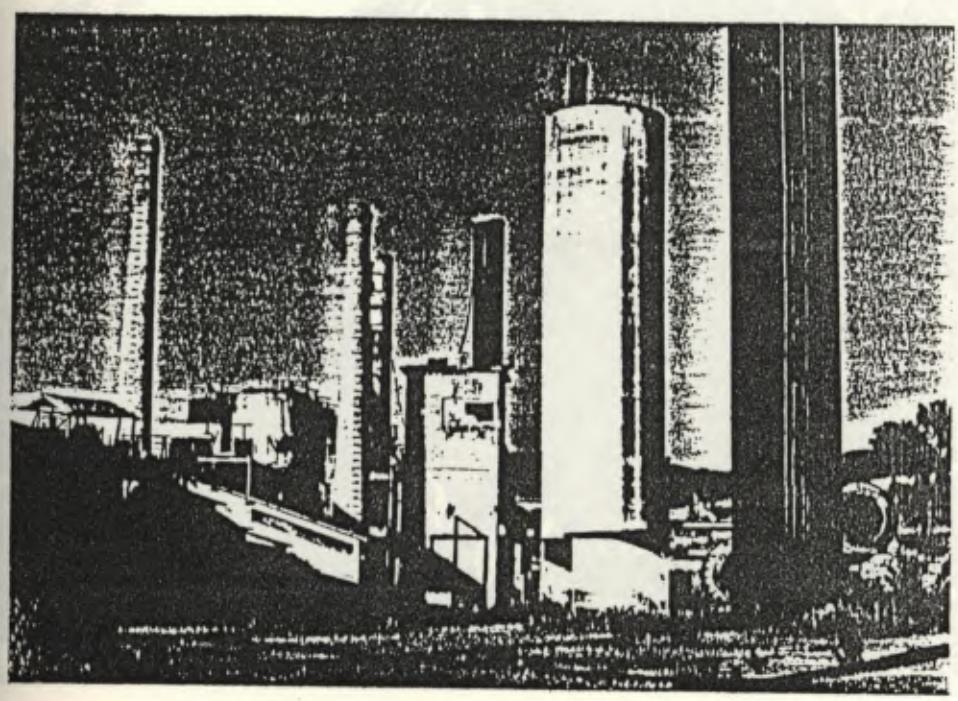


Detalhe de caldeira de produção americana

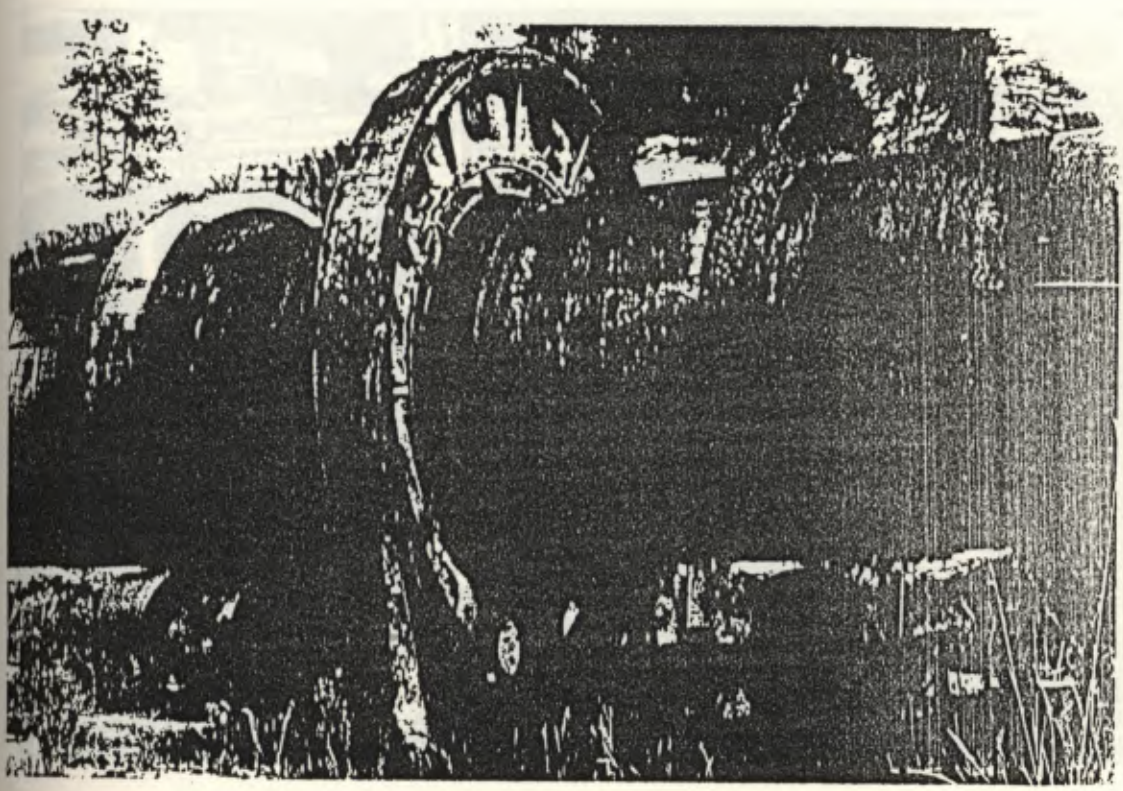


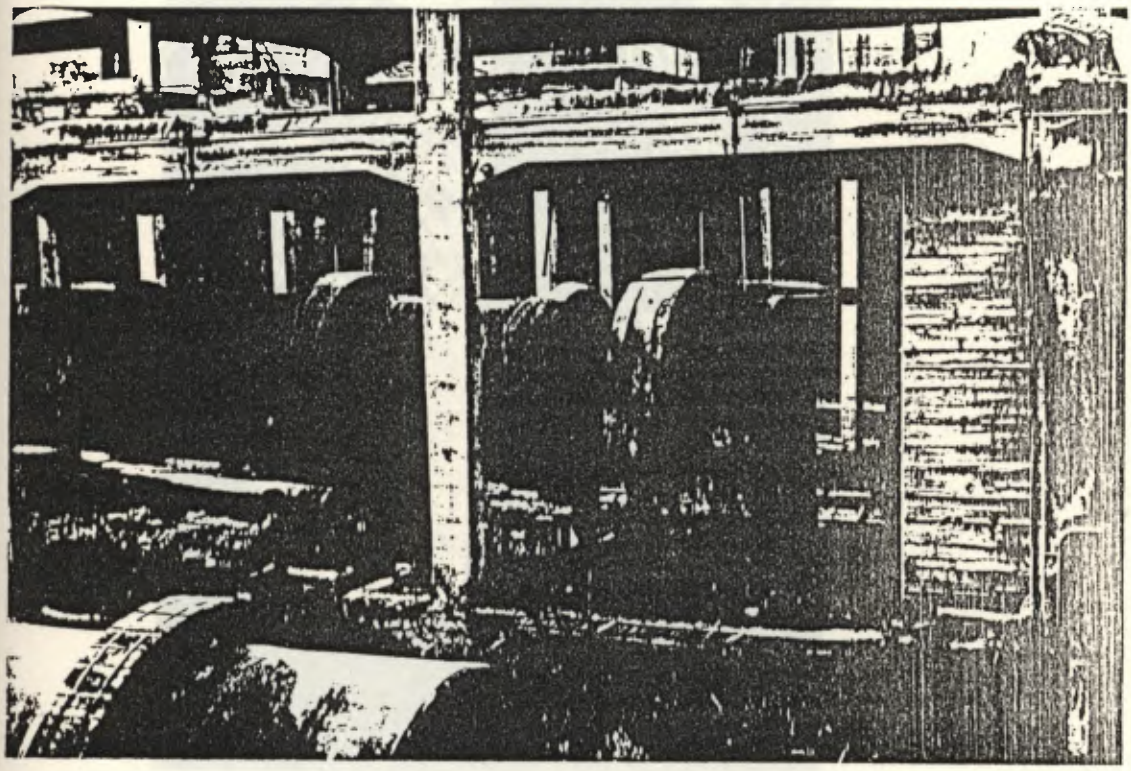
Vista parcial da área de produção - em primeiro plano vê-se o resfriador, ao fundo o depósito de clínquer

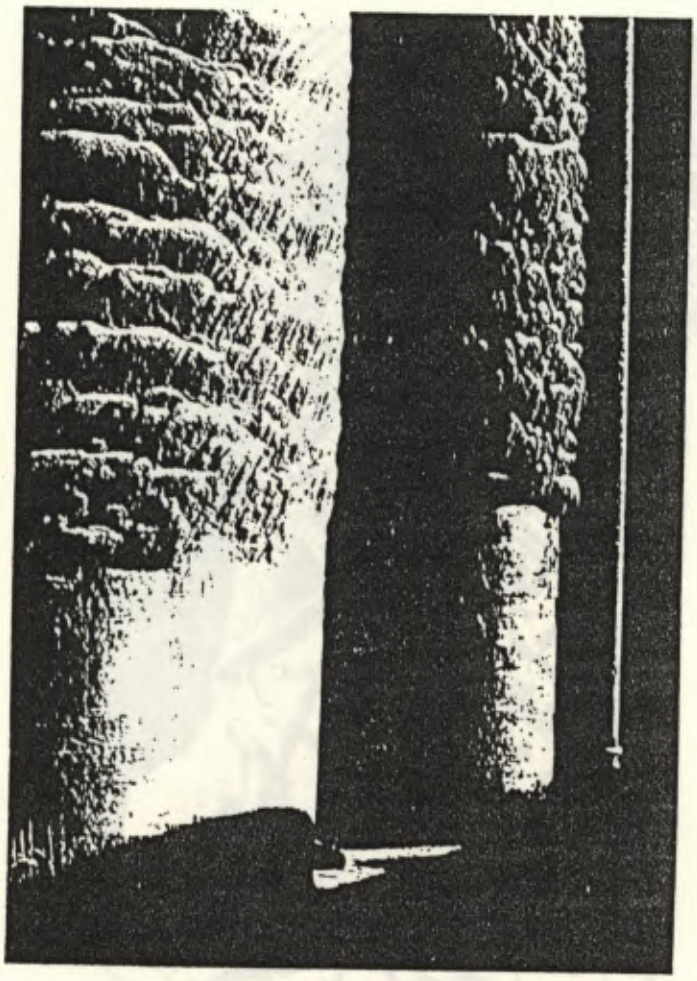




Conjunto das chaminés da fábrica

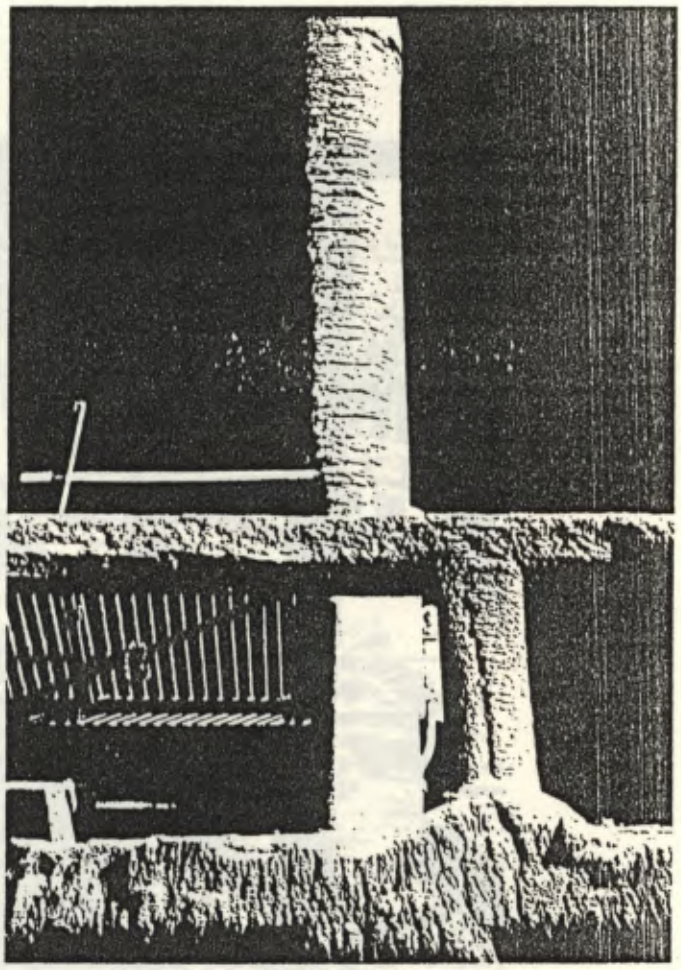




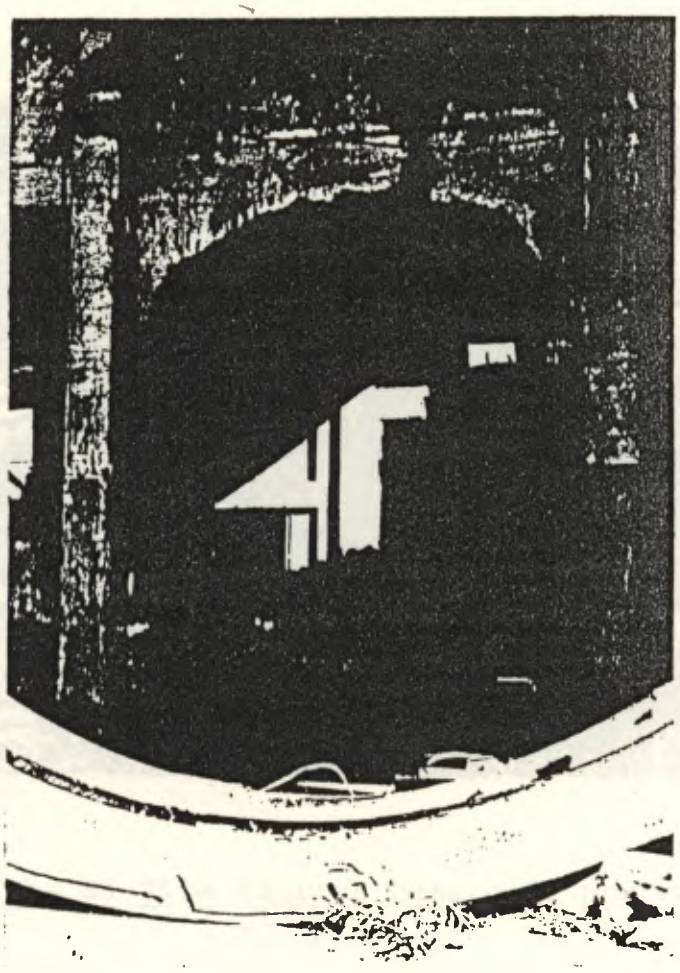


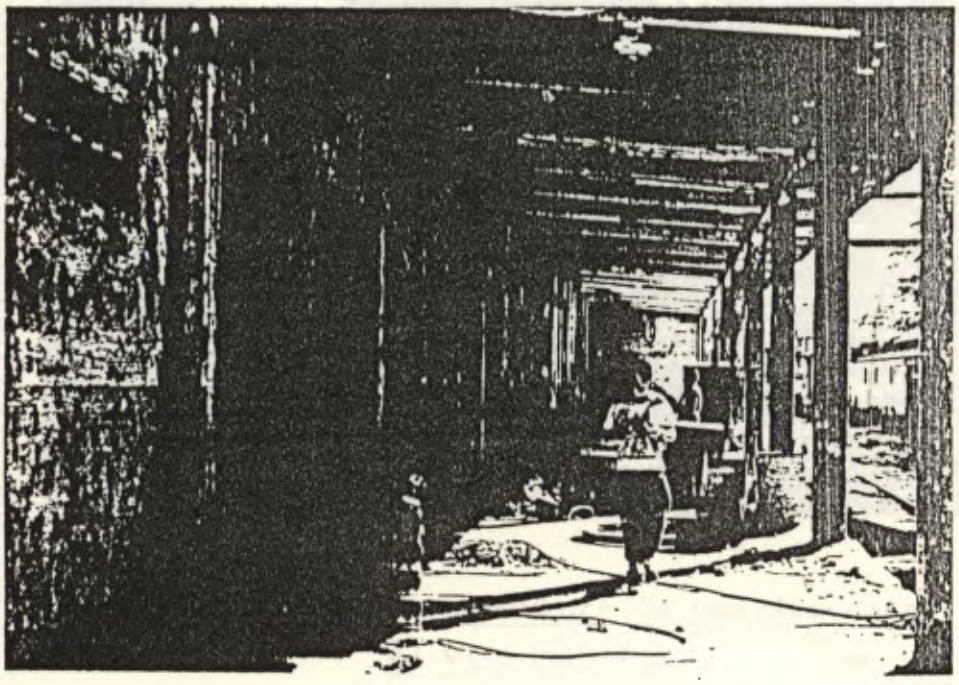
NOs silos,

..nas esteiras,

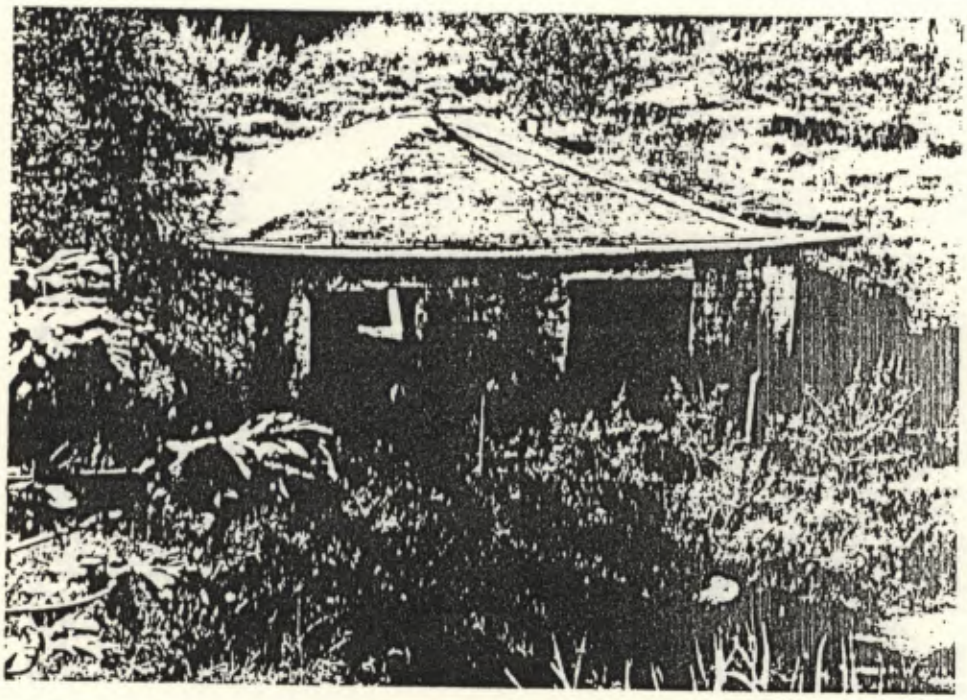


... e nas lajes, vigas e pilares.

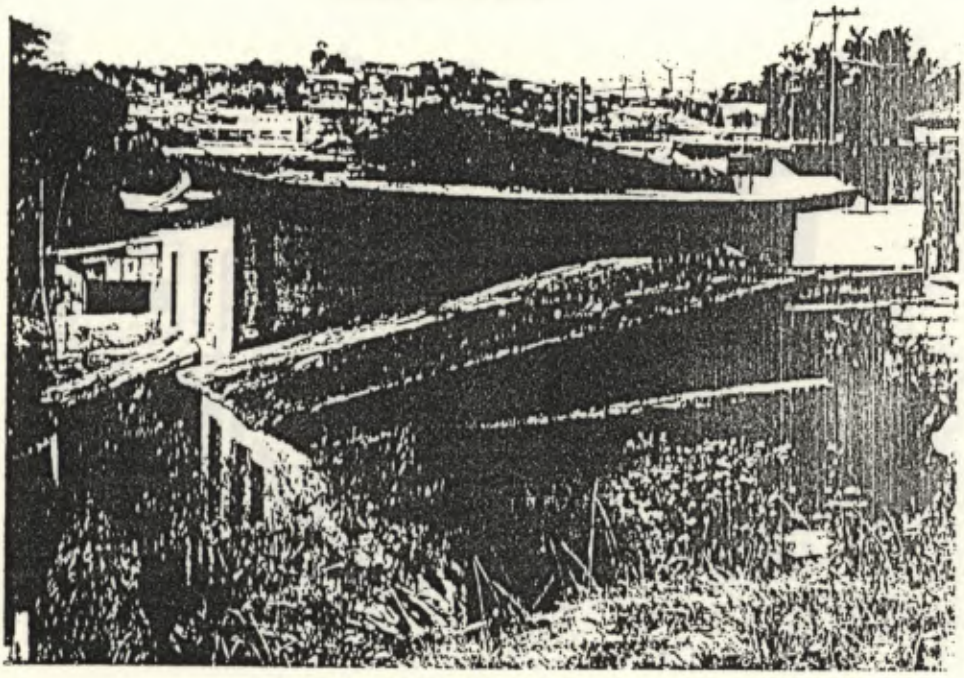




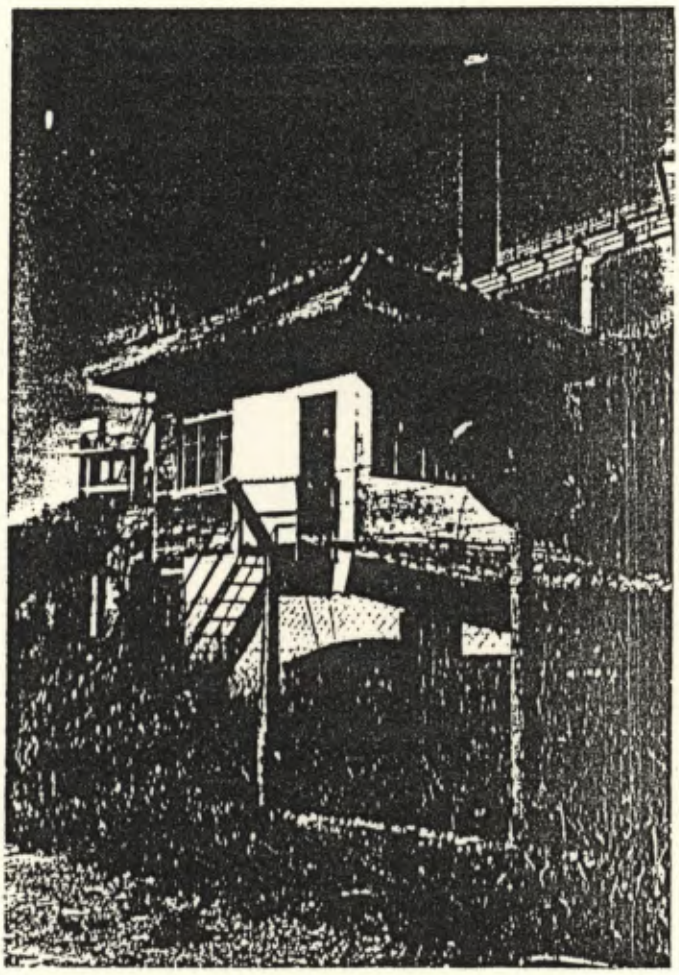
Ao fundo vê-se operários "trabalhando" para a derrubada de paredes



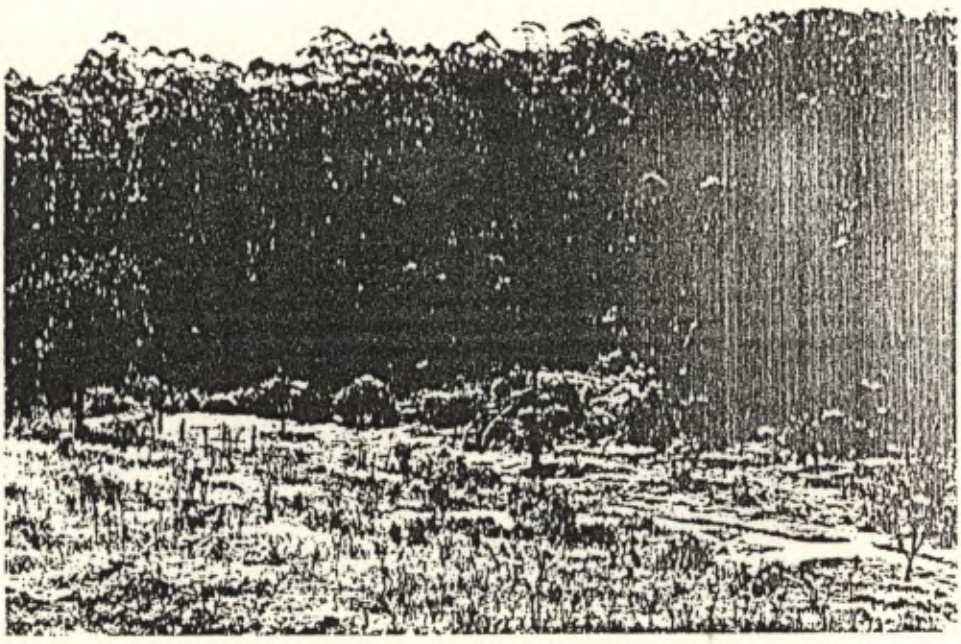
Casa da Vila Fábrica destruída por enchente do Córrego Ajuá.



Detalhe da laje de cobertura de uma das casas da Vila Fábrica.

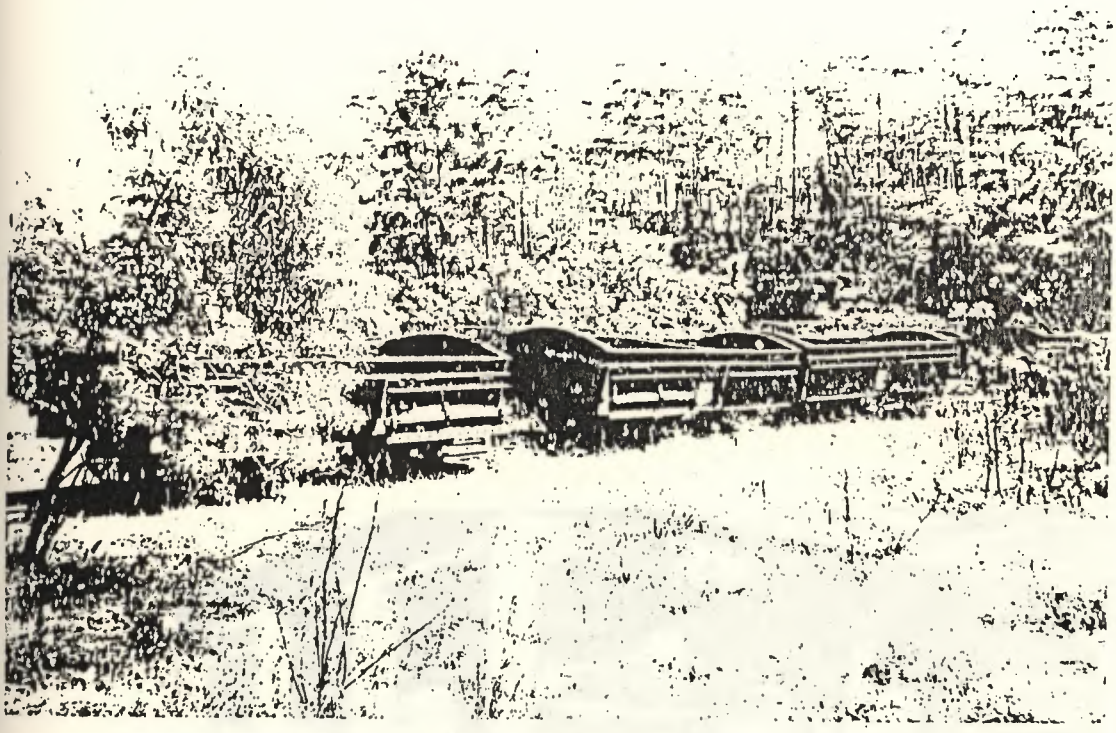


A Casa de Tráfego

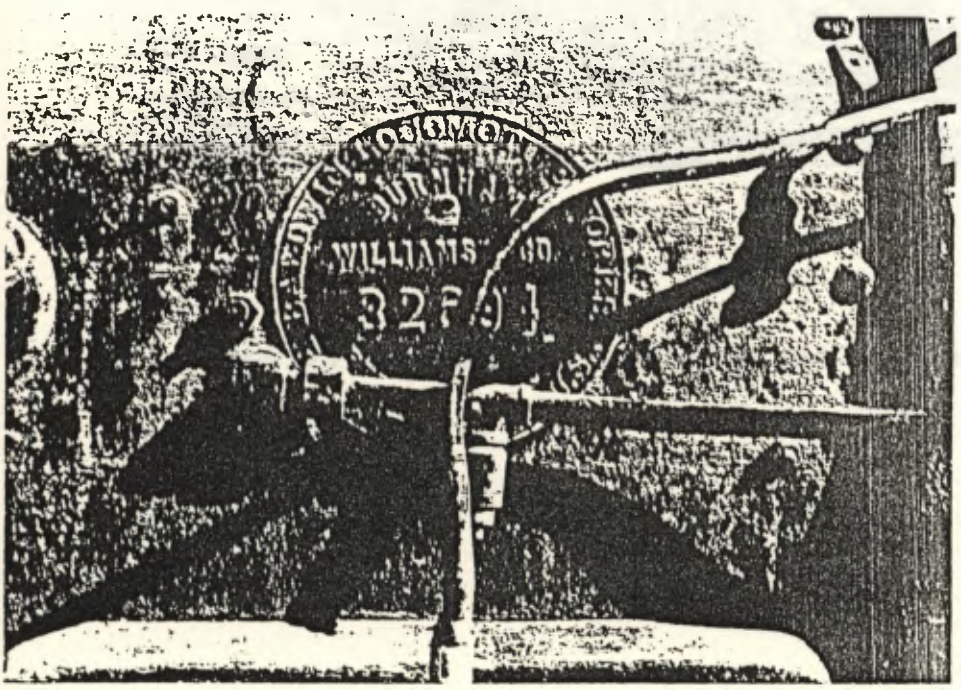


Vista panorâmica da área da CBCPP, ao fundo alguns vagões pertencentes a E.F.Perus- Pirapora

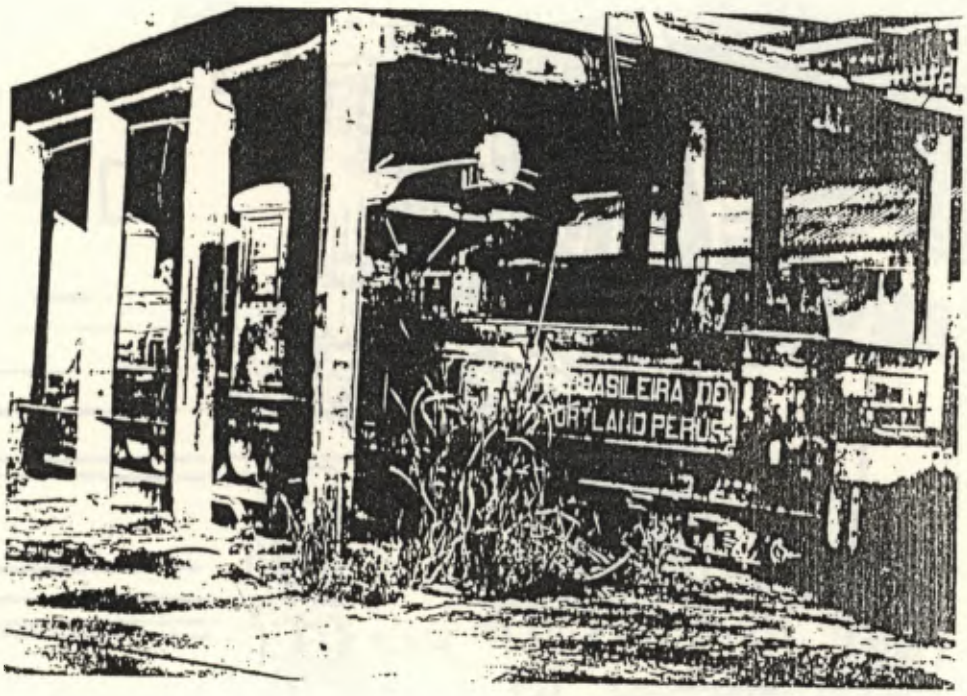
Os equipamentos e instalações remanescentes da ferrovia



Vagoneta que transportava o calcário

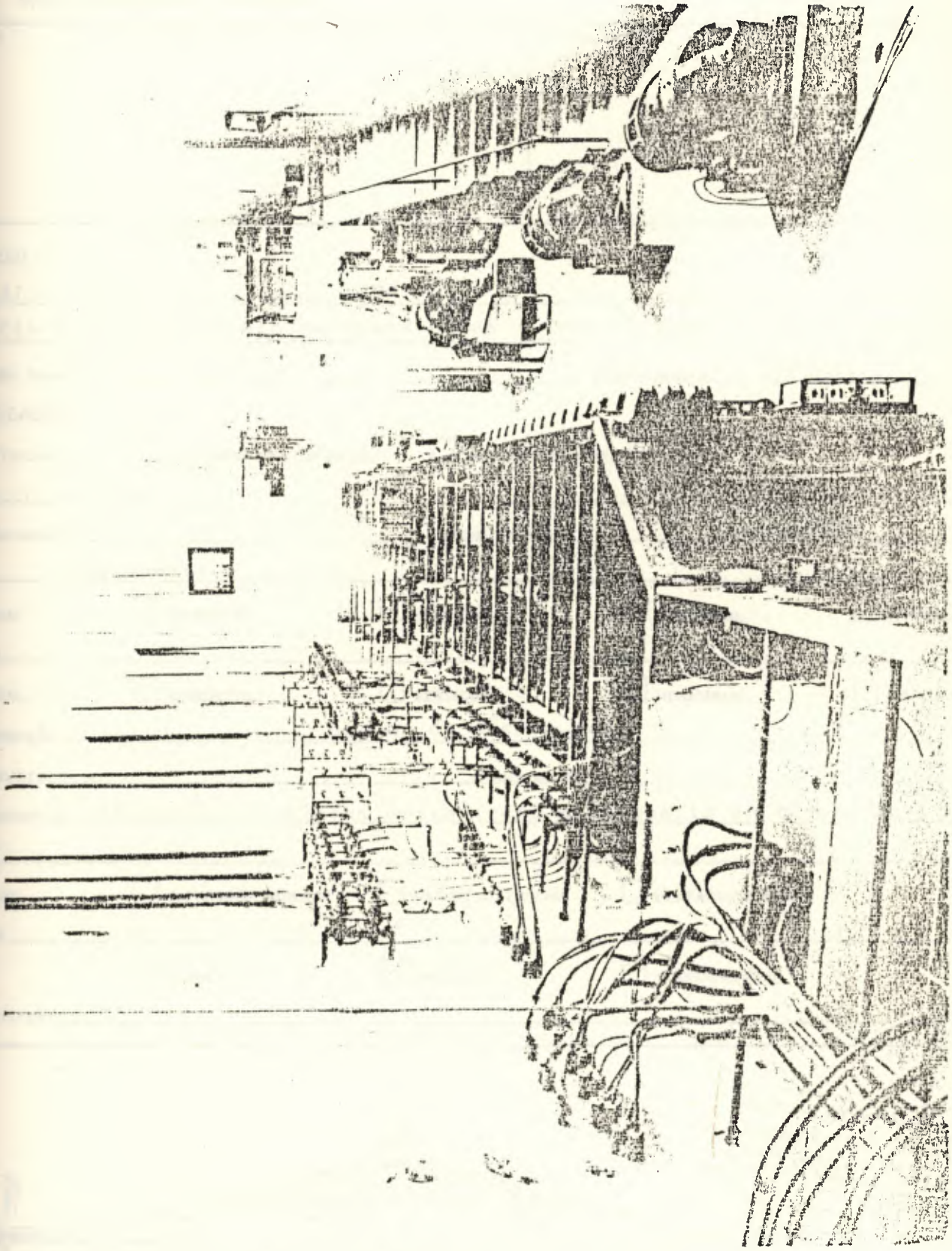


Detalhe de uma das locomotivas



Locomotiva estacionada no antigo pátio de reparos

A sub-estação - foto de 1930



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

OGRAFIA

LOCALIZAÇÃO

CALIZAÇÃO

TOR 187 QUADRA 007 LOTE

DEREÇO Cia Bras. de Cimento Portland Perus - Casa do Administrador Geral Casa nº 1

INISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

ACTERIZAÇÃO

EDIFÍCIO ISOLADO ☐ CONJUNTO ARQUITETÔNICO ☐ LOGRADOURO PÚBLICO

PRIEDADE C.B.C.P.P.

ERO DE PAVIMENTOS 2 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

ATUAL abandonada

RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

ORIGINAL

RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

DE CONSTRUÇÃO / / meados da década de20

OR DO PROJETO CONSTRUTOR

NICA CONSTRUTIVA alvenaria de blocos de concreto e alvenaria de tijolo de barro

TERAÇÃO

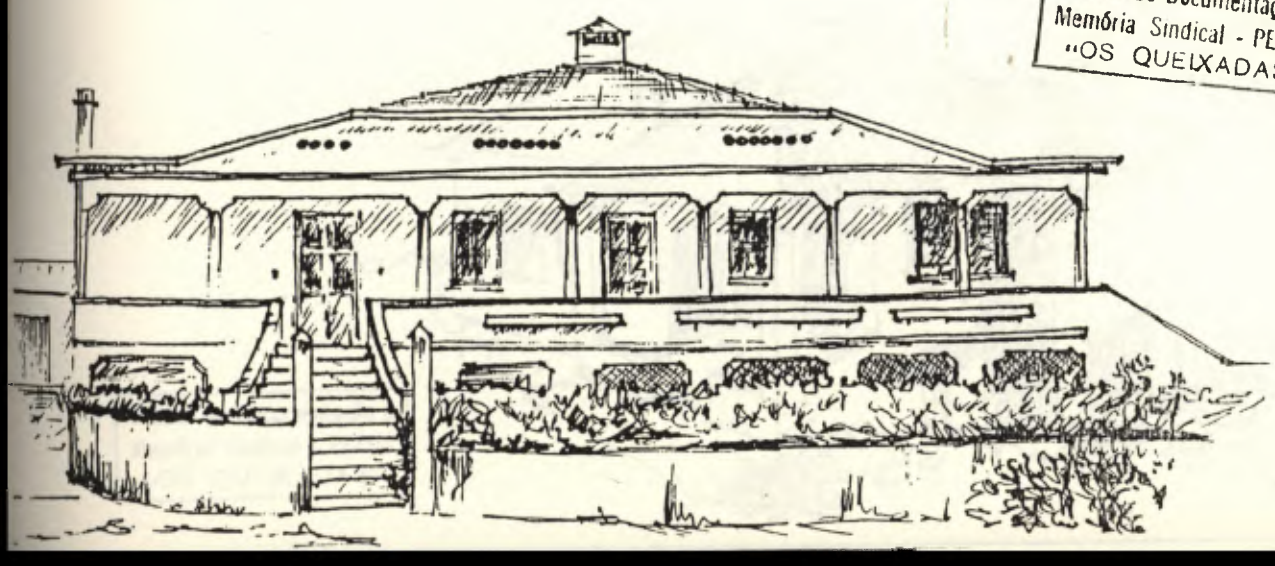
INALTERADO ☐ ALTERAÇÃO REGULAR ☐ GRANDE ALTERAÇÃO ☐ DESCARACTERIZADO

SERVAÇÃO

BOM ☐ REGULAR ☐ PRECÁRIO ☐ IRRECUPERÁVEL

TEÇÃO EXISTENTE

QUIS



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

ICONOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO

LOCALIZAÇÃO

SETOR 187 QUADRA 007 LOTE

ENDEREÇO Companhia de Cimento Portland Perus - Casas da Assistência Médica

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL nºs 5,6 e7

CARACTERIZAÇÃO

☐ EDIFÍCIO ISOLADO ☒ CONJUNTO ARQUITETÔNICO ☐ LOGRADOURO PÚBLICO

PROPRIEDADE CBCPP

NÚMERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

USO ATUAL

☒ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

USO ORIGINAL

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☒ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

DATA DE CONSTRUÇÃO / / . meados da década de 40

AUTOR DO PROJETO CONSTRUTOR

TÉCNICA CONSTRUTIVA alvenaria de tijolos de barro

ALTERAÇÃO

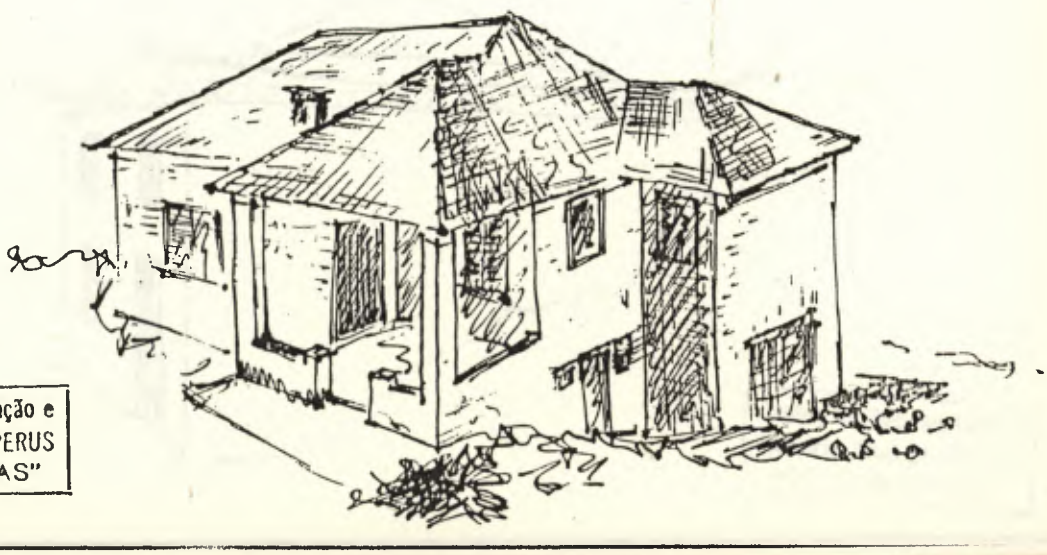
☒ INALTERADO ☐ ALTERAÇÃO REGULAR ☐ GRANDE ALTERAÇÃO ☐ DESCARACTERIZADO

CONSERVAÇÃO

☒ BOM ☐ REGULAR ☐ PRECÁRIO ☐ IRRECUPERÁVEL

PROTEÇÃO EXISTENTE

CROQUIS

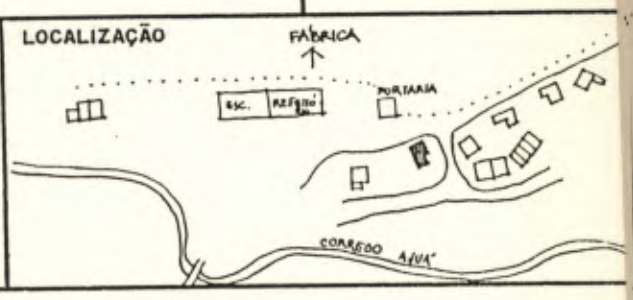


PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

FOTOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



LOCALIZAÇÃO

SETOR 187 QUADRA 007 LOTE

ENDEREÇO Cia de Cimento Portland Perus casa 12 e 12 A - Vila Fábrica

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

CARACTERIZAÇÃO

[X] EDIFÍCIO ISOLADO [ ] CONJUNTO ARQUITETÔNICO [ ] LOGRADOURO PÚBLICO

PROPRIEDADE C.B.C.P.P.

NÚMERO DE PAVIMENTOS 2 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

USO ATUAL

[X] RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

USO ORIGINAL

[X] RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

DATA DE CONSTRUÇÃO __/__/__.

AUTOR DO PROJETO CONSTRUTOR

TÉCNICA CONSTRUTIVA alvenaria de blocos de concreto / laje de concreto

ALTERAÇÃO

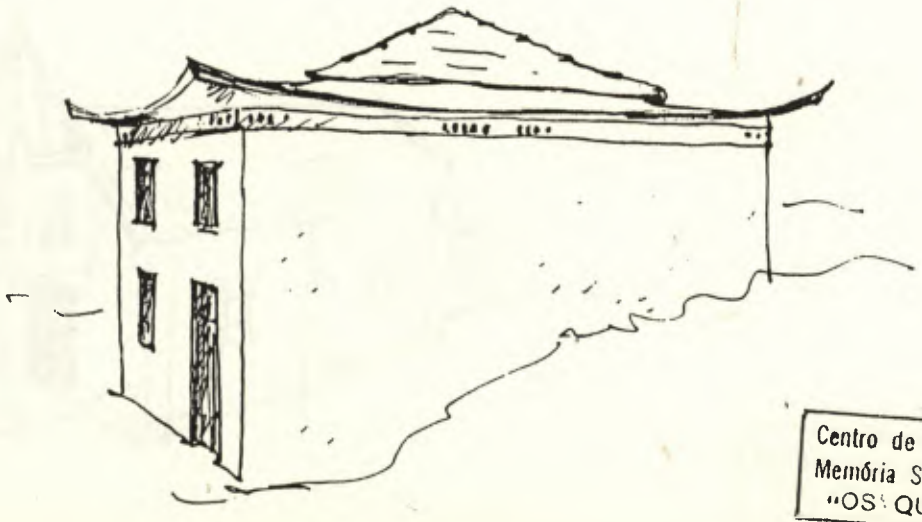
[ ] INALTERADO [X] ALTERAÇÃO REGULAR [ ] GRANDE ALTERAÇÃO [ ] DESCARACTERIZADO

CONSERVAÇÃO

[ ] BOM [X] REGULAR [ ] PRECÁRIO [ ] IRRECUPERÁVEL

PROTEÇÃO EXISTENTE

CROQUIS



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

RAFIA

LOCALIZAÇÃO

LIZAÇÃO

187 QUADRA 007 LOTE

ÇO Cia Bras. de Cimento Portland Perus - Capela São José , Vila Triângulo

TRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

CTERIZAÇÃO

IFÍCIO ISOLADO ☐ CONJUNTO ARQUITETÔNICO ☐ LOGRADOURO PÚBLICO

DADE C.B.C.P.P.

O DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

IAL

ESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☒ INSTITUCIONAL

RIGINAL

ESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☒ INSTITUCIONAL

E CONSTRUÇÃO / / meados da década de 50

DO PROJETO CONSTRUTOR

A CONSTRUTIVA alvenaria de tijolos / Telha de barro / laje concreto

AÇÃO

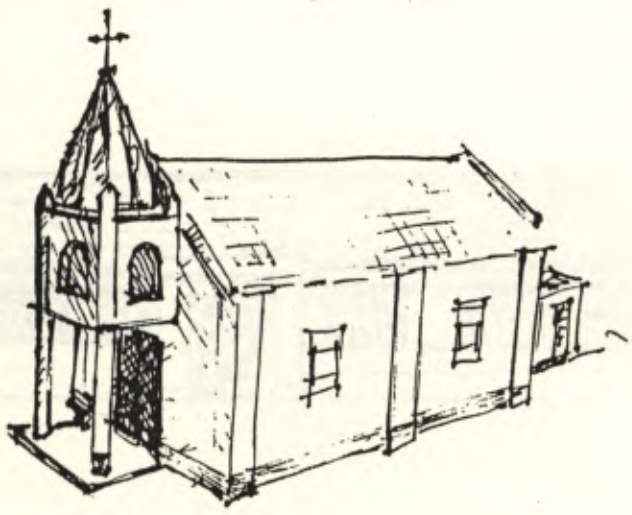
ALTERADO ☐ ALTERAÇÃO REGULAR ☐ GRANDE ALTERAÇÃO ☐ DESCARACTERIZADO

RVAÇÃO

M ☒ REGULAR ☐ PRECÁRIO ☐ IRRECUPERÁVEL

ÃO EXISTENTE

S



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

RAFIA

LOCALIZAÇÃO

CALIZAÇÃO

TOR 187 QUADRA 007 LOTE

REÇO Cia Bras. de Cimento Portland Perus - Restaurante - Fábrica

NISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

RACTERIZAÇÃO

☐ EDIFÍCIO ISOLADO ☐ CONJUNTO ARQUITETÔNICO ☐ LOGRADOURO PÚBLICO

PRIEDADE C.B.C.P.P.

ERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

ATUAL sem uso atualmente

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

ORIGINAL

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☒ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

TA DE CONSTRUÇÃO / / . meados da década de 40

TOR DO PROJETO CONSTRUTOR

NICA CONSTRUTIVA alvenaria de tijolos / cobertura em telha de barro

TERAÇÃO

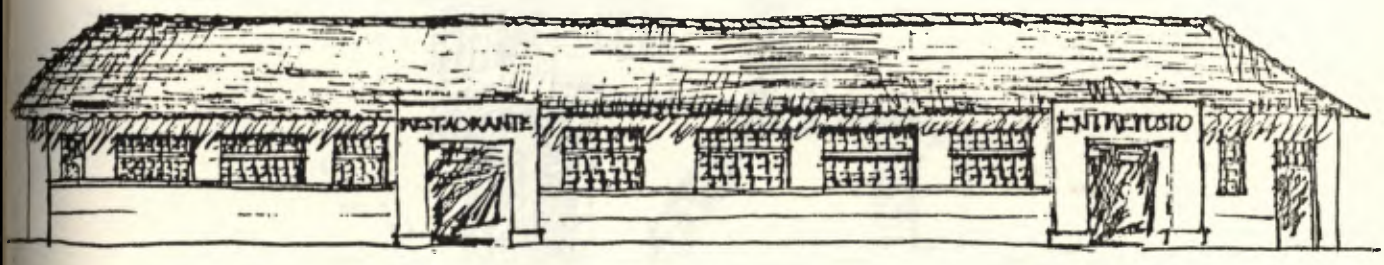
☐ INALTERADO ☐ ALTERAÇÃO REGULAR ☐ GRANDE ALTERAÇÃO ☐ DESCARACTERIZADO

SERVAÇÃO

☐ BOM ☐ REGULAR ☐ PRECÁRIO ☐ IRRECUPERÁVEL

TEÇÃO EXISTENTE

QUIS



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

FOTOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO

LOCALIZAÇÃO

SETOR 187 QUADRA 007 LOTE

ENDEREÇO Cia Bras. de Cimento Portland Perus - Casa de Tráfego

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

CARACTERIZAÇÃO

☐ EDIFÍCIO ISOLADO ☐ CONJUNTO ARQUITETÔNICO ☐ LOGRADOURO PÚBLICO

PROPRIEDADE E.F.P.P. - C.B.C.P.P.

NÚMERO DE PAVIMENTOS 2 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

USO ATUAL abandonada

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

USO ORIGINAL

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

DATA DE CONSTRUÇÃO ___/___/___. meados da década de 30

AUTOR DO PROJETO CONSTRUTOR

TÉCNICA CONSTRUTIVA alvenaria de tijolos e madeira / cob. em telha de barro

ALTERAÇÃO

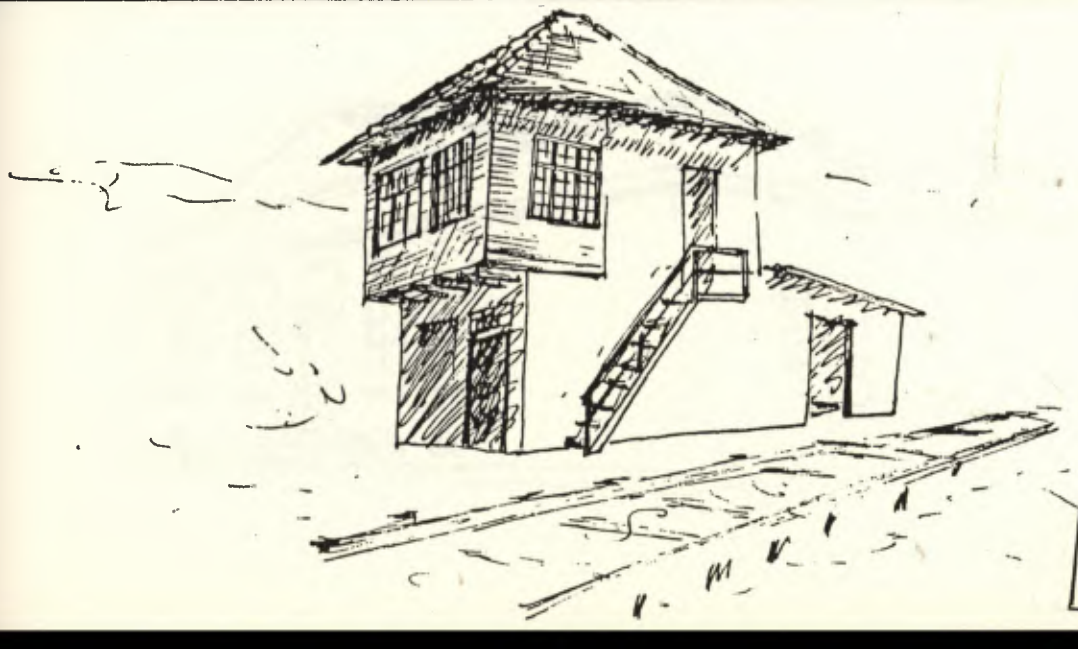
☐ INALTERADO ☒ ALTERAÇÃO REGULAR ☐ GRANDE ALTERAÇÃO ☐ DESCARACTERIZADO

CONSERVAÇÃO

☐ BOM ☒ REGULAR ☐ PRECÁRIO ☐ IRRECUPERÁVEL

PROTEÇÃO EXISTENTE

ESBOÇO

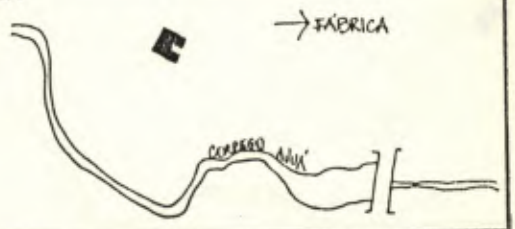


PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

NOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



OCALIZAÇÃO

TOR 187 QUADRA 007 LOTE

DEREÇO Cia Bras. de Cimento Portland Perus

MINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

ARACTERIZAÇÃO

☐ EDIFÍCIO ISOLADO ☐ CONJUNTO ARQUITETÔNICO ☐ LOGRADOURO PÚBLICO

OPRIEDADE E.F.P.P. - C.B.C.P.P.

MERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

O ATUAL

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

O ORIGINAL

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☒ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

TA DE CONSTRUÇÃO __/__/__. década de 10

TOR DO PROJETO CONSTRUTOR

CNICA CONSTRUTIVA alvenaria de tijolos / telha de barro

TERAÇÃO

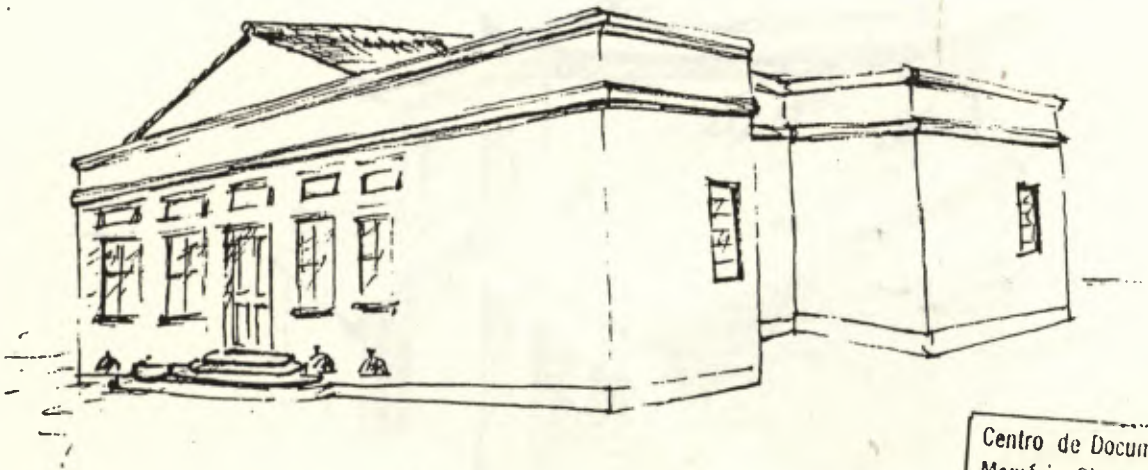
☐ INALTERADO ☒ ALTERAÇÃO REGULAR ☐ GRANDE ALTERAÇÃO ☐ DESCARACTERIZADO

NSERVAÇÃO

☐ BOM ☐ REGULAR ☒ PRECÁRIO ☐ IRRECUPERÁVEL

OTEÇÃO EXISTENTE

BOQUIS

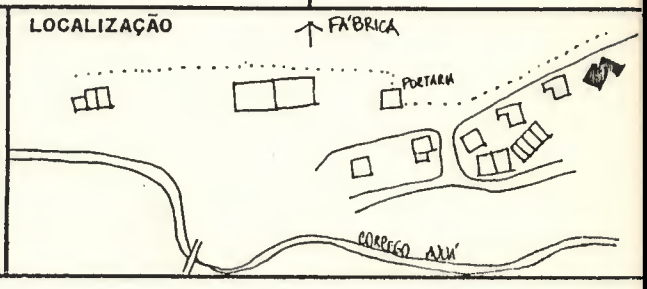


PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

NOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



OCALIZAÇÃO

ETOR 187 QUADRA 007 LOTE

DEREÇO Cia Bras. de Cimento Portland Perus - Vila Fábrica, casas 23 e 23a

MINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

ARACTERIZAÇÃO

☐ EDIFÍCIO ISOLADO ☐ CONJUNTO ARQUITETÔNICO ☐ LOGRADOURO PÚBLICO

OPRIEDADE C.B.C.P.P.

ÚMERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

O ATUAL

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

O ORIGINAL

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

TA DE CONSTRUÇÃO __/__/__. meados da década de 20

TOR DO PROJETO CONSTRUTOR

ÉCNICA CONSTRUTIVA alvenaria de blocos de concreto / laje de concreto

TERAÇÃO

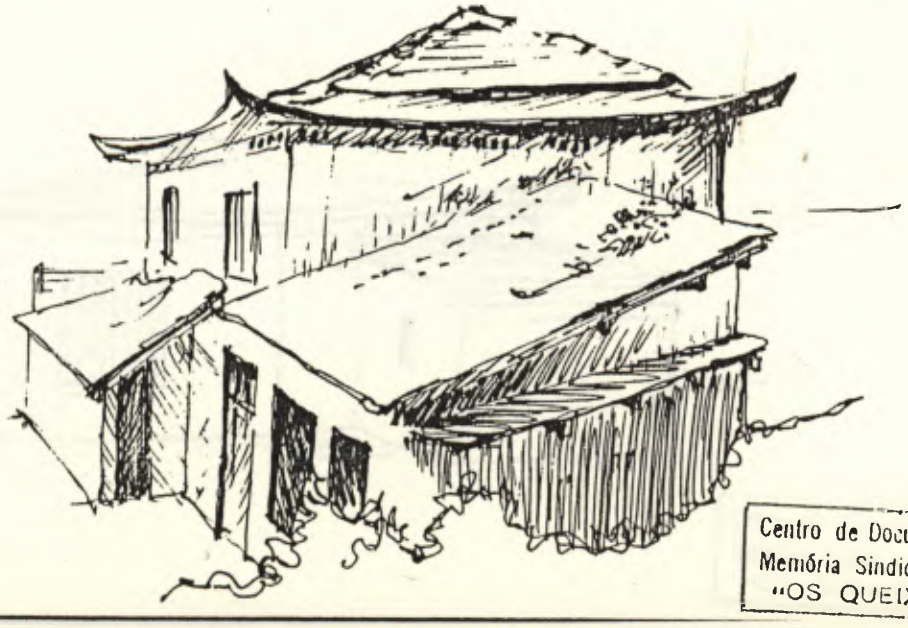
☐ INALTERADO ☒ ALTERAÇÃO REGULAR ☐ GRANDE ALTERAÇÃO ☐ DESCARACTERIZADO

NSERVAÇÃO

☐ BOM ☐ REGULAR ☒ PRECÁRIO ☐ IRRECUPERÁVEL

OTEÇÃO EXISTENTE

OQUIS

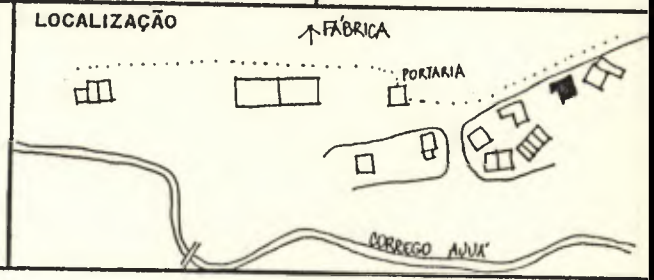


PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

ICONOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



OCALIZAÇÃO

ETOR 187 QUADRA 007 LOTE

NDEREÇO Cia Bras. de Cimento Portland Perus - Vila Fábrica ,casa nº 22

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

CARACTERIZAÇÃO

[ ] EDIFÍCIO ISOLADO [X] CONJUNTO ARQUITETÔNICO [ ] LOGRADOURO PÚBLICO

ROPRIEDADE C.B.C.P.P.

ÚMERO DE PAVIMENTOS 2 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

SO ATUAL

[X] RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

USO ORIGINAL

[X] RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

ATA DE CONSTRUÇÃO / / . meados da década de 20

UTOR DO PROJETO CONSTRUTOR

ÉCNICA CONSTRUTIVA alvenaria de blocos de concreto / laje de concreto

ALTERAÇÃO

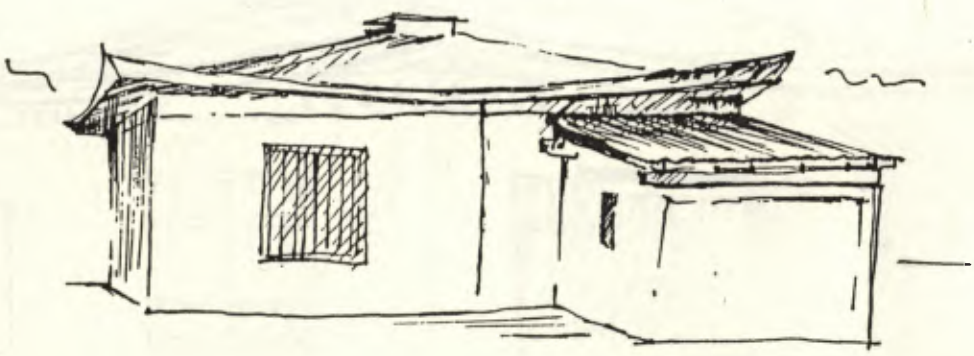
[ ] INALTERADO [ ] ALTERAÇÃO REGULAR [X] GRANDE ALTERAÇÃO [ ] DESCARACTERIZADO

CONSERVAÇÃO

[ ] BOM [ ] REGULAR [X] PRECÁRIO [ ] IRRECUPERÁVEL

ROTEÇÃO EXISTENTE

ROQUIS



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

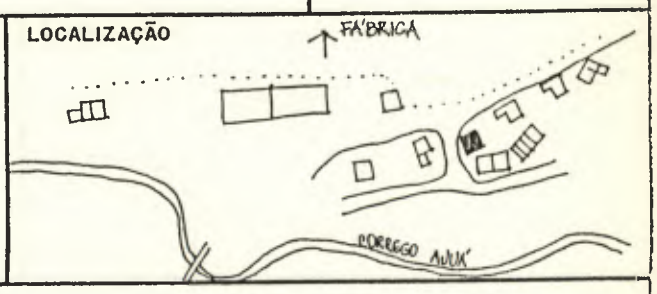
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA

PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

OGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



CALIZAÇÃO

TOR 187 QUADRA 007 LOTE

DEREÇO Cia Bras. de Cimento Portland Perus - Vila Fábrica , casa nº 20

MINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

ACTERIZAÇÃO

EDIFÍCIO ISOLADO [X] CONJUNTO ARQUITETÔNICO [ ] LOGRADOURO PÚBLICO

PRIEDADE C.B.C.P.P.

MERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

ATUAL

RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

ORIGINAL

RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

DE CONSTRUÇÃO __/__/__. meados da década de 20

OR DO PROJETO CONSTRUTOR

ICA CONSTRUTIVA alvenaria de blocos de concreto / laje de concreto

TERAÇÃO

ALTERADO [X] ALTERAÇÃO REGULAR [ ] GRANDE ALTERAÇÃO [ ] DESCARACTERIZADO

SERVAÇÃO

BOM [ ] REGULAR [ ] PRECÁRIO [ ] IRRECUPERÁVEL

TEÇÃO EXISTENTE

ESQUIS

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

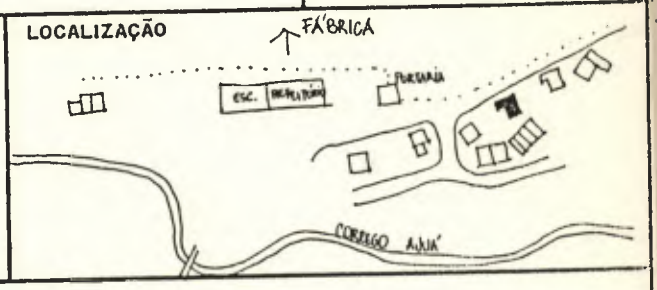
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA

PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

NOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



CALIZAÇÃO

TOR 187 QUADRA 007 LOTE

DEREÇO Cia. de Cimento Portland Perus casa nº21

MINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

ARACTERIZAÇÃO

☐ EDIFÍCIO ISOLADO ☐ CONJUNTO ARQUITETÔNICO ☐ LOGRADOURO PÚBLICO

OPRIEDADE C.B.C.P.P.

MERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

O ATUAL

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

O ORIGINAL

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

TA DE CONSTRUÇÃO ___/___/___.

TOR DO PROJETO CONSTRUTOR

CNICA CONSTRUTIVA alvenaria de blocos de concreto / telhas de barro

LTERAÇÃO

☐ INALTERADO ☒ ALTERAÇÃO REGULAR ☐ GRANDE ALTERAÇÃO ☐ DESCARACTERIZADO

ONSERVAÇÃO

☐ BOM ☒ REGULAR ☐ PRECÁRIO ☐ IRRECUPERÁVEL

OTEÇÃO EXISTENTE

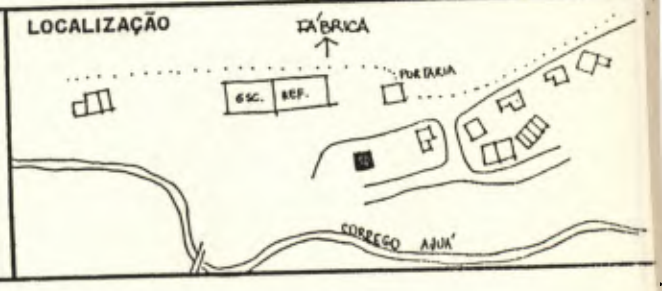
OQUIS

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

OGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



OCALIZAÇÃO

TOR 187 QUADRA 007 LOTE

DEREÇO Cia Bras. de Cimento Portland Perus - Vila Fábrica , casa nº 13

MINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

ARACTERIZAÇÃO

☐ EDIFÍCIO ISOLADO ☒ CONJUNTO ARQUITETÔNICO ☐ LOGRADOURO PÚBLICO

OPRIEDADE C.B.C.P.P.

MERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

O ATUAL abandonada

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

O ORIGINAL

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

TA DE CONSTRUÇÃO __/__/__. meados da década de20

TOR DO PROJETO CONSTRUTOR

ÉCNICA CONSTRUTIVA alvenaria de blocos de concreto / laje de concreto

LTERAÇÃO

☐ INALTERADO ☐ ALTERAÇÃO REGULAR ☒ GRANDE ALTERAÇÃO ☐ DESCARACTERIZADO

ONSERVAÇÃO

☐ BOM ☐ REGULAR ☒ PRECÁRIO ☐ IRRECUPERÁVEL

ROTEÇÃO EXISTENTE

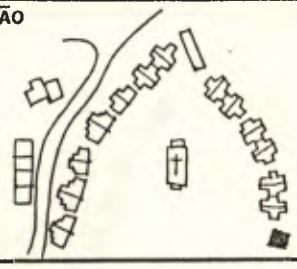
ROQUIS

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

ICONOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



OCALIZAÇÃO

ETOR 187 QUADRA 007 LOTE

NDEREÇO Cia de Cimento Portland Perus - Vila Triângulo , casas 87 e 87a

DMINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

CARACTERIZAÇÃO

[ ] EDIFÍCIO ISOLADO [X] CONJUNTO ARQUITETÔNICO [ ] LOGRADOURO PÚBLICO

ROPRIEDADE C.B.C.P.P.

ÚMERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

SO ATUAL

[X] RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

USO ORIGINAL

[X] RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

ATA DE CONSTRUÇÃO / / . meados da década de 20

UTOR DO PROJETO CONSTRUTOR

ÉCNICA CONSTRUTIVA Alvenaria de blocos de concreto / laje de concreto

ALTERAÇÃO

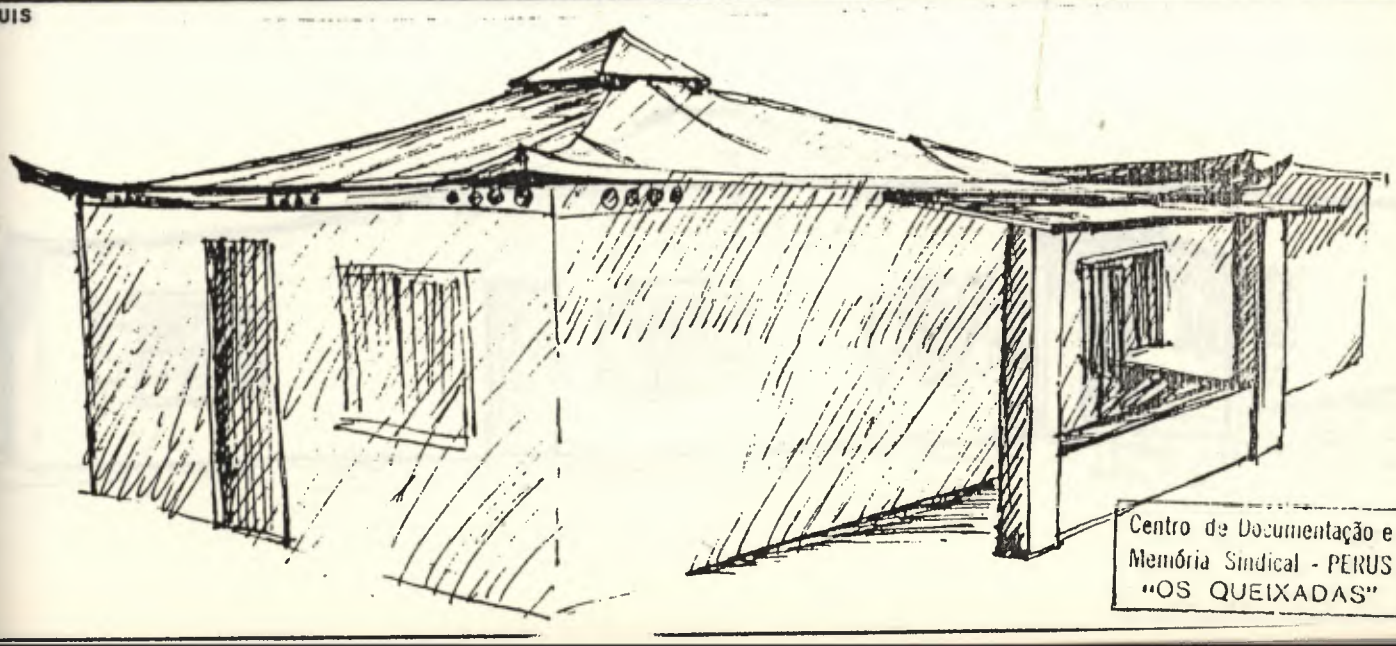
[ ] INALTERADO [X] ALTERAÇÃO REGULAR [ ] GRANDE ALTERAÇÃO [ ] DESCARACTERIZADO

CONSERVAÇÃO

[X] BOM [ ] REGULAR [ ] PRECÁRIO [ ] IRRECUPERÁVEL

ROTEÇÃO EXISTENTE

ROQUIS



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

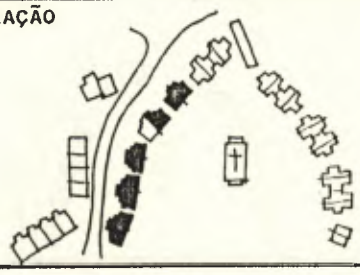
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA

PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

ICONOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



)CALIZAÇÃO

.TOR 187 QUADRA 007 LOTE

.NDEREÇO Cia de Cimento Portland Perus - Vila Triângulo,casas 60 a 65,67 a 69

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

CARACTERIZAÇÃO

[ ] EDIFÍCIO ISOLADO [X] CONJUNTO ARQUITETÔNICO [ ] LOGRADOURO PÚBLICO

)OPRIEDADE C.B.C.P.P.

.MERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

.SO ATUAL

[X] RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

USO ORIGINAL

[X] RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

TA DE CONSTRUÇÃO ___/___/___. meados da década de 20

.TOR DO PROJETO CONSTRUTOR

.ÉCNICA CONSTRUTIVA alvenaria de blocos de concreto /cobertura em laje de concreto

ALTERAÇÃO

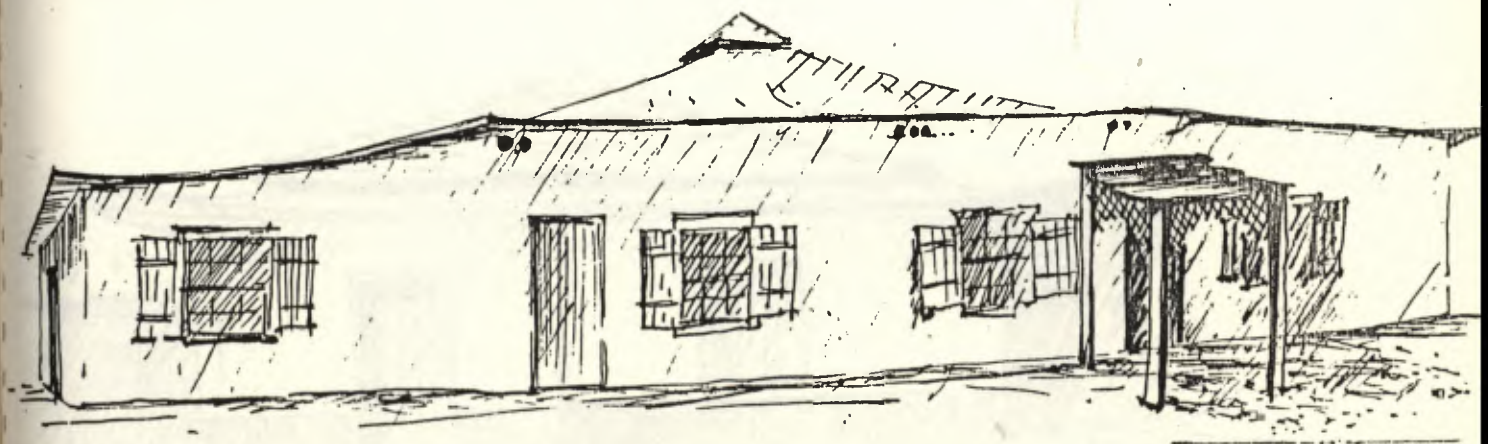
[ ] INALTERADO [X] ALTERAÇÃO REGULAR [ ] GRANDE ALTERAÇÃO [ ] DESCARACTERIZADO

CONSERVAÇÃO

[X] BOM [ ] REGULAR [ ] PRECÁRIO [ ] IRRECUPERÁVEL

.OTEÇÃO EXISTENTE

.IOQUIS



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

GRAFIA

LOCALIZAÇÃO

ALIZAÇÃO

R 187 QUADRA 007 LOTE

REÇO Cia Bras. de Cimento Portland Perus - Vila Triângulo ,casa nº 66

NISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

ACTERIZAÇÃO

EDIFÍCIO ISOLADO [X] CONJUNTO ARQUITETÔNICO [ ] LOGRADOURO PÚBLICO

PRIEDADE C.B.C.P.P.

ERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

ATUAL abandonada

RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

ORIGINAL

RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

DE CONSTRUÇÃO / / . meados da década de 20

OR DO PROJETO CONSTRUTOR

NICA CONSTRUTIVA alvenaria de blocos de concreto / laje de concreto

ERAÇÃO

NALTERADO [ ] ALTERAÇÃO REGULAR [X] GRANDE ALTERAÇÃO [ ] DESCARACTERIZADO

SERVAÇÃO

BOM [ ] REGULAR [X] PRECÁRIO [ ] IRRECUPERÁVEL

TEÇÃO EXISTENTE

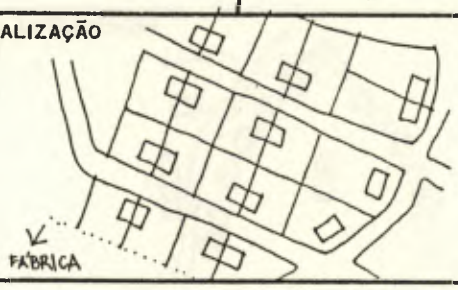
QUIS

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

NOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



CALIZAÇÃO

TOR 187 QUADRA 007 LOTE

DEREÇO Cia de Cimento Portland Perus - Vila Portland , casas 201 a 220

INISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

RACTERIZAÇÃO

EDIFÍCIO ISOLADO [X] CONJUNTO ARQUITETÔNICO [ ] LOGRADOURO PÚBLICO

PRIEDADE C.B.C.P.P.

ERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

ATUAL

RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

ORIGINAL

RESIDENCIAL [ ] COMERCIAL [ ] SERVIÇOS [ ] INDUSTRIAL [ ] INSTITUCIONAL

A DE CONSTRUÇÃO / /

TOR DO PROJETO CONSTRUTOR

NICA CONSTRUTIVA alvenaria de tijolo de barro / telha de barro

ERAÇÃO

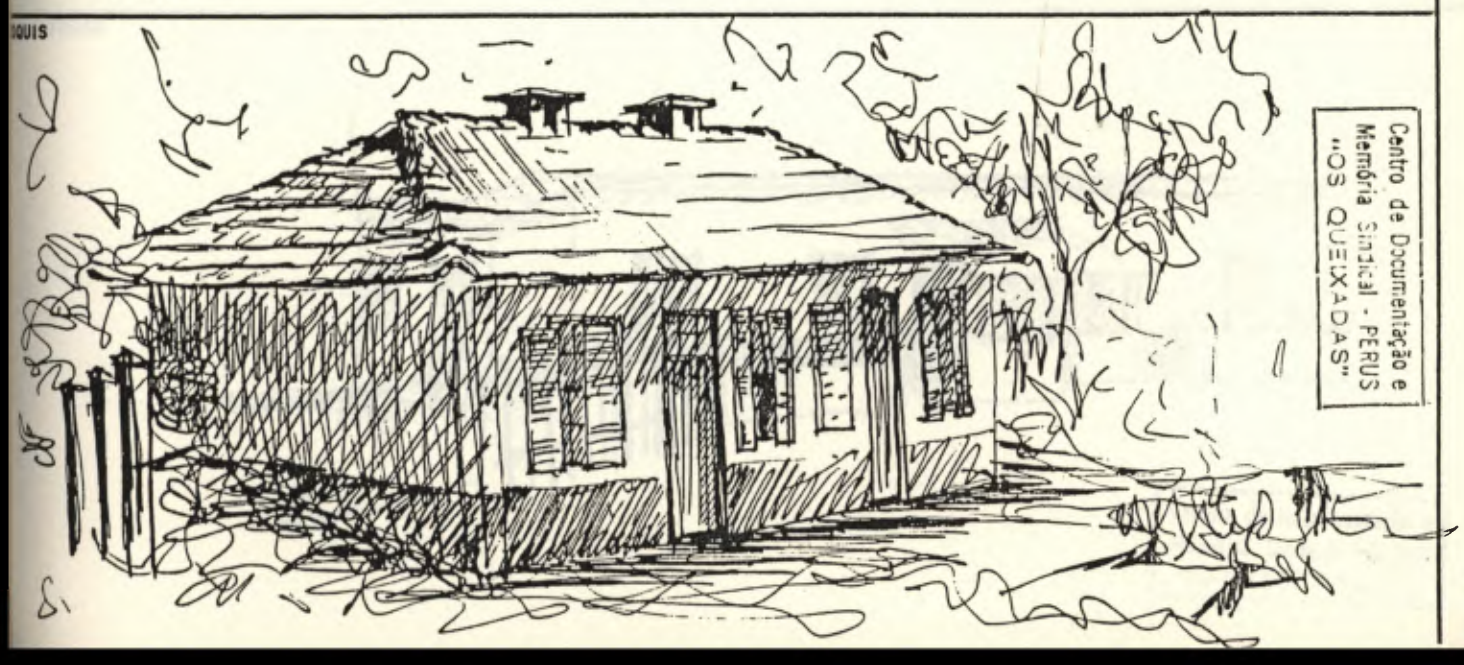
INALTERADO [X] ALTERAÇÃO REGULAR [ ] GRANDE ALTERAÇÃO [ ] DESCARACTERIZADO

SERVAÇÃO

BOM [ ] REGULAR [ ] PRECÁRIO [ ] IRRECUPERÁVEL

TEÇÃO EXISTENTE

QUIS

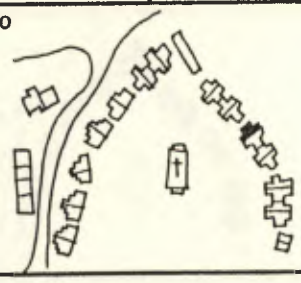


PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

ICONOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



OCALIZAÇÃO

ETOR 187 QUADRA 007 LOTE

NDEREÇO Cia Bras, de Cimento Portland Perus - Vila Triângulo , casa nº 79

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

CARACTERIZAÇÃO

☐ EDIFÍCIO ISOLADO ☒ CONJUNTO ARQUITETÔNICO ☐ LOGRADOURO PÚBLICO

ROPRIEDADE C.B.C.P.P.

ÚMERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

SO ATUAL

☒ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

USO ORIGINAL

☒ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

ATA DE CONSTRUÇÃO ___/___/___. meados da década de 20

JTOR DO PROJETO CONSTRUTOR

ÉCNICA CONSTRUTIVA alvenaria de blocos de concreto / laje de concreto

ALTERAÇÃO

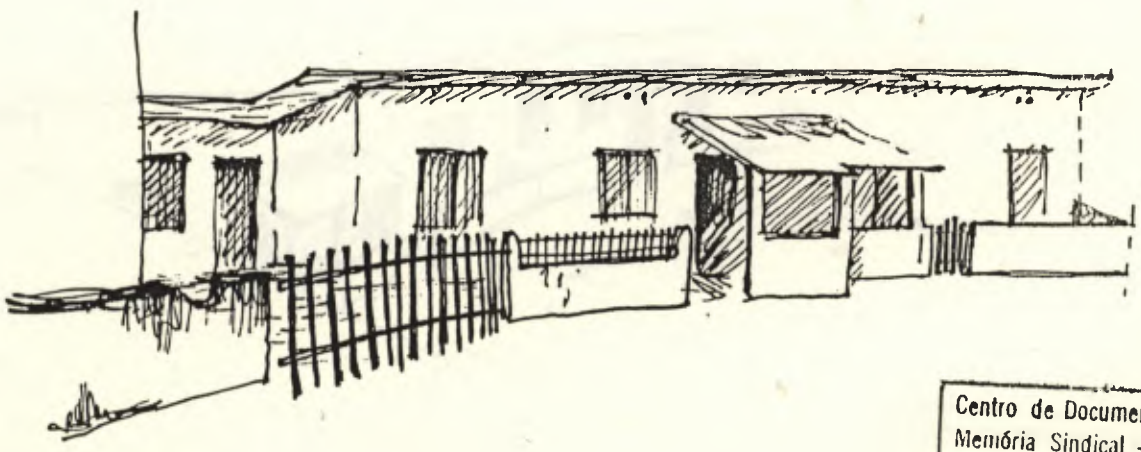
☐ INALTERADO ☒ ALTERAÇÃO REGULAR ☐ GRANDE ALTERAÇÃO ☐ DESCARACTERIZADO

CONSERVAÇÃO

☐ BOM ☐ REGULAR ☒ PRECÁRIO ☐ IRRECUPERÁVEL

ROTEÇÃO EXISTENTE

ROQUIS



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

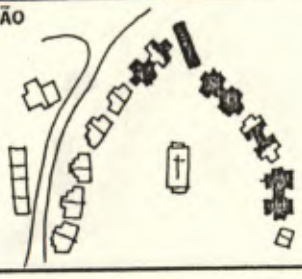
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA

PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

FOTOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



LOCALIZAÇÃO

SETOR 187 QUADRA 007 LOTE

ENDEREÇO Cia Bras. de Cimento Portland Perus - Vila Triângulo,casas 70,71,73 a 80,81,83 a 86

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL

CARACTERIZAÇÃO

☐ EDIFÍCIO ISOLADO ☒ CONJUNTO ARQUITETÔNICO ☐ LOGRADOURO PÚBLICO

PROPRIEDADE C.B.C.P.P.

NÚMERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

USO ATUAL

☒ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

USO ORIGINAL

☒ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

DATA DE CONSTRUÇÃO ___/___/___. meados da década de 20

AUTOR DO PROJETO CONSTRUTOR

TÉCNICA CONSTRUTIVA alvenaria de blocos de concreto / laje de concreto

ALTERAÇÃO

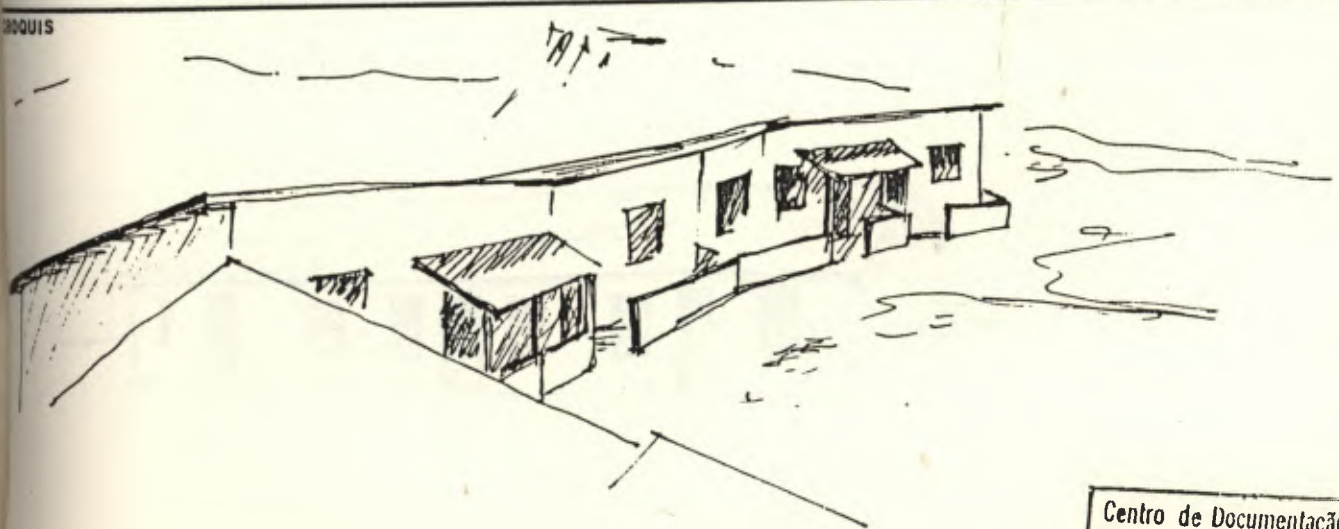
☐ INALTERADO ☒ ALTERAÇÃO REGULAR ☐ GRANDE ALTERAÇÃO ☐ DESCARACTERIZADO

CONSERVAÇÃO

☐ BOM ☒ REGULAR ☐ PRECÁRIO ☐ IRRECUPERÁVEL

PROTEÇÃO EXISTENTE

ESBOÇO



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

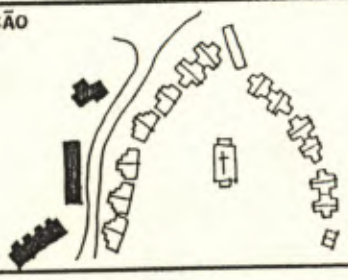
SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA

PRÉ-INVENTÁRIO - PESQUISA

FOLHA Nº

CONOGRAFIA

LOCALIZAÇÃO



LOCALIZAÇÃO

SETOR 187 QUADRA 007 LOTE

ENDEREÇO Cia de Cimento Portland Perus - antigas cocheiras , casas 50 a 59

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL Perus BAIRRO OFICIAL Perus

CARACTERIZAÇÃO

☐ EDIFÍCIO ISOLADO ☒ CONJUNTO ARQUITETÔNICO ☐ LOGRADOURO PÚBLICO

PROPRIEDADE C.B.C.P.P.

NÚMERO DE PAVIMENTOS 1 RECUO FRONTAL RECUO LATERAL

USO ATUAL

☒ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

USO ORIGINAL Cocheiras

☐ RESIDENCIAL ☐ COMERCIAL ☐ SERVIÇOS ☐ INDUSTRIAL ☐ INSTITUCIONAL

DATA DE CONSTRUÇÃO ___/___/___. década de 10

AUTOR DO PROJETO CONSTRUTOR

TÉCNICA CONSTRUTIVA alvenaria de tijolo de barro

ALTERAÇÃO

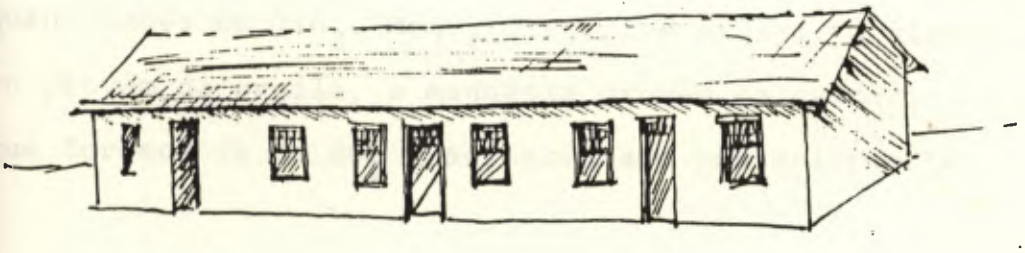
☐ INALTERADO ☒ ALTERAÇÃO REGULAR ☐ GRANDE ALTERAÇÃO ☐ DESCARACTERIZADO

CONSERVAÇÃO

☐ BOM ☒ REGULAR ☒ PRECÁRIO ☐ IRRECUPERÁVEL

PROTEÇÃO EXISTENTE

CROQUIS



VISITA À FÁBRICA DE CIMENTO PERUS

1. Introdução

Nos dias 20/11/91 e 27/11/91 visitamos a antiga fábrica de cimento Perus, hoje desativada. A SMC da PMSP prepara estudo que justifique seu tombamento.

O cimento é um material composto de silicatos e aluminatos de cálcio, pràticamente sem cal livre. Esses ao serem misturados com água hidratam-se e produzem o endurecimento da massa, que pode então oferecer elevada resistência mecânica.

O cimento portland resulta da moagem de um produto denominado clinquer, obtido pelo cozimento de mistura de calcário e argila, devidamente dosada, de tal forma que toda a cal se combine com os compostos argilosos, sem que, depois do cozimento, resulte cal livre em quantidade prejudicial. Após a queima é feita pequena adição de sulfato de cálcio, de modo a que o teor de SO_3 não ultrapasse 3%, a fim de regularizar o tempo de início das reações do aglomerante com água.

Os componentes do cimento são: 60 a 67% de cal (CaO) resultante da decomposição do carbonato de cálcio; 17 a 25% de silica (SiO_2); 3 a 8% de alumina (Al_2O_3); 0,5 a 6% de óxido de ferro (Fe_2O_3); 0,6 a 1% de magnésia (MgO); 0,5 a 1,3% de alcalis (K_2O e Na_2O) além de pequenas quantidades de TiO_2, Mn_3O_4 e P_2O_5. A silica, a alumina e o óxido de ferro provém da argila, a magnésia provém do calcário. O sulfato de cálcio que fornece 3% de SO_3 é acrescentado posteriormente.

255

2. O processo de fabricação

A fábrica de cimento Perus usava duas linhas férreas: a RFFSA utilizada para escoamento da produção e a estrada de ferro Perus Pirapora, de bitola estreita que trazia o calcário de Cajamar.

Existem estacionadas, ainda hoje, uma locomotiva e alguns vagões que cumpriam essa função.

O calcário dos vagões em britadoras localizados abaixo do nível do solo. É surpreendente a construção em concreto parcialmente interrada abrigando britadores gigantescos. Mais à frente outra cavidade' tronco cônica conduzia a argila dos vagões para o subsolo.

Esteiras rolantes levavam as pedras de calcário para peneiras que as selecionavam pelo tamanho. As maiores subiam em esteiras verticais (de caçambas), percorriam esteiras horizontais localizadas no topo de pórticos imensos de concreto armado (ver foto 2), então eram jogadas mo pátio formando montanhas enormes. Daí, novas esteiras subterrâneas as levavam para britadoras de martelo que reduziam mais seu tamanho. Agora esteiras verticais e horizontais levavam as pedras para um enorme depósito. As menores não passavam pelas britadoras; iam diretamente para o depósito.

A argila ocupava, seu transporte em esteiras , um dos compartimentos do mesmo depósito.

O que surpreende nesse galpão, é a estrutura de cobertura, feita de concreto atirantado.

A retirada da umidade ~~da pedreira~~ fazia parte do processo, por isso as pedras seguiam para 3 secadores. Esses são cilindros de aço rotativos, ligeiramente inclinados. O material aquecido percorria o mesmo saindo completamente seco na outra extremidade. Depois era misturado com a argila.

Nova estocagem de material seco em silos de concreto.

A redução do tamanho das pedras continuava em moinhos: cilindros de aço abrigando esferas de metal. Ao girar em torno de seu eixo as esferas chocavam-se com as pedras de calcário reduzindo seu tamanho.

A tansformação das pedras em pó começava pelo moinho preliminar, continuava por mais nove, todos com o mesmo esquema de funcionamento.

No final da moagem restava um pó, chamado na fábrica de "farinha crua" (uma mistura de calcário em pó e argila). A partir daí o transporte era feito através de tubos onde circulava o pó em suspensão no ar comprimido. Novos tipos de "farinha crua" e finalmente os forno de cozimento.

Os fornos são cilindros metálicos rotativos com seu eixo ligeiramente inclinado em relação a horizontal para possibilitar o escoamento do material. Em uma das extremidades um enorme maçarico e um ventilador jogavam ar aquecido e fogo para o interior do mesmo. Na outra extremidade entrava a "farinha crua" que era então cozida e transformada no clinquer.

Ao sair do forno o clinquer, incandescente, caia para tubos rotativos, semelhantes aos fornos: os resfriadores.

A estocagem do clinquer era feita num enorme galpão com cobertura em estrutura mista concreto x aço. Ver foto - Aqui as esteiras transportadoras voltam a ser necessárias porque o clinquer lembra muito a brita de basalto. Após a estocagem o clinquer é misturado com o gesso. O podômetro era necessário para dosar a mistura. Novamente os moinhos e o estoque do cimento em silos para posterior expedição.

3. Apoio à produção

Uma sub estação adequava as tensões e correntes elétricas para os motores dos moinhos e dos compressores de ar. Da sala de comandos eram controlados os moinhos, os compressores de ar, o sistema de iluminação, os motores dos fornos, os britadores de martelo, as esteiras rolantes etc. O óleo combustível para o aquecimento dos fornos era armazenado em tanques. Também fazia parte do apoio à produção, a oficina mecânica, responsável pelos reparos dos equipamentos mecânicos. A carpintaria que executava modêlos em madeira de britadores, engrenagens mecânicas, etc para posterior fundição. O laboratório analisava a matéria prima e o cimento produzido.

Para isso tinha peneiras de análise granulométrica, balanças, prensas para ensaios de corpos de prova, câmara úmida etc. Finalmente o setor de projetos de engenharia onde eram detalhados os silos, depósitos de concreto armado, equipamentos mecânicos, etc.

4. O homem no processo produtivo

O homem participa de todo processo: como engenheiro definindo a mistura ideal de calcário e argila, projetando e construindo silos, coordenando o processo produtivo, estabelecendo ritmos. Como mecânicos, consertando os equipamentos. Como carpinteiros executando modêlos. Como operários cuidando da produção, entrando nos fornos ainda quentes para desintupi-los, verificando o funcionamento das esteiras rolantes. Nas salas de comando, na segurança. Êles é que davam vida à fábrica.

Aos trabalhadores a fábrica oferecia um refeitório e duas vilas operárias: a vila Triângulo e a vila Portland.

5. As vila operárias

A vila Triângulo é formada por duas fileiras de casas. Recebeu esse nome porque o conjunto de cima forma um triângulo (ver foto).

Na praça central existe uma igreja bem simples de alvenaria com estrutura de cobertura em madeira e forro de estuque.

As casas são de alvenaria de blocos com cobertura em laje aparentemente maciça.

São casas simples com uma sala, um quarto e uma cozinha. O banheiro fica do lado de fora e o piso é de cimento queimado.

São casas sem conforto térmico pois não tem forro.

Outro tipo de casa tem cobertura em laje com formato de telhado de 4 águas, ver foto -. Algumas delas receberam sobre as lajes um telhado, de telhas francesas para diminuir o excessivo calor.

As casas da Portland, para pessoal mais graduado é feita com telhado comum de telhas francesas e forro de estuque. Geminadas, pequenas mas com um confôrto térmico maior.

O pó da fábrica foi depositado ao longo dos anos nos telhados a ponto de quase desfigurá-los

7. A importância da fábrica sob o ponto de vista da engenharia.

Todo o processo da fabricação do cimento interessa aos engenheiros mecânicos, civis e de minas. Para a produção ~~alta~~ eram necessárias grandes estruturas de concreto ~~por~~ estocagem de material. A diversidade de equipamentos mecânicos: esteiras rolantes, britadoras de martelo moinhos ~~também~~ interessa. Também importam as estruturas atirantadas, mistas: metálicas x concreto e aporticadas. O laboratório também é muito

importante como instrumento de controle dos materiais.

A fábrica marcou uma época em que os donos de indústrias tinham poder total não se importando com a poluição causada por suas chaminés.

Se a fábrica pudesse voltar a funcionar com produção mínima e com filtros para controle da poluição. Os espaços restantes seriam então redefinidos em beneficiando a comunidade vizinha. Nos mesmos poderiam ficar expostos os projetos estruturais e mecânicos assim como os modêlos em madeira existentes ainda hoje na carpintaria. As escolas de engenharia seriam então convidadas para visitas periódicas ao local. A estrada de ferro Perus Pirapora poderia também ser utilizada para turismo.

Engenheiro STFRJ/SM

11/12/91

259

SINTESE SOBRE O TRABALHO DE MEMORIA EM PERUS

. O trabalho desenvolvido por essa assesoria dentro do DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO, acompanha a proposta estabelecida no principio desta gestão, pela Secretária de Cultura Marilena Chauí. Nas diretrizes gerais dos programas, propos uma política cultural, centralizando principalmente, a questão da Cultura como direito do cidadao à "cidadania cultural".

O projeto de memória é destinado a grupos, instituições movimentos sociais, entidades e pessoas interessadas em suas histórias, preocupadas em atender e documentar a trajetória de vida, inaugurando uma prática de compreensão de seu presente e de uma relação modificada com o seu passado.

O objetivo de se desenvolver os projetos de memória é de procurar estabelecer uma prática que privilegie a constituição de novos acervos sobre a memória paulistana, a partir de uma perspectiva que evita tanto um estilo acadêmico, como, um estilo de intervenção diretiva da memória popular. Abrir-se para uma

reflexão conjunta com os memorialistas sobre os símbolos, valores, linguagens que enunciam a memória. Entre os sucessos e fracassos, tentar construir os modos de trabalhar as lembranças, os julgamentos e os significados postos nas narrativas orais e nos documentos, procurar fazer com que, neles, uma história seja debatida, pensada, transformada e exista a fim de AJUDAR, a fazer uma reflexão sobre Memória e História e, sobretudo, para expandi-la e multiplicá-la.

A diretriz do nosso trabalho consiste numa concepção de cultura inseparável da idéia de direitos e de participação, propondo uma ruptura que completa a possibilidade de que todos possam ser criadores culturais.

Neste sentido o trabalho que vem sendo desenvolvido em Perus, nasceu a partir da solicitaçao da ASSOCIAÇAO DOS APOSENTADOS DA FÁBRICA DE CIMENTO PERUS, sob a coordenação da Professora Maria Célia Paoli, onde procurou-se resgatar as várias vozes que trazem para a história de Perus, através das entrevistas. A história do bairro traz muitas contribuições para a reconstrução do que simbolizou a vida na fábrica, as relações (entre os operários e a fábrica), aspectos do cotidiano dos operários. A partir desse diálogo, com os ex-operários, perceber o imbricamento do movimento operário na construção do espaço político na história do trabalho no Brasil.

A meta do trabalho é oferecer condições para que o movimento social de Perus possa desenvolver um trabalho de memória a partir das reflexões e do conhecimento

exercitado durante os encontros realizados para a "sistematização das lembranças" (oficinas de memória).

Um registro do trabalho desenvolvido em Perus pode ser destacado: a mobilização feita pelos ex-operários em setores sociais (escolas, Sociedade Amigos de Bairro, Sindicato, etc.), ligados à história de Perus, permitiu a assinatura do decreto, assinado pela Prefeita, destinando, a área da fábrica como Bem de Utilidade Pública.

Um outro projeto que está em fase de conclusão é a inauguração do Centro de Cultura do Trabalhador, baseado no trabalho de memória. Esse projeto possibilitará a reunião do acervo sobre a memória de Perus, permitindo o acesso do público em geral. A inauguração do Centro esta marcada para novembro/92.

Memória de Perus - Ex-sindicalista - Mulheres de Ex-operários da fábrica de Cimento - ATPE
Projeto de História Oral - DPH
FOTO: Cecilia Manton / outubro de 91