

PROCESSO Nº

21273

ANO

1980



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

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

INTERESSADO: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA

PROCEDÊNCIA: CAPITAL

DATA: 08/05/80

REPARTIÇÃO:

Nº DE ORDEM DO PAPEL:

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

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

21273

PROCESSO Nº

Proc. Condephaat
nº 21.273/80



ESTADO DE SÃO PAULO

RESOLUÇÃO Nº 05 DE 19 DE JANEIRO DE 1987.

JORGE DA CUNHA LIMA, SECRETÁRIO DA CULTURA,
no uso de suas atribuições legais e nos termos do artigo 1º do De-
creto-Lei 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto nº 13.426, de
16 de março de 1979,

R E S O L V E:

Artigo 1º - Fica tombado como bem cultural de interesse histórico o acervo da Estrada de Ferro Perus-Pirapora, incluindo material rodante e instalações (linhas férreas, oficinas e equipamentos de apoio, bem como outras instalações), último remanescente em funcionamento em nosso País de um conjunto completo de ferrovia em bitola estreita, testemunho dinâmico nos dias de hoje da história do desenvolvimento industrial e suas conseqüências em nosso Estado.

Artigo 2º - Fica o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo autorizado a inscrever no Livro do Tombo competente o bem em referência, para os devidos e legais efeitos.

Artigo 3º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

SECRETARIA DA CULTURA, aos 19 janeiro de
1987.

JORGE DA CUNHA LIMA
Secretário da Cultura

fos-418
2

MARCOS RIBEIRO DE MENDONÇA, SECRETÁRIO DA CULTURA, no uso de suas atribuições legais e nos termos do artigo 1º do Decreto-Lei 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto 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 1º 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;

- 883
- 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);
- J

- 004
- 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
- f



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 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 (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 -

806

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 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 5º - 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

J