

***PARCERIA PARA FORMULAÇÃO DE PARECER TÉCNICO: ESTUDO
TÉCNICO DA UFPR EM PROCESSO DE REINTEGRAÇÃO
DE POSSE DE FAIXA DE DOMÍNIO DE FERROVIA EM ALMIRANTE
TAMANDARÉ-PR, EM AÇÃO CIVIL PÚBLICA PROPOSTA PELA DPU***

*OPINION-MAKING PARTNERSHIP UFPR'S TECHNICAL STUDY IN THE PROCESS OF
REPOSSESSION OF RAILROAD TRACK IN ALMIRANTE TAMANDARÉ - PR, IN A PUBLIC CIVIL
ACTION PROPOSED BY DPU*

Daniele Regina Pontes¹

*Doutora em Direito
danielepontes.ufpr@gmail.com*

Anelise Schmitz

Mestre em Engenharia Civil - Infraestrutura e Gerência Viária

José Ricardo Vargas de Faria

Doutor em Planejamento Urbano. Engenheiro Civil

Gabriel Queiroz de Camargo

Advogado - Estudante de Pós-graduação em Planejamento Urbano

Larissa Pinho

Estudante de Engenharia Cartográfica e de Agrimensura

Priscila Borges Alves

Estudante de Engenharia Cartográfica e de Agrimensura

INTRODUÇÃO

A partir da necessidade de realizar um estudo técnico a respeito das ocupações nas adjacências da ferrovia em Almirante Tamandaré-PR, nos autos de ação civil pública nº. 5042024-28.2018.4.04.7000, em trâmite na 1ª Vara Federal de Curitiba, proposta pela DPU contra o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Estado do Paraná, Município de Almirante Tamandaré, União e Rumo Malha Sul S.A., surgiu a parceria com a Universidade Federal do Paraná, em específico com o Centro de Estudos em Planejamento e Políticas Urbanas - Setor de Tecnologia, composto por equipe multidisciplinar de engenheiros civis,

¹ Equipe Técnica

advogados, estudantes de cartografia, agrimensura, engenharia civil, arquitetura e outros, coordenados pelos seguintes professores orientadores: Daniele Regina Pontes (Doutora em Direito); José Ricardo Vargas de Faria (Engenheiro Civil – Doutor em Planejamento Urbano); e Anelise Schmitz (Mestre em Engenharia Civil – Infraestrutura e Gerência Viária). Cumpre destacar que a aludida equipe também contou com o auxílio das estagiárias Fernanda Barboza da Silva e Gabriela Langer, ambas do ofício da Defensoria Regional de Direitos Humanos e Tutela Coletiva no Estado do Paraná. De igual modo, importante ressaltar que a aludida ação civil pública foi proposta pela Defensora Pública Federal, Dra. Carolina Balbinott Bunhak, então Defensora Regional de Direitos Humanos e Tutela Coletiva no Estado do Paraná, e agora acompanhada pelo Dr. João Juliano Josué Francisco, atual Defensor Regional de Direitos Humanos e Tutela Coletiva no Estado do Paraná, que foi fundamental para a concretização da parceria entre DPU e UFPR.

O referido estudo teve por finalidade identificar as condições gerais de uso e ocupação das áreas atingidas pelos impactos e riscos decorrentes da ferrovia na área urbana; apresentar características relevantes de urbanização da faixa de ocupação e análise de documentos sobre a implantação da ferrovia e condicionantes locais; identificar os procedimentos realizados pela concessionária nas áreas limítrofes a operação das atividades de transporte; analisar a multiplicidade de interesses sobrepostos sobre as faixas de segurança e de domínio, as responsabilidades e capacidades para possíveis soluções e encaminhamentos e, especialmente, indicar recomendações técnicas que possam servir à mitigação dos impactos e riscos decorrentes do aproveitamento ou não das áreas contíguas à ferrovia.

Diante disso, o estudo elaborado por equipe com expertise e a devida chancela de conceituada Universidade Pública no estado do Paraná (UFPR), buscou propor soluções e medidas de forma a auxiliar a resolução de conflito habitacional, incluindo pedidos de mapeamento e diagnóstico dos locais afetados, bem como solicitação de realocação das famílias atingidas, após profundo diagnóstico e também a participação no processo de eventual remoção pelos entes públicos e empresa privada envolvida, com o escopo de proporcionar uma decisão justa e qualificada por parte do Poder Judiciário.

Estudo Técnico

Nº 01/2019

CEPPUR

Estudo técnico em processo de reintegração de posse de faixa de domínio de ferrovia em Almirante Tamandaré, PR.

REF.: Solicitação DPU.

1. IDENTIFICAÇÃO DOS SOLICITANTES

Defensoria Pública da União (DPU).

2. FINALIDADE E OBJETO DO ESTUDO

Os estudos técnicos apresentados neste Parecer tem por finalidade:

- (i) identificar as condições gerais de uso e ocupação das áreas atingidas pelos impactos e riscos decorrentes da Ferrovia que atravessa a área urbana do Município de Almirante Tamandaré, Estado do Paraná;
- (ii) apresentar características relevantes de urbanização da faixa de ocupação e analisar relatórios e documentos, o histórico de implantação da Ferrovia e as condicionantes locais;
- (iii) identificar os procedimentos de análise e proteção realizados pela Empresa RUMO MALHA SUL S.A., especialmente nas áreas identificadas como Faixa de Domínio, lindeiras à Ferrovia em que são operadas as atividades de transporte;
- (iv) analisar a multiplicidade de interesses sobrepostos nas faixas de segurança e de domínio do Sub-ramal da Ferrovia que atravessa o Município de Almirante Tamandaré, considerada a caracterização dos agentes envolvidos, as responsabilidades e as respectivas capacidades de responderem às possíveis soluções ou encaminhamentos;
- (v) indicar Recomendações Técnicas que possam servir à mitigação dos impactos e riscos decorrentes do aproveitamento ou não aproveitamentos das áreas contíguas à Ferrovia.

A demanda para tal estudo está fundada no escopo da Ação Civil Pública ajuizada pela Defensoria Pública da União, em virtude da defesa de direitos dos moradores ocupantes das áreas lindeiras à Ferrovia, face às ações de reintegração de posse ajuizadas pela empresa RUMO MALHA SUL S.A..

O estudo desenvolvido e apresentado neste documento não tem por escopo o questionamento sobre o risco já indicado em estudos realizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres/ANTT — Relatório de Avaliação e Classificação de Risco de Invasões na faixa de Domínio no município de Almirante Tamandaré/PR e o Relatório n. 102/2019/COFER/URRS —.

3. PARTES

Os interesses sobre as áreas em litígio são diversos e envolvem agentes públicos e privados. Sendo diretamente interessados os seguintes:

- . Município de Almirante Tamandaré
- . Moradores e outros ocupantes das Faixas de Domínio
- . Empresa RUMO MALHA SUL S.A..

Também apresentam alguma relação com as questões decorrentes da atividade realizada a

União, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, o Estado do Paraná e a COMEC, os Municípios de Curitiba e Rio Branco do Sul, dentre outros agentes públicos e privados.

Além de interesses e direitos individuais e coletivos, dada a natureza e a caracterização da questão apontada na ação judicial, direitos difusos também estão presentes e devem ser considerados na análise.

4. METODOLOGIA

A Metodologia utilizada para a análise considerou a complexidade da situação objeto do estudo, a diversidade de elementos e a necessidade de procedimentos de cruzamento de informações, bem como, a contextualização nos tempos e no espaço e a comparação com situações similares.

Do ponto de vista da contextualização do objeto de pesquisa, a Ferrovia foi considerada como atividade impactante, do ponto de vista ambiental, urbanístico, econômico e social, inserida na malha urbana de município de Região Metropolitana que apresenta conurbação com a capital. A análise é, portanto, relacional uma vez que a Ferrovia não pode ser analisada ou compreendida como elemento hierarquicamente superior a outros elementos componentes das dinâmicas municipais, tampouco, pode subordinar as ações de todo o Município, ainda que seja considerada, dada a sua natureza e características, elemento importante na análise das dinâmicas municipais, territoriais e de ligação entre municípios.

Sobre os procedimentos de análise adotados na pesquisa foram considerados os seguintes:

(I) Leitura Preliminar de Documentos e Informações Gerais

Uma vez definido o objeto da pesquisa, fez-se a análise preliminar de informações e documentos sobre:

. Contexto do Objeto:

- a) histórico de implantação e uso da Ferrovia;
- b) localização e uso do solo na área contígua à Ferrovia;
- c) características do Município de Almirante Tamandaré e ligação com outros Municípios.

. Leitura de Políticas de Transportes e Mobilidade e de Conflitos atinentes à Ferrovia:

a) documentos:

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT: Relatório de Avaliação e Classificação de Risco de Invasões na faixa de Domínio no município de Almirante Tamandaré/PR e o Relatório n. 102/2019/COFER/URRS;

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT: PROSEFER – Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas

Disponíveis em: <http://www.antt.gov.br/ferrovias/index.html> e <http://www.dnit.gov.br/modais-2/ferrovias>

b) normas:

normas federais: Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei n. 12587/2012; Estatuto da Cidade – Lei n. 10257/2001; Lei de Parcelamento do Solo – Lei n. 6766/1979; Plano Nacional de Desestatização; Lei de Regularização Fundiária – Lei n. 13465/2017; do Decreto n. 7.929/2013:

normas estaduais: Lei Estadual n. 11027/1994.

normas municipais: Uso e Ocupação do Solo - Lei Municipal n. 02/2006, Plano Diretor - Lei Municipal n. 77/2018.

c) documentos judiciais: a Ação Civil Pública proposta pela Defensoria Pública da União, outras ações com objeto similar, Parecer do Ministério Público Federal.

(II) Procedimento de Vistoria

Verificação *in loco* do trecho em estudo (realizado em 29/10/2019), com observação visual do local e edificações, que podem ser vislumbrados nas figuras 7, 8 e 9 e fotografias 1, 2 e 3.

Na ocasião também foi realizado contato com moradores das áreas contíguas à Ferrovia em que foi lhes perguntado sobre o tempo de ocupação, ocorrência de acidentes e benefícios urbanos da região ocupada.

(III) Análise de Documentos

Após a análise preliminar de documentos e da Vistoria, a equipe voltou à leitura dos documentos, considerando mais especificamente os elementos concernentes ao objeto da pesquisa.

A pesquisa foi estruturada em três eixos que são relacionados na análise diagnóstica e nas Recomendações Técnicas:

- (i) jurídico: análise de legislações, jurisprudência, pareceres e ações judiciais de reintegração de posse;
- (ii) mobilidade/transportes: análise de documentos sobre as condições das vias férreas, elementos constituintes, riscos etc. Os documentos analisados foram produzidos e divulgados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.
- (iii) urbanístico/territorial: análise das condições gerais dos impactos da via sobre o espaço urbano, relações entre a dinâmica urbana municipal e metropolitana e as atividades causadoras de impactos, análise do plano diretor, uso e ocupação do solo, parcelamento, mobilidade dentre outras questões.

(IV) Cartografia

A análise cartográfica e a representação espacial contaram com a utilização da fonte de dados geográficos disposta no site <http://infraestrutura.gov.br/>. O estudo foi realizado com a base de dados da infraestrutura ferroviária, com o sistema de informações geográficas SIR-GAS2000 e com os dados obtidos de Curitiba do site do IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. As imagens de satélite foram obtidas do Google Earth representando a área em estudo. A análise geográfica foi realizada a partir da sobreposição das imagens com o Ramal da linha Almirante Tamandaré/Curitiba e implementada com a tecnologia de software QGIS, que permite realizar operações georreferenciadas. A vetorização da ferrovia foi desenvolvida com base nas imagens para a geração de buffers (delimitação da área) com espaçamento de 6 metros do eixo da ferrovia para faixa de segurança e de 15 metros do eixo da ferrovia para a faixa de domínio (operacional). A partir do lançamento do georreferenciamento foi possível realizar a análise visual e verificação dos casos críticos de ocupação das faixas. Por fim foram gerados mapas da região conflitante utilizando o sistema de referência WGS 84. A manipulação dos dados em um ambiente de Sistemas de Informação Geográfica (SIG) consistiu na visualização, nas consultas, nas análises e nas simulações dos cenários onde há conflito da ferrovia com o meio urbano.

(V) Outras informações e Entrevistas

Além das informações disponíveis, a equipe de pesquisa realizou entrevistas com as Secretarias Municipais de Habitação e de Urbanismo e recebeu informações advindas da Defesa Civil do Município.

Como resultados das entrevistas, de cadastros de famílias realizada pela Secretaria de Habitação e de outras informações respondidas via e-mail foram utilizadas na análise:

1. A indicação sobre a inexistência de acidentes no Município, decorrentes do conflito entre usos da ferrovia na faixa de domínio e dos moradores (entrevista e informação da Defesa Civil);
2. Conhecimento do Município sobre as medidas da faixa de domínio e faixa de segurança;
3. Tempo de ocupação das áreas ocupadas da faixa de domínio da Ferrovia;
4. Condições gerais socioeconômicas e de posse consolidada dos moradores.

Também foram consideradas as literaturas técnicas e acadêmicas que abordam o tema, especialmente para a definição das categorias de análise.

(VI) Procedimentos após a análise das fontes de informações

Após a análise das fontes e da identificação do contexto foi realizado o cruzamento das

informações e a leitura diagnóstica.

A partir dos resultados do Diagnóstico foram identificadas algumas Recomendações Técnicas. Tais Recomendações não tem por pretensão o esgotamento das medidas mitigatórias ou mesmo a avaliação sobre situações mais definitivas no longo prazo como, por exemplo, o próprio deslocamento da via férrea do centro do Município.

5. ANÁLISE

No exame da área em questão foi constatado que a Ferrovia atravessa o município de Almirante Tamandaré, e que isso ocorre em praticamente toda a extensão do perímetro urbano, condicionando parte considerável do território e das atividades da população, mesmo daquela não ocupante da faixa de domínio.

Nesse sentido, para exemplificar um dos impactos mais evidentes da Ferrovia é possível fazer referência aos vários cruzamentos que dificultam e, por vezes, impedem o fluxo da mobilidade no Município.

No caso específico do trecho que apresenta várias residências construídas na faixa de domínio, ou mesmo na faixa de segurança, os riscos podem ser iminentes, a depender de cada caso em relação à Ferrovia, ainda que de acordo com a informação fornecida pelo Município, não exista conhecimento sobre qualquer acidente na área, mais especificamente, nenhuma ocorrência de acidente com moradia foi registrada pela Defesa Civil nos últimos dez anos, inclusive na área do Jardim das Oliveiras.

Também, de acordo com os levantamentos da Secretaria Municipal de Habitação, a convivência entre a Ferrovia e moradias, comércio, infraestrutura, equipamentos e serviços públicos e privados já ocorre há muitos anos, sendo que no caso das moradias, algumas famílias residem na área há mais de vinte anos.

Para ilustrar a situação, podem ser vistas as figuras seguintes, considerando-se que aqui foi arbitrada para fins de facilitar a identificação, uma faixa de segurança geral de seis metros que recai sobre a faixa de domínio.

Figura 7 – Análise da área de ocupação – Perímetro Urbano Almirante Tamandaré – Ramal Curitiba à Rio Branco do Sul

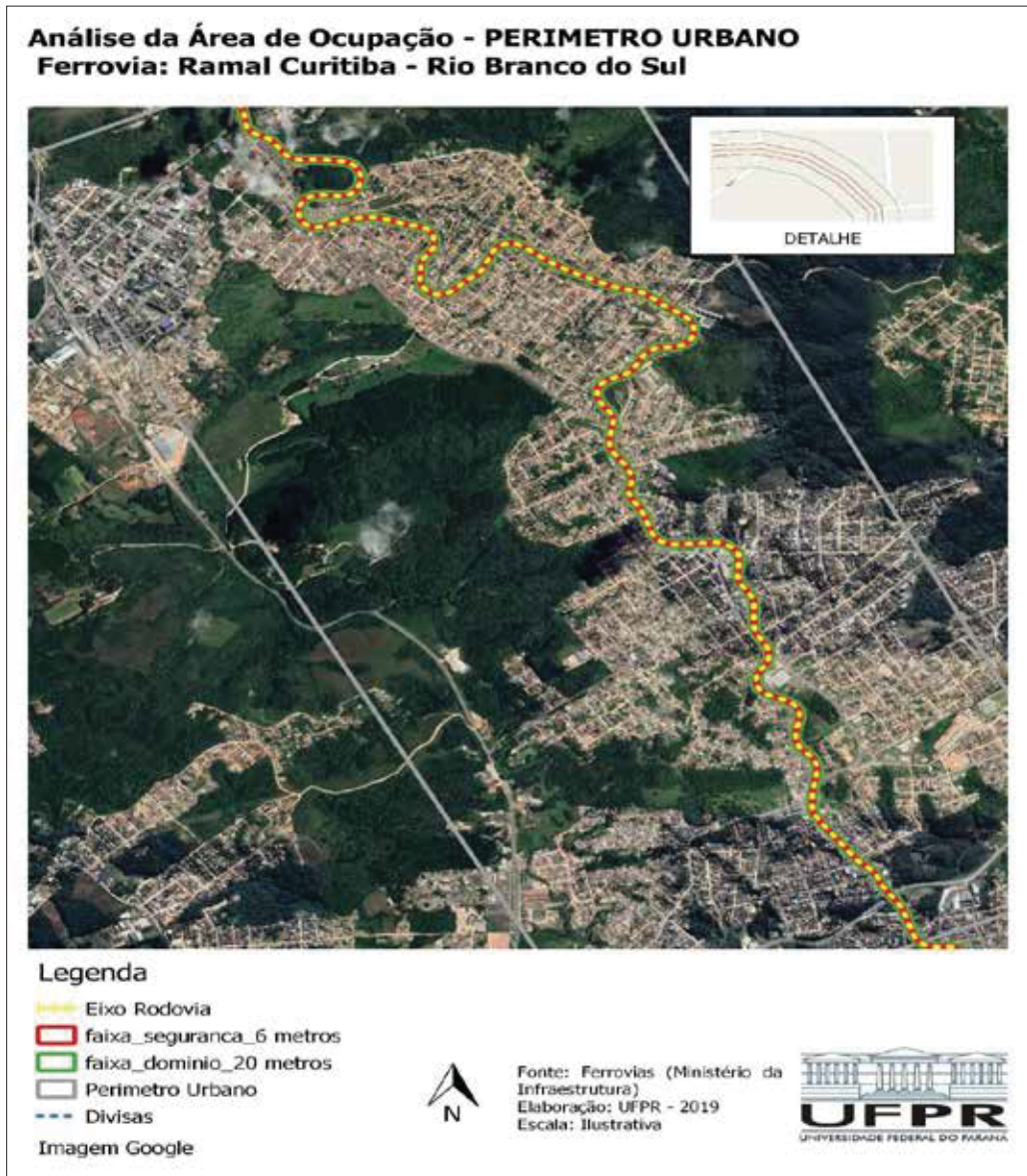
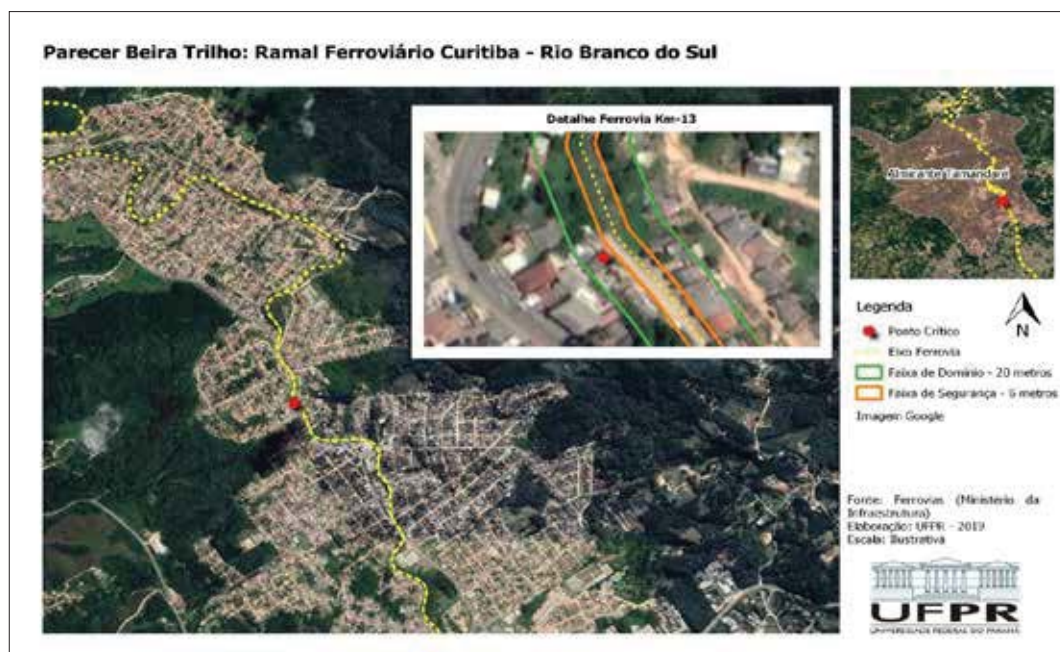


Figura 8 – Detalhe 1 de ocupação na faixa de domínio



Figura 9 – Detalhe 2 ocupações na faixa de domínio



Fotografia 1 – Casas com ocupações na faixa de domínio na área crítica



Fotografia 2 – Casas com ocupações na faixa de domínio na área crítica



Fotografia 3 – Casas com ocupações na faixa de domínio na área crítica



Em contato verbal, alguns moradores relataram que a antiga concessionária, a América Latina Logística (ALL), havia permitido, por meio de acordos judiciais anteriores, que suas residências permanecessem na faixa de domínio, desde que respeitassem uma faixa de segurança arbitrada, assim como o fizeram.

LOCALIZAÇÃO E HISTÓRICO DA ÁREA DE ESTUDO

O trecho compreendido da Ferrovia que é foco do presente estudo está localizado na malha sul do País e está concedido atualmente à empresa Rumo Malha Sul S.A..

A Ferrovia atravessa o município de Almirante Tamandaré, e é compreendida como um sub-ramal secundário (com menor expressividade) fazendo parte da ligação intermediária do município de Rio Branco do Sul e Curitiba, e acessando o trecho mais expressivo somente na cidade de Curitiba, no Corredor 5 (Maringá – Apucarana – Ponta Grossa – Curitiba – Paranaguá). A Figura 01 apresenta o mapa ferroviário, com os principais corredores do País.

Figura 1 – Mapa ferroviário do Brasil principais corredores



A malha sul de modo geral possui em sua extensão trechos de bitola larga (1,60 m) e de bitola mista (entre 1,00 m a 1,60m). A rede da malha sul possui ao todo uma extensão de 7.223 km. O Corredor 5, conforme já citado, que compete à malha sul, transporta em média 103.126.461 toneladas útil, passando por uma população de 2.718.572 habitantes. (Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, 2014. Proposições para solução de conflitos ferroviários. Brasília, DF). A Figura 2 apresenta o mapa de situação da malha sul

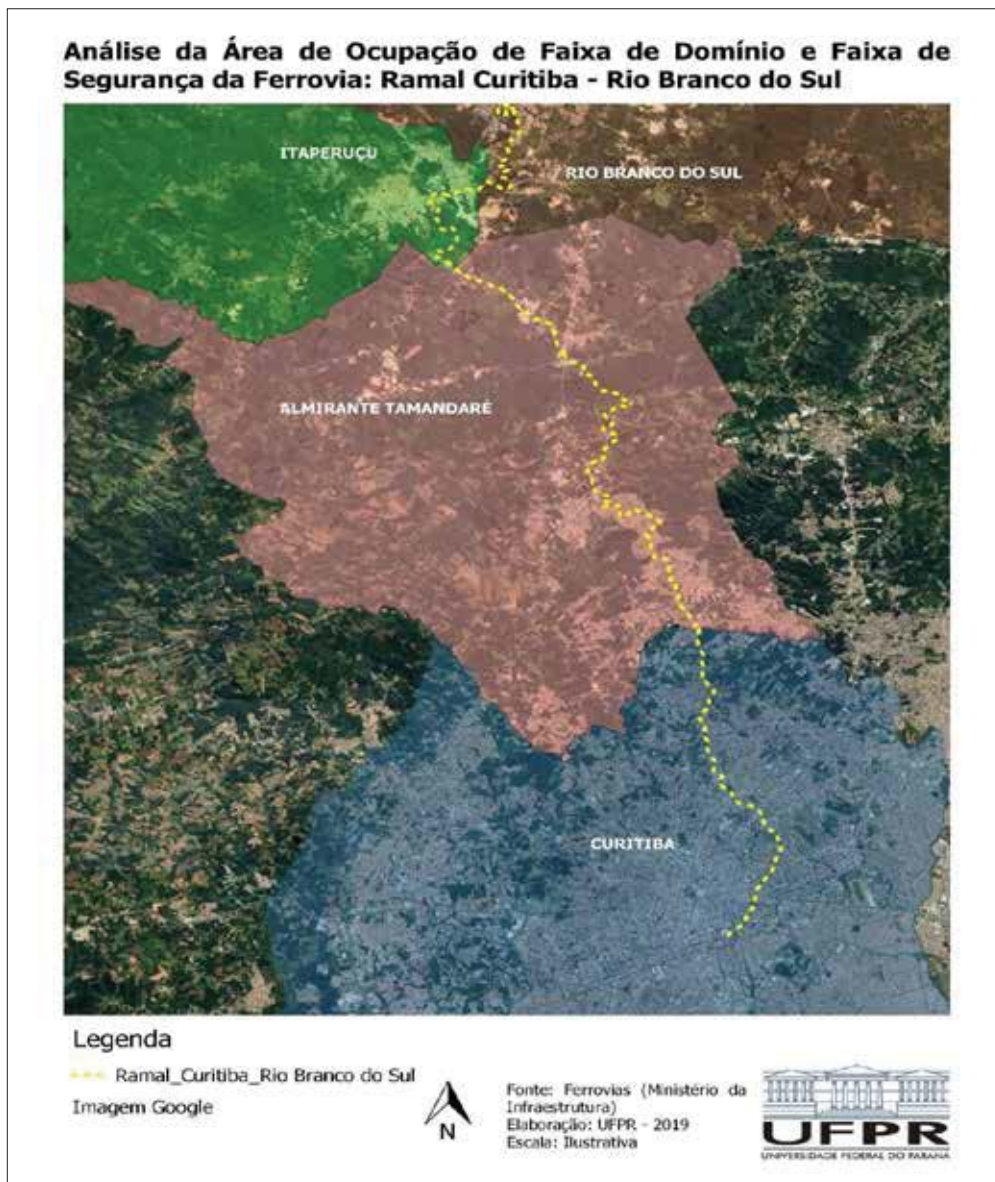
Figura 2 – Mapa de Situação Malha Sul



Fonte: http://ri.rumolog.com/ptb/10057/2019_09_30_RUMO_RAS2018.pdf

O município de Almirante Tamandaré, possui população estimada em 2019 de 118.623 habitantes conforme dados do Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O município está situado no sudeste do Estado do Paraná, compreendido na Região Metropolitana de Curitiba. A sede municipal dista 17 quilômetros ao norte da capital do estado por rodovia. Almirante Tamandaré faz divisa ao norte com Itaperuçu e Rio Branco do Sul, ao sul com Curitiba, a leste com Colombo e a oeste com Campo Magro. Sua área é de 195 km² (Figura 3).

Figura 3 – Ramal ferroviário de Curitiba à Rio Branco do Sul



A ferrovia compreende um Sub-ramal curto, que parte da estação de Curitiba, com apenas 42 km de extensão. De acordo com as informações levantadas no site “Estações Ferroviárias do Brasil”, de Ralph Mennucci Giesbrecht atualizada em 19/02/2018, não haveria demanda por via férrea se nos anos 1940, não tivesse sido construída na sua extremidade uma fábrica de cimento, que hoje pertence ao Grupo Votorantim. O ramal, que teve trens de passageiros até 12 de janeiro de 1991, já funcionando como trens de subúrbio, atualmente segue funcionando com trens cargueiros que transportam cimento. Esses veículos cruzam toda a zona nordeste de Curitiba até hoje, com passagens de nível somente em ruas de grande movimento (<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-riobranco/almtamandare.htm>).

Também o blog “Vida Dmaquinista” também explica o histórico da Ferrovia, conforme segue:

As chácaras ao longo da estrada de ferro, nas décadas de 1950 e 1960, passaram por um processo de urbanização, com loteamentos despontando em todo o trecho, dando origem aos atuais bairros do Cristo Rei, Alto da XV, Hugo Lange, Cabral, Boa Vista, Barreirinha e Cachoeira. Com mais pessoas morando ao longo da via, o transporte de mercadorias foi se separando do transporte de passageiros. Os trens mistos foram substituídos pelos trens de carga e pelos trens expressos, exclusivos para passageiros. Na década de 1950, o trem expresso foi chamado de trem de subúrbio, que encerrou suas atividades em 12 de janeiro de 1991. **A linha perdia sua função social, motivo mesmo de sua construção.** Hoje, ainda em funcionamento, o ramal é praticamente um grande desvio particular para as operações de transporte de uma grande empresa de cimento. Atravessando, dentro dos limites da cidade, regiões habitadas por pessoas de diferentes classes sociais, o trem não conta mais com a simpatia de muitos moradores.

A substituição das marias-fumaças por locomotivas diesel-elétricas, na década de 1950, multiplicou o poder de tração e o tamanho das composições. No mesmo passo, o som cheio e agradável dos apitos foi substituído pela potência ensurdecedora das buzinas pneumáticas. Sem relação com as comunidades que cruza, mais pesado e barulhento, o trem neste ramal se apresenta hoje cortando a paisagem social de forma agressiva. Mas na memória de muitos moradores permanecem as lembranças do caráter social da estrada, tanto por ter transportado trabalhadores, quanto por ter carregado os produtos de subsistência dos produtores locais – o que lhe rendeu o simpático apelido de “ferrovia das galinhas”.

É interessante destacar que, enquanto esse ramal sublinhava ocupações já existentes, a estrada de ferro que liga Curitiba a Paranaguá viabilizou o surgimento de núcleos urbanos. ([Http://vidadmaquinista.blogspot.com/2012/04/quatro-horas-da-madrugada.html](http://vidadmaquinista.blogspot.com/2012/04/quatro-horas-da-madrugada.html)).

De acordo com o relato, o histórico do ramal ferroviário, as vilas, moradias e ocupações já existiam desde à época das primeiras operações ferroviárias naquele trecho. Essa informação foi corroborada nas entrevistas com a população e com representantes e servidores do município de Almirante Tamandaré. O que denota a necessidade de observação sobre a posse e suas qualidades, como por exemplo, o fato dessa se apresentar na área limdeira à Ferrovia, provavelmente na condição de posse justa, de boa-fé e velha, o que apresenta

impacto no trato das construções e benfeitorias que não se confundem necessariamente com a situação da terra, mas que com ela apresentam relação, conforme disposto no Código Civil, Lei Federal n. 10406/2002. Nesse sentido, verificar Anexo – documento que trata do levantamento das famílias realizado pela Secretaria Municipal de Habitação e que já declara a consolidação de diversas moradias na faixa de domínio da Ferrovia.

Atualmente o trecho alimenta as empresas privadas, cortando áreas urbanas e rurais, interferindo diretamente nas características da cidade e representando ônus ao poder público e moradores, especialmente do ponto de vista da urbanização.

CARACTERÍSTICAS DA ÁREA E OPERAÇÃO

Para a melhor elucidação das características das áreas contíguas à Ferrovia, entende-se as categorias de análise, a partir das definições do DNIT e da ANTT. Existem diferentes faixas contempladas no debate sobre suas respectivas titularidades e sobre suas respectivas funções de acordo com a página 23 do Glossário de Termos Ferroviários do DNIT, Disponível em: <https://189.9.128.64/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf>

• **Faixa de domínio** a porção de terreno com largura mínima de cada lado do eixo da via férrea, sem prejuízo das dimensões estipuladas nas normas e regulamentos técnicos vigentes, ou definidas no projeto de desapropriação ou de implementação da respectiva ferrovia ou, nos termos do DNIT, “faixa de terreno de pequena largura em relação ao comprimento, em que se localizam as vias férreas e demais instalações da ferrovia, inclusive os acréscimos necessários à sua expansão”.

A faixa de domínio comporta pelo menos três faixas diferentes:

- (i) Área de escape ou faixa de segurança caracterizada por estar diretamente afeta ao risco;
- (ii) Faixa de domínio operacional – de manutenção e serviços atinentes à ferrovia;
- (iii) Faixa de Domínio não operacional – de projetos atinentes à ferrovia.

De acordo com o que define o artigo 1º, parágrafo 2º do Decreto nº 7.929/2013 a faixa de domínio é variável e o Relatório da ANTT não trata da faixa de domínio, mas, de faixa de segurança (ou de escape) atinente aos riscos da proximidade de edificações que apresentam como uso a moradia.

Art. 1º

§ 2º Para efeito deste Decreto, entende-se por faixa de domínio a porção de terreno com largura mínima de quinze metros de cada lado do eixo da via férrea, sem prejuízo das dimensões estipuladas nas normas e regulamentos técnicos vigentes, ou definidas no projeto de desapropriação ou de implementação da respectiva ferrovia.

Em virtude disso, segue o debate sobre o conceito de faixa de segurança ou de escape.

• **Faixa de segurança, de serviço ou de escape** a definida como a área mínima de terreno necessária

para a segurança do tráfego de trens. Via de regra, corresponde a 6 (seis) metros contados da linha do trem, porém, esse dado não foi acessado durante a pesquisa, inclusive porque de acordo com os entrevistados “nem o próprio município dispõe dessa informação com exatidão”. Além disso, a “Classificação de Risco às Pessoas” constante de Relatório do DNIT, referente à Ação Civil Pública, trata provavelmente do mapeamento da distância entre as edificações e a Ferrovia, de modo que os dados trazidos não fazem referência exata à faixa de domínio e sua caracterização, ainda que o documento informe que usou as plantas e documentos da extinta RFFSA no lançamento da faixa de domínio. Como se pode verificar no “Quadro Resumo” do Relatório do DNIT, a “Distância Mínima” varia entre dois e quinze metros em trechos que podem ter apresentar distâncias menores de um quilômetro, o que faz supor que o estudo tratou da distância mínima das edificações em relação à ferrovia e não exatamente da área estabelecida como faixa de domínio. De qualquer modo, essa questão deve ser esclarecida pelo próprio DNIT, pois esse fator implica na leitura sobre o risco e sobre as possíveis mitigações, inclusive porque não é possível saber, pela metodologia utilizada, qual o fator determinante ou preponderante para aferição da classificação de risco. Nesse sentido, foram considerados os seguintes fatores:

- (i) Distância das habitações ao eixo da linha férrea: quanto menor a distância maior o risco;
- (ii) Nível do piso das habitações em relação ao nível da linha férrea, sendo o risco é menor na medida em que está acima do nível da linha férrea;
- (iii) Localização em Curva: a probabilidade de tombamento é maior nas curvas do que nas tangentes;
- (iv) Volume de tráfego calculado por tonelada útil, sendo que quanto maior o volume de tráfego, maior o risco;
- (v) Transporte de produtos perigosos.

Como se verá adiante, o último item “transporte de produtos perigosos” não caracteriza a situação da Ferrovia que transporta cimento (e não combustível, por exemplo), de modo que não se sabendo qual é o fator de risco, fica mais difícil identificar a questão da segurança e, portanto, das faixas. De qualquer modo, o estudo aqui apresentado leva em consideração a classificação final proposta pela ANTT, porque o risco de proximidade com ferrovia de fato é plausível.

• **rea não edificável** corresponde a 15 (quinze) metros de largura, contados a partir do término da faixa de domínio. Trata-se de uma limitação administrativa aos loteamentos, imposta à propriedade particular. Não transforma o terreno em bem público e nem determina a posse ou a propriedade da União sobre o bem. Visa impedir que particulares construam dentro desta área.

No caso de Almirante Tamandaré, a soma das duas faixas, de domínio e não edificável provocaria um despejo de grandes proporções para o Município na sua área mais urbanizada, o que afetaria sobremaneira a própria racionalidade do uso do recurso público e dos benefícios da urbanização, pois, essas áreas estariam sobrepostas exatamente na área com mais serviços, equipamentos e infraestrutura urbana pública, tal como em outra medida já acontece com as áreas denominadas faixas de domínio da ferrovia.

A figura 4 representa o ramal de ligação do trecho que passa pelo perímetro urbano de Almirante Tamandaré, onde pode ser observado que as margens da ferrovia são ocupadas ao longo de quase todo o seu perímetro urbano, onde ocorreu a urbanização e desenvolvi-

mento local e a Figura 5 apresenta detalhe da faixa de domínio junto com a faixa de segurança de um segmento no perímetro urbano (PU) de Almirante Tamandaré. Cabe ressaltar ainda, que na maioria dos casos, a proximidade entre as edificações e a Ferrovia supera seis metros, ainda que existam construções em área de maior proximidade com a Ferrovia.

Também como medida de segurança viária, ao passar por trechos urbanos, ou passagens de nível (PN's), os trens devem fazer uso do sino da locomotiva (se houver) e não exceder velocidade de 10 km/h até ocupar a PN. A seguir, os trens retomam a velocidade de 20 km/h, não superior à Velocidade Máxima Autorizada (VMA), e nos demais trechos cumpre-se a VMA, que depende da classe da ferrovia. Essas medidas visam aumentar a segurança e integridade das operações ferroviárias (RUMO. Regulamento Operacional - R.O. Edição - 10/2015. Curitiba, PR.).

Essas informações não foram apresentadas e em visita no local não foram vistas ou pelo menos não estavam evidenciadas as medidas de segurança, tal como sinalização, obras de contenção de acidentes etc.

Figura 4 – Área de ocupação de faixa de domínio e faixa de segurança da ferrovia: Ramal Curitiba a Rio Branco do Sul

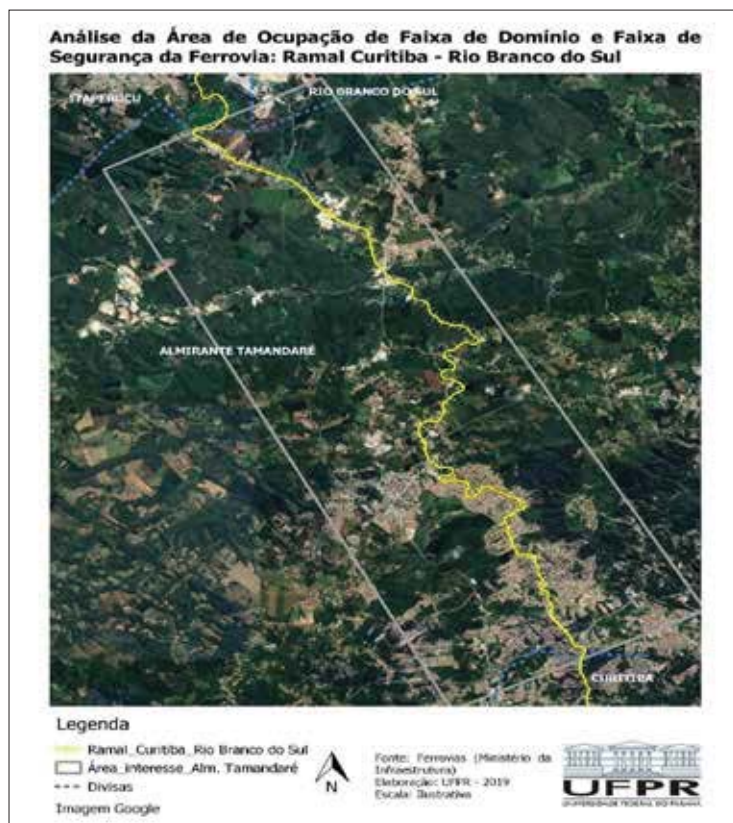
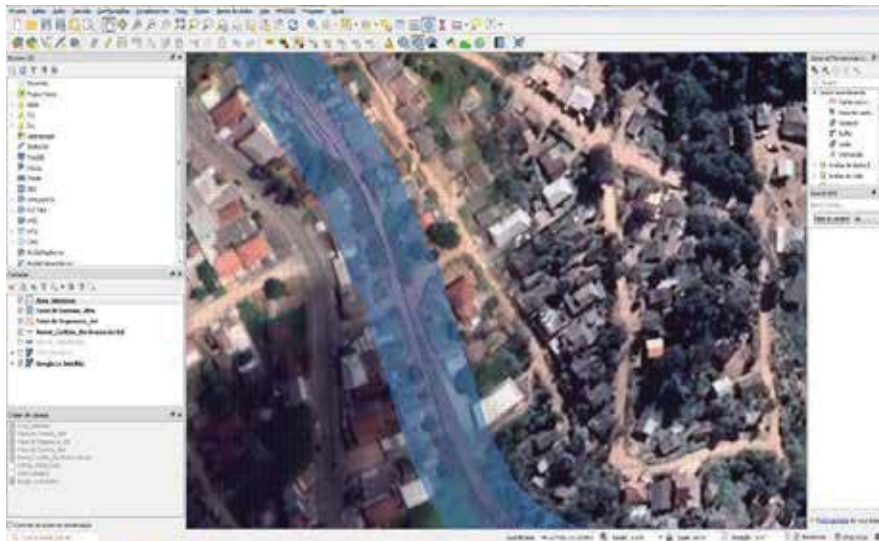
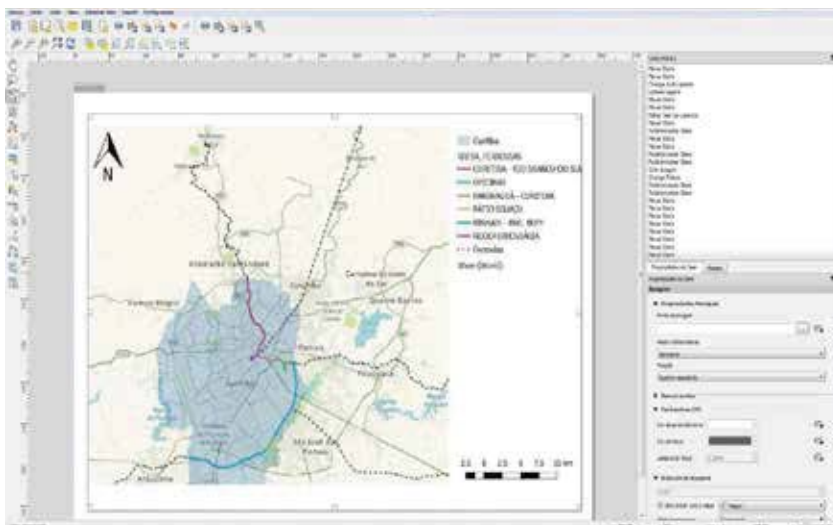


Figura 5 – Trecho de ocupação da faixa de domínio e da faixa de segurança



Salienta-se que entre os potenciais econômicos do município, encontra-se a atividade extrativa mineradora, com cerca de 20 indústrias de cal e calcário na região. Conforme o Anuário estatístico de produção origem/destino da ANTT (2018) para ferrovias, o tipo de mercadoria que é mais transportado no ramal que inicia em Rio Branco do Sul e passa por Almirante Tamandaré chegando à Curitiba e escoar sua produção para o Corredor 5 é basicamente o cimento acondicionado, conforme trecho situado na Figura 6. O tipo de mercadoria e suas respectivas quantidades podem ser visualizada na Tabela 1.

Figura 6 - Mapa de Localização



Fonte: Adaptada da Malha Sul

Tabela 1 – Mercadoria transportada de origem-destino

Mês/Ano	Ferrovia	Mercadoria ANTT	Origem		Destino		TU	TKU
			Estação	UF	Estação	UF		
01/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Cascavel	PR	8.865	6.076.975
01/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Londrina	PR	10.571	6.149.266
01/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Maringá	PR	17.073	10.285.799
02/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Cascavel	PR	6.030	4.133.577
02/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Londrina	PR	12.353	7.185.875
02/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Maringá	PR	17.250	10.392.435
03/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Cascavel	PR	6.568	4.502.377
03/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Londrina	PR	12.740	7.410.998
03/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Maringá	PR	18.103	10.906.333
04/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Cascavel	PR	6.959	4.770.408
04/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Londrina	PR	11.977	6.967.152
04/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Maringá	PR	18.378	11.072.009
05/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Cascavel	PR	6.533	4.478.384
05/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Londrina	PR	12.905	7.506.980
05/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Maringá	PR	17.586	10.594.861
06/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Cascavel	PR	6.512	4.463.989
06/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Londrina	PR	12.568	7.310.943
06/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Maringá	PR	20.207	12.173.909
07/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Cascavel	PR	7.380	5.059.004
07/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Londrina	PR	11.613	6.755.409
07/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Maringá	PR	19.308	11.632.297
08/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Cascavel	PR	10.199	6.991.434
08/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Londrina	PR	11.989	6.974.133
08/2019	RMS	Cimento acondicionado	Rio Branco do Sul	PR	Maringá	PR	22.443	13.521.009

Fonte: http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Anuario_Estatistico.html

• **Risco** está compreendido na potencialidade de dano decorrentes de atividades humanas. De acordo com o art. 927 do Código Civil

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

O ato ilícito supera as situações de negligência, imprudência ou imperícia, bem como pode se dar nos casos de abuso no exercício de um direito, além disso, o parágrafo único do mesmo artigo trata das atividades que são potencialmente geradoras de dano, caso esse que pode ser verificável naquelas concernentes às ferrovias.

Também cabe a verificação de que o risco na atividade de transporte nesse sub-ramal, além de individual e coletivo, também é difuso, pois provoca efeitos para todo o Município e, ainda, para os municípios atrelados diretamente à Almirante Tamandaré.

Outro ponto do tratamento da questão do risco diz respeito à sua forma de eliminação ou mitigação. No caso em questão, a empresa assumiu que a demanda do despejo seria suficiente do ponto de vista de sua responsabilidade para conter o problema. Ocorre que a medida proposta, o despejo, também é geradora de risco. Desse modo, só aparentemente ou superficialmente o problema seria resolvido, pois, o risco, ainda que reestabelecido em outros termos, persistiria para as famílias, talvez, em alguns casos, agravados pelas condições impostas pelo próprio despejo. Nesse sentido, vale lembrar que de acordo com o levantamento da Secretaria Municipal de Habitação, as famílias são de baixa renda ou baixíssima renda, além disso, muitos vivem no local há muito tempo, o que significa que construíram o seu patrimônio na área. Por fim, há um número expressivo de crianças e adolescentes que usam os serviços próximos ao local de moradia e que seriam diretamente prejudicados em uma remoção em que não fossem consideradas as proximidades de serviços e equipamentos públicos que são significativas da manutenção de vida e de sociabilidade e, principalmente a garantia de habitação e habitabilidade e proximidade com o trabalho, já que o custo com deslocamento é muito significativo.

Sendo assim, deve-se considerar nos casos em que for necessária a remoção em virtude do risco iminente, a responsabilidade da empresa sobre o plano de remoção com atendimento às famílias, definição da nova localização das casas, considerada a proximidade com as áreas atualmente ocupadas, além de evidentemente ocorrer a caracterização da medida como pertinente e urgente em virtude do risco.

Concluindo, tal como a classificação de risco às pessoas em virtude da proximidade da Ferrovia, deve-se realizar a Classificação de Risco de Despejo, de modo a não se repetir a ação de impacto e risco afastada.

Outro aspecto analisado diz respeito à metodologia de estudo da ferrovia em que se constata que é rotineira a prática da análise sistêmica nas questões afetas a própria ferrovia. Para a análise da atividade esta é isolada e os aspectos que implicam na realização ideal do

seu exercício e finalidade não são tratados na relação com o ambiente. Desse modo, ocorre certa hierarquização da atividade em relação ao ambiente.

No caso concreto do sub-ramal isso também ocorre. A cidade e a população nos estudos, ficaram subordinados à função-ótima da Ferrovia. Ocorre que a Ferrovia está em local inadequado para o seu funcionamento, portanto, ela deve ser estudada nas relações que estabelece com o meio, no caso, com a área urbana do Município de Almirante Tamandaré. Isso não significa limites à urbanização em áreas de risco, mas, medidas de segurança adequadas àquele espaço. Nestes estudos realizados, não foram encontrados e, portanto, analisados os estudos de impacto da Ferrovia sobre a cidade, tal como, por exemplo, o estudo de impacto de vizinhança. Nesse estudo, a Ferrovia busca a forma de melhor se integrar à cidade, inclusive porque os riscos não estão adstritos à proximidade apenas de moradias, mas, também de comércios, de mobilidade, ambientais em virtude das questões geológicas cársticas em partes do território do Município, da densidade populacional e construtiva em virtude da área metropolitana, do tratamento entre as áreas de ocupação de Ferrovia em Curitiba e em Almirante Tamandaré.

Em exercício rápido, imagina-se que Curitiba adote o despejo como medida de resolução da ocupação da faixa de domínio. O impacto sobre a cidade seria bastante considerável. O que se quer apresentar com isso é que a medida pode ser tomada e em alguns casos, a remoção pode ser necessária, porém, se realizada, deve ser aferida no conjunto das questões atinentes aos impactos, riscos e mitigações.

Em alguns casos, o risco pode ser muito significativo então a permanência pode não ser possível, mas, a saída deve ocorrer sem causar outros riscos, eventualmente até mais graves.

RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS

Dada a vastidão da malha ferroviária, a necessidade de garantir segurança à população e a racionalização de recursos públicos, indica-se nesse estudo, Recomendações Técnicas que não pretendem esgotar as possibilidades de respostas às questões concernentes aos conflitos gerados pela inconveniência de diferentes e colidentes usos do mesmo território, mas, apontar ações significativas de tratamento que vise minimizar os efeitos dos impactos e riscos próprios da atividade ferroviária.

A consideração sobre a localização inadequada da Ferrovia em área de urbanização consolidada, somada às condições gerais territoriais, econômicas e metropolitana do Município de Almirante Tamandaré provoca a necessidade de se buscar medidas que não signifiquem novos riscos.

Nesse sentido, é de se mencionar que o tema em pauta trata de questão histórica, relacional, de demanda coletiva e de natureza complexa. Entende-se que os processos envolvidos devem ser tratados e discutidos na esfera coletiva uma vez que apresentam questões que superam interesses meramente individuais.

A revisão da localização da Ferrovia permanece, devendo ser avaliada a necessidade de

construção de anéis ou contornos ferroviários e ponderada a possibilidade de suspensão de processos em situações que não apresentem riscos iminentes e que não possam ser imediatamente solucionados via conciliação.

São propostas as seguintes Recomendações Técnicas:

(i) Indicação de Projeto para a Área de Influência da Ferrovia

Apresentação de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA nos termos estabelecidos pelo DNIT, com a apresentação das áreas de influência direta e indireta.

Tendo em vista que o EVTEA visa resultados mais direcionados à Ferrovia e que o item socioeconômico não contempla questões sociais e, do ponto de vista econômico trata de questões específicas voltadas ao capital, outros estudos que considerem impactos sobre questões em áreas urbanas consolidadas, compatibilidades e incompatibilidades, portanto, sobre as dinâmicas da cidade sobre a Ferrovia e da Ferrovia sobre a cidade devem ser considerados.

Nesse sentido, indica-se a realização ou apresentação, caso existam, dos Estudos de Impacto Ambiental e de Impacto de Vizinhança, conforme determinação da Lei Federal n. 10257/2001, Estatuto da Cidade.

Os estudos devem abordar os impactos positivos e negativos sobre o Município, especialmente, quando considerado que a malha ferroviária corta parte expressiva da malha urbana de Almirante Tamandaré, inclusive as áreas com mais recursos públicos investidos em infraestrutura, equipamentos e serviços.

Entende-se que a responsabilidade de apresentação e tais projetos é da empresa concessionária.

(ii) Levantamento e Análise de Registros de Acidentes

Tendo em vista que o debate versa sobre os riscos da convivência entre a Ferrovia e a dinâmica do espaço urbano é relevante para a análise de risco e mitigação de risco o Relatório Anual sobre Acidentes, constando dentre outros elementos:

- a) o número de acidentes;
- b) os pontos críticos e a gravidade de acidentes na área de influência da Ferrovia com imagens dos locais;
- c) os tipos de acidentes;
- d) os danos e suas respectivas características, considerados os diferentes sujeitos atingidos;
- e) o acompanhamento realizado pela empresa concessionária;
- f) as ações de segurança e proteção;
- g) as ações mitigadoras.

(iii) Comparação com trechos anteriores e subsequentes

A extensão da Ferrovia supera os limites do Município de Almirante Tamandaré, conectando-se com Municípios com população, densidade e pontos críticos de localização e de acidentes mais significativos.

A empresa concessionária deve demonstrar como tem atuado em Municípios que apresentam situações mais críticas, em virtude de adensamento construtivo e populacional, número de cruzamentos, limites ao tráfego etc. tal como Curitiba e, em relação a outros que apresentam características semelhantes, de modo a estabelecer um roteiro de ações adequadas e pertinentes às condições gerais e específicas de segurança considerando, dentre outros aspectos, adensamento populacional, área de infraestrutura, equipamentos e serviços públicos, áreas de preservação de patrimônio natural ou construído.

(iv) Plano de Remoção

A medida apresentada pela empresa para a mitigação dos efeitos do impacto da Ferrovia sobre o Município indica à propositura de ações judiciais de reintegração de posse significativas do deslocamento de pessoas via despejo como meio de contenção do risco.

Tendo em vista que o despejo também apresenta risco, indica-se:

(i) levantamento e análise das espécies de risco e de sua gradação com Tabela de Classificação de Risco às Pessoas, tal como a que foi estabelecida para o risco de acidentes nas proximidades da Ferrovia;

(ii) realização de Plano de Relocação com indicação de localização próxima à área do despejo, e com indicação de medidas adequadas e seguras concernentes à remoção.

Uma vez que as atividades econômicas são beneficiárias dos resultados econômicos de suas atividades, as responsabilidades e respectivos ônus do exercício de suas respectivas ações também são de sua responsabilidade.

Entende-se que o Plano deve ser realizado pela empresa concessionária, dado que o impacto e o risco são provocados pelo exercício da atividade econômica. Nesse sentido, devem ser realizados também os estudos e ações mitigadoras já estabelecidos no item (i) das Recomendações Técnicas.

(v) Medidas de Segurança na Operação

A empresa deve apresentar o Plano de Segurança de Operação, bem como realizar as medidas apresentadas no Plano observando dentre outros documentos, o Manual de Projeto de Interseções/DNIT, especialmente no que diz respeito aos cuidados decorrentes do uso da sinalização passiva e, também, da sinalização ativa, em virtude da quantidade de cruza-

mentos e dos limites de mobilidade impostos pela Ferrovia a toda população.

Outras medidas de segurança também devem ser observadas, especialmente com vistas ao atendimento das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei federal n. 12587/2012.

O monitoramento das atividades, suas ações e resultados devem ser devidamente publicizados.

Além das áreas de tráfego difuso, também aquelas consideradas como faixa de domínio, especialmente definidas na “Classificação de Risco às Pessoas” (ANTT) como de risco alto e muito alto devem ser identificadas com o objetivo de prevenir e inibir outros usos ou aproveitamentos conflitantes.

Considera-se importante também a propositura de projeto e implementação de contorno ferroviário, tal como já vem sendo objeto de debate² nos Municípios integrantes da malha ferroviária metropolitana em que a rede atravessa as áreas urbanas, caso por exemplo de Curitiba e Almirante Tamandaré.

(vi) Ações Compartilhadas

Há necessidade de diálogo entre os agentes mais diretamente implicados nos problemas e questões decorrentes da Ferrovia.

Ações conjuntas podem minimizar os danos decorrentes dos impactos. Tais ações podem ser planejadas e realizadas pelos agentes públicos e privados.

Entende-se que do ponto de vista das responsabilidades, esta é objetiva no que diz respeito à empresa operadora do serviço de transporte.

Por fim, entende-se que compreendida a complexidade da questão da disputa de usos em território de urbanização consolidada com presença de atividade de risco, as ações devem contemplar as diferentes ordens de interesses que estão vigentes naquele mesmo espaço.

² A proposta de contorno ferroviário já vem sendo proposta pelo Município de Curitiba, tal como ser observado na reportagem publicada na página da Prefeitura, em 31/05/2019 Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/curitiba-dara-suporte-a-secretaria-nacional-de-mobilidade/50744>

A proposta não é atual e já contava, desde 2009 com plano de desativação do ramal ferroviário de Curitiba, mas, considerava também o Município de Almirante Tamandaré, como pode ser visto na reportagem do Jornal Gazeta do Povo em 05/08/2009. Dizia a reportagem ... “O plano consiste na desativação do ramal ferroviário ao longo de Curitiba, Almirante Tamandaré e Pinhais, numa extensão de 41,2 quilômetros. O projeto prevê a criação de dois traçados. O primeiro deles, a oeste, passaria pela Cidade Industrial de Curitiba (CIC) e contornaria o perímetro urbano de Almirante Tamandaré, paralelamente aos traçados dos Contornos Norte e Sul, chegando ao antigo ramal que liga Curitiba a Araucária. O outro traçado, a leste, seria implantado paralelamente ao Canal Extravasador, ao longo do Rio Iguaçu, ligando Piraquara a São José dos Pinhais. O desvio se conectaria ao ramal existente após a zona urbana de Pinhais, em direção a Piraquara, e integraria também o aeroporto Afonso Pena, em Pinhais, e os portos de Antonina e Paranaguá.” Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/contorno-ferroviario-aprovado-bridtlv6r3zep7lw85ot3kp5a/>

Para tanto, a ponderação de direitos, a razoabilidade, a pertinência e a adequabilidade das ações são fundamentais na minimização dos riscos e dos impactos, especialmente sobre aqueles que se apresentam de modo mais frágil na teia de relações necessariamente estabelecidas em virtude dos usos do território e que demandam direitos considerados fundamentais, essenciais à manutenção de vida.

O despejo também apresenta risco e as medidas concernentes à necessidade de relocação devem contemplar as condições gerais territoriais e econômicas do próprio Município, a proximidade da área hoje ocupada, as condições de habitabilidade e a segurança da posse na nova moradia.

Curitiba, 29 de janeiro de 2020.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Relatório de Avaliação e Classificação de Risco de Invasões na Faixa de Domínio no município de Almirante Tamandaré/PR: ação Civil Pública n. 5042024-28.2018.4.04.7000. 2019.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Relatório n. 102/2019/COFER/URRS. Inspeção Eventual Rumo Malha Sul S.A.. Trecho Sub-ramal de Rio Branco do Sul Segmento: km 13,00 ao KM 27,00 (Município de Almirante Tamandaré. 2019.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Anuário estatístico. Transporte de Carga Origem/Destino – 2006-2019. Disponível em: http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/Anuario_Estatistico.html.

BRASIL. Código Civil, Lei Federal n. 10406/2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. DNIT Glossário de Termos Ferroviários. Disponível em: <https://189.9.128.64/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf>. p. 23.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. DNIT Glossário de Termos Ferroviários. Manual de Projeto de Interseções/DNIT. Disponível em: http://www1.dnit.gov.br/ipr_new/..%5Carquivos_internet%5Cipr%5Cipr_new%5Cmanuais%5CMANUAL_DE_PROJETO_DE_INTERSECOES_Versao_Final.pdf.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações Ferroviárias do Brasil. Atualizado em 19/02/2018 Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-riobranco/almtamandare.htm>.

Jornal Gazeta do Povo em 05/08/2009 <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/contorno-ferroviario-aprovado-bridtv16r3zep7lw85ot3kp5a/>.

Município de Curitiba. página da Prefeitura, em 31/05/2019 Disponível em: <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/curitiba-dara-suporte-a-secretaria-nacional-de-mobilidade/50744>.

ANEXO

Levantamento das famílias realizado pela Secretaria Municipal de Habitação

LISTAGEM MORADORES JARDIM DAS OLIVEIRAS

Nº	NOME DO RESPONSÁVEL FAMILIAR	ENDEREÇO	CRIANÇA/ADOLESCENTE	IDOSO	PESSOAS COM DEFICIÊNCIA
1	ADRIELI MARA RODRIGUES LISBOA	RUA VERONICA CASTRO PEREIRA, 169	2	0	0
2	ALLAN RAFAEL DE ABREU	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 53	1	0	0
3	ANA PAULA RODRIGUES NOZARET	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 130	1	0	0
4	ANA LUCIA RIBEIRO DA SILVA	RUA DEZ, 15	1	0	0
5	ANGELICA RODRIGUES DA SILVA	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 361	4	0	0
6	ARIANE LISBOA DOS SANTOS RODRIGUES	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 310	4	0	0
7	ARIEL PEREIRA DA SILVA	RUA ANTONIO JOHNSON, 3011	1	0	0
8	ARINA DOS ANJOS	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 60	0	0	1
9	CLEIDE LISBOA RODRIGUES	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 28	6	0	1
10	CLEIDE PINTO DE PAULA	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 05	3	0	0
11	DENIR RODRIGUES	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 361	0	0	0
12	DEUSILENE DO ROCIO DA SILVA	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 55	0	0	1
13	DENISE PATRICIA EWANGELISTA	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 310 F	2	0	0
14	ELAINE RIBEIRO DA SILVA	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 43	3	0	0
15	FRANCIELE FARIA DE LARA	RUA UNIÃO DA VITÓRIA, 55	2	0	0
16	GENIDOS SANTOS DE MENEZES	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 54	2	0	0
17	JOÃO ALVES DOS SANTOS	RUA JULIETA SOUTO DE ANDRADE, 3075	1	0	0
18	KEVELIN DOS SANTOS RODRIGUES	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 44	2	0	1
19	LORENA DE OLIVEIRA PEDROSO	RUA ANTONIO JOHNSON, 29	1	0	0
20	MARCIO ANTONIO GIBIKOSKI	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 43	2	0	0
21	MARIA ELIZABETH MOREIRA	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 56	0	0	0
22	MARIA JOSÉ RODRIGUES DOS SANTOS	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 19	2	0	0
23	MARIANA RODRIGUES	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 19	1	0	0
24	MARLI DE APARECIDA SANTOS	RUA JULIETA SOUTO DE ANDRADE, 950	1	0	0
25	MARLI RODRIGUES	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 120	2	0	0
26	NATALINO HERECHUK	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 39	0	0	0
27	ODETE MATEUS	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 40	0	0	1
28	ROBSON MISGA DE LIMA	RUA MARIA ROSA MOREIRA DOS SANTOS, 56	0	0	0

COMPOSIÇÃO FAMILIAR	RENDA FAMILIAR	SITUAÇÃO DO IMÓVEL	TEMPO NO LOCAL
4	R\$ 1.200,00	PRÓPRIO	7 ANOS
2	R\$ 1.200,00	CEDIDA	5 ANOS
3	R\$ 400,00	PRÓPRIA	8 ANOS
3	R\$ 200,00	ALUGADA	X
6	R\$ 653,00	PRÓPRIA	X
6	R\$ 1.575,00	PRÓPRIA	22 ANOS
3	R\$ 2.700,00	OCUPAÇÃO	X
1	R\$ 998,00	OCUPAÇÃO	2 ANOS
11	R\$ 998,00	PRÓPRIA	X
5	R\$ 1.200,00	OCUPAÇÃO	30 ANOS
2	R\$ 239,00	PRÓPRIA	20 ANOS
4	R\$ 1.998,00	PRÓPRIA	X
4	R\$ 2.400,00	OCUPAÇÃO	10 ANOS
4	R\$ 465,00	PRÓPRIA	X
4	R\$ 1.169,00	OCUPAÇÃO	6 ANOS
4	R\$ 1.500,00	OCUPAÇÃO	X
3	R\$ 1.300,00	PRÓPRIA	X
4	R\$ 1.200,00	PRÓPRIA	17 ANOS
3	?	PRÓPRIA	3 ANOS
6	R\$ 1.400,00	OCUPAÇÃO	X
2	R\$ 800,00	PRÓPRIA	13 ANOS
4	R\$ 500,00	PRÓPRIA	X
3	R\$ 1.080,00	OCUPAÇÃO	7 ANOS
3	R\$ 1.200,00	OCUPAÇÃO	13 ANOS
3	R\$ 1.100,00	OCUPAÇÃO	X
2	R\$ 1.190,00	PRÓPRIA	17 ANOS
3	R\$ 2.289,00	OCUPAÇÃO	27 ANOS
2	R\$ 2.300,00	PRÓPRIA	8 ANOS