



Nova Friburgo, RJ, 06 de novembro de 2018.

OFÍCIO PGM.REE N°. 1654/18

Processo Administrativo n° 25908/18

Ofício n° 141/SEC/18 – Requerimento de Informações n° 106/18

De ordem do Excelentíssimo Senhor Prefeito, Sr. Renato Bravo, acusamos o recebimento do expediente acima mencionado.

Encaminhamos cópias do material apresentado pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, para as considerações do estilo.

Respeitosamente,


ULISSES DA GAMA
Procurador Geral do Município
Matricula 200.1001


Rodrigo de Lima Carvalho
Subprocurador de
Processos Administrativos
PMNF - Mat. 200.0023

Ao Excelentíssimo Senhor
Alexandre Cruz
DD. Presidente da Câmara Municipal de Nova Friburgo - RJ
Em Mãos.





Estado do Rio de Janeiro
PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA FRIBURGO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ORDEM E MOBILIDADE URBANA

PROCESSO Nº: 25908/2018
DATA: 06/11/2018
FLS: 04
RUBRICA: [assinatura]



Processo Administrativo nº 25908/2018

À PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO

Referente ao Requerimento de Informações nº 106/2018

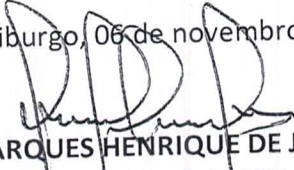
Dr. Procurador,

Cumprimentando-o cordialmente, em resposta ao Requerimento de Informações em epígrafe, informa a SMOMU que as pertinentes respostas seguem acostadas aos autos.

Por oportuno, cumpre informar ainda, que está agendada para o próximo dia 09/11/2018, Audiência Pública na Câmara Municipal sobre este mesmo tema, onde serão melhores explanados pela SMOMU através de estudos próprios, relatórios e slides os motivos pelos quais ensejaram as mudanças no trânsito das Braunes.

Sendo o que há para expor, nos colocamos a disposição para dirimir eventuais dúvidas, aproveitando o ensejo para renovar os votos de estima e consideração.

Nova Friburgo, 06 de novembro de 2018.


MARQUES HENRIQUE DE JESUS
Secretário SMOMU
Matr. 200.0396



Estado do Rio de Janeiro
PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA FRIBURGO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ORDEM E MOBILIDADE URBANA

PROCESSO Nº:	25908/2018
DATA:	de 11 / 2018
FLS:	09
RUBRICA:	<i>[assinatura]</i>



Nova Friburgo, 6 de novembro de 2018.

De: Marcelo Amorim Monteiro
Arquiteto e Urbanista
Gerente da Secretaria Municipal de Ordem e Mobilidade Urbana

Ao Gunther Sichel
Gerente Jurídico

ASSUNTO: Requerimento de informações

PROCESSO: 25908/2018

Caríssimo,

Em resposta ao requerimento de informações:

1 – As mudanças foram implementadas para adequar a infraestrutura viária do local referido ao aumento substancial de tráfego que ocorreu ao longo dos anos. Tal incremento se deu:

1.1 - Pelo adensamento demográfico, nas localidades atendidas por tal sistema viário elencados a seguir, as quais utilizam as vias como opção preferencial de chegada ao centro e retorno a residência, como vias alternativas para evitar engarrafamentos em outras vias já saturadas.

1.1.1 Braunes

1.1.2 Santa Elisa

1.1.3 Catarcione



Estado do Rio de Janeiro
PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA FRIBURGO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ORDEM E MOBILIDADE URBANA

PROCESSO Nº:	25909/2013
DATA:	06/11/2013
FLS:	10
RUBRICA:	



- 1.1.4 Santa Luzia
- 1.1.5 Boa Esperança
- 1.1.6 Fazenda Bela Vista
- 1.1.7 Nova Suíça
- 1.1.8 Varginha
- 1.1.9 Chácara do Paraíso
- 1.1.10 Amparo
- 1.1.11 Toledo

1.2 - Pelo aumento exponencial do número de veículos e complementar opção da população por esse modal;

1.3 - Pela instalação de polos geradores de viagens (P.G.V.'s) no tecido urbano atendido pelo sistema em questão, a destacar a relevância do impacto causado pela Universidade Estácio de Sá, que ao longo de quase 20 anos de operação atende aproximadamente 4000 usuários por dia;

Portanto restam bastantes esses argumentos para justificar a intervenção. Não obstante,

2 – Foram sim feitos estudos técnicos para embasar as mudanças. Tais estudos foram resultado de uma análise de trabalhos que foram realizados sobre o tema da mobilidade urbana por outras administrações, tendo contado os mesmos com maior ou menor grau de acuidade, mas serviram perfeitamente para que embasássemos com segurança a implantação das modificações no sistema viário Sara Braune/Visconde de Itaboraí. Seguem em anexo um extrato dos trabalhos.

3 – Para que sejam efetuadas mudanças de trânsito, devemos cuidar para, ao avaliarmos demandas e comportamentos do contingente atacado, não deixemos contaminar o estudo por amostragem não representativa da função da infraestrutura em tela.



Estado do Rio de Janeiro
PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA FRIBURGO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ORDEM E MOBILIDADE URBANA

PROCESSO Nº:	25908/2018
DATA:	06 / 11 / 2018
FLS:	11
RUBRICA:	



Lembrando que a mesma não pode ser disposta para o usufruto de parte da população em detrimento de maioria, afinal nunca é demais ressaltar que a cidade e sua infraestrutura, pertencem igualmente a todos os cidadãos. Portanto apesar de termos identificado que havia descontentamento de parte dos atingidos, pudemos atestar que tal insatisfação era decorrente na maioria das vezes de um acréscimo em cada viagem em no máximo 323 metros, considerado irrelevante.

No mais, houve muitas reclamações com relação a insegurança de condições trânsito de veículos e pedestres nas vias Visconde de Itaboraí e Vicente de Moraes. Tais demandas foram manifestas desde administrações anteriores que optaram por instalar dispositivos de redução de velocidade, aprimorar a sinalização e instalar espelhos convexos em cruzamentos perigosos, todas medidas paliativas. Os registros dessas reações podem ser apreendidos de processos administrativos que tramitaram ou tramitam pelo sistema de fluxo de processos da Municipalidade e estão à disposição de qualquer interessado. Optou-se também, devido à dificuldade técnica de apurar demandas oriundas de opiniões de moradores, por fazer a modificação em caráter experimental para avaliar o funcionamento do sistema e a reação dos atores impactados.

Aspirando o mitigar das questões apresentadas e dispondo-nos a maiores esclarecimentos,

Cordialmente

Marcelo Amorim Monteiro
CAU-RJ A39290-1
Gerente de Ordem e Mobilidade Urbana
Mat. nº 200.0784



Estado do Rio de Janeiro
PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA FRIBURGO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ORDEM E MOBILIDADE URBANA

PROCESSO Nº:	25905/2018
DATA:	06/11/2018
FLS:	12
RUBRICA:	



Anexo I

Extrato de estudos em mobilidade urbana

Anexo II

Evolução do adensamento demográfico de localidades atendidas pelo referido sistema viário



Estado do Rio de Janeiro
PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA FRIBURGO
SECRETARIA MUNICIPAL DE ORDEM E MOBILIDADE URBANA

PROCESSO Nº:	2898/2018
DATA:	06/11/2018
FLS:	13
RUBRICA:	<i>[Handwritten Signature]</i>



ANEXO I

PROFESSOR Nº 25964/2016
 DATA 06/11/2015
 RUBRICA

SISTEMA VIÁRIO

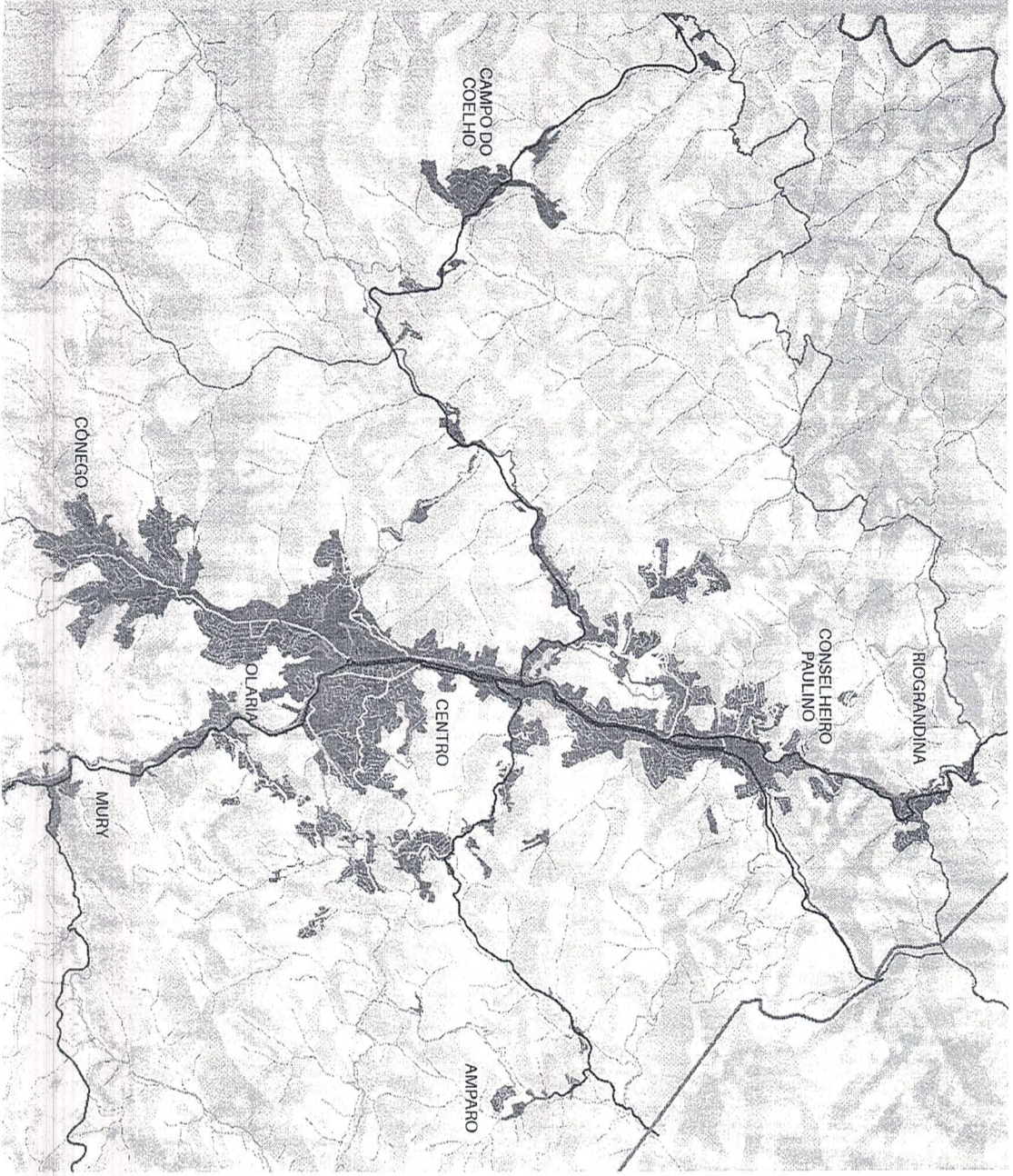
O sistema viário demonstra as possibilidades de locomoção na malha urbana principal e as conexões oriundas a partir da área central, que se distribuem pelo território, os demais locais possuem uma estrutura viária menor.

A ampla oferta de vias reflete o uso massivo do transporte rodoviário como principal alternativa de mobilidade, seja através dos ônibus ou pela utilização intensa de automóveis particulares. As conexões com os demais pontos mais distantes do município ou as ligações intermunicipais são feitas pelas vias principais, e então nota-se que devido a geografia do local e a falta de planejamento viário, certas conexões são feitas de forma muito pouco racional, aumentando o trânsito da região.

A rodovia RJ-116 corta o município, acompanhando a ocupação urbana do vale do Rio Bengales, o que gera um fluxo intenso de caminhões na cidade, incluindo nas avenidas centrais.

Classificação viária baseada na conectividade das centralidades conforme escadas de alcance:

- Vias Arteriais
 - Arteriais Principais
 - Via Expressa
- Vias de Conexão
- Vias Coletoras
 - Coletoras Principais
 - Coletoras Secundárias
- Vias Locais



LEGENDA

- VIAS ARTERIAIS
- ARTERIAIS PRINCIPAIS
- VIA EXPRESSA
- VIAS DE CONEXÃO
- VIAS COLETORAS
- COLETORAS PRINCIPAIS
- COLETORAS SECUNDÁRIAS
- VIAS LOCAIS
- LIMITE MUNICIPAL
- HIDROGRAFIA PRINCIPAL
- ÁREA URBANIZADA (2014)



FONTES ELABORADAS SIGCHI/LEITE PROJETOS SOBRE DADOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA FRIBURGO GAZOLE EARTH PEO, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA E INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPaciaIS CONSULTORIA IZLP ARQUITETURA - ARQUITETOS PROJETOS

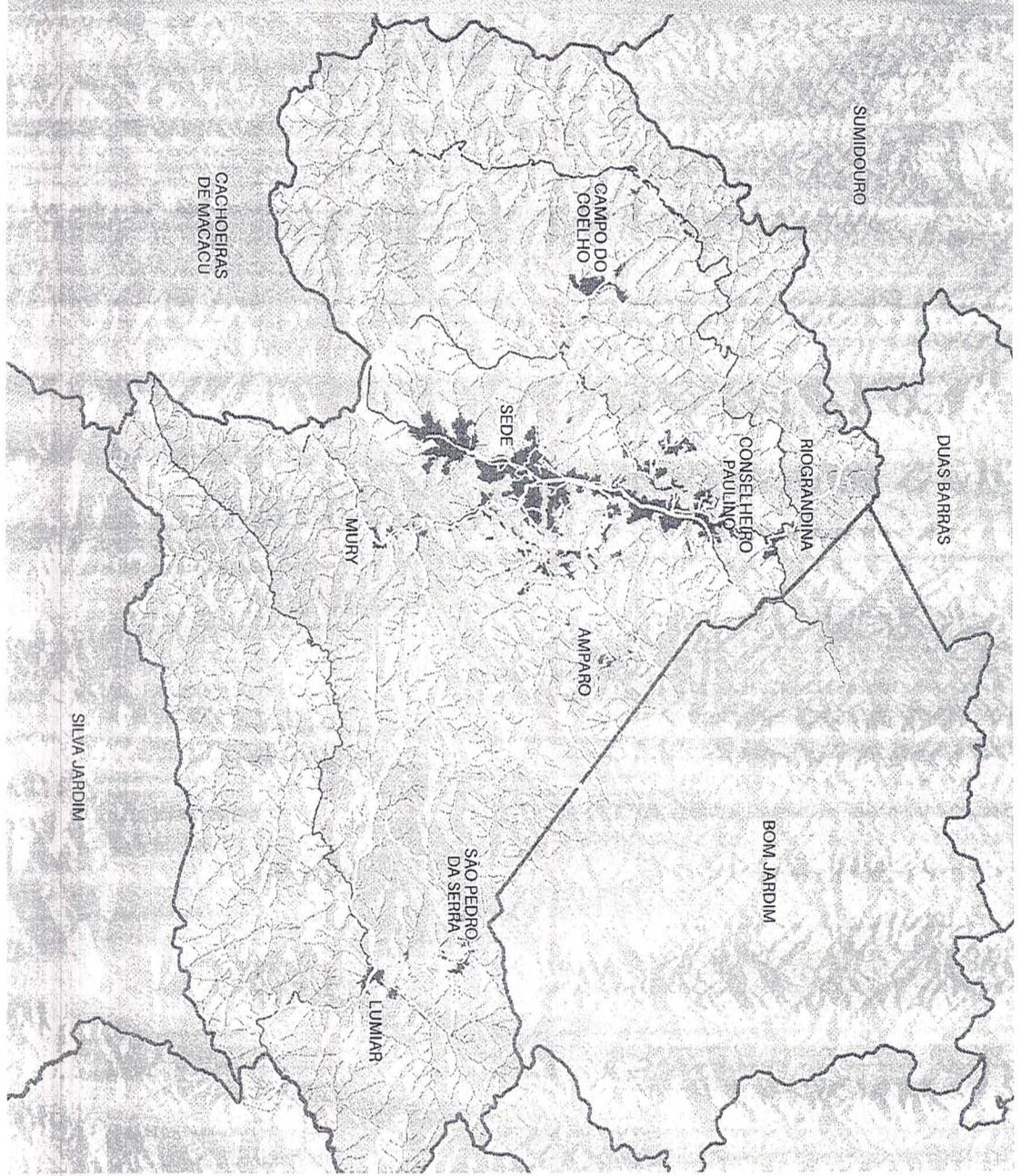
ROTAS ALTERNATIVAS



O excesso de veículos nas vias principais da cidade vem gerando situações de baixíssima mobilidade para os veículos nos horários de pico, que muitas vezes parecem travar na mesma velocidade da circulação a pé. A priorização da circulação de pedestres em detrimento ao estacionamento de veículos nas áreas de maior centralidade e outra demanda clara.

Para que a circulação a pé, o uso de bicicletas e o transporte coletivo sejam prioritários e fundamental pensar em rotas alternativas para o transporte de carga e para a circulação dos automóveis individuais. No primeiro caso, a fixação de horários especiais para a circulação de caminhões na RJ 116 e a implantação da Avenida do Contorno (em fase de licitação junto ao DER - Governo do Estado do Rio de Janeiro) surgem como alternativas.


Em relação ao trânsito de automóveis na cidade, percebe-se que a redução do número de vagas no Centro e a oferta de áreas de estacionamento em zonas periféricas poderiam contribuir para o desestímulo do uso do automóvel nas áreas de maior centralidade.



- LEGENDA**
-  ROTAS ALTERNATIVAS
 -  LIMITE MUNICIPAL
 -  SISTEMA VIÁRIO
 -  HIDROGRAFIA PRINCIPAL
 -  ÁREA URBANIZADA (2014)



FONTE: ELABORAÇÃO STRUTURANTE PROJETOS SOBRE DADOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA FRIBURGO GOOGLE EARTH PRO, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA E INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPaciais. CONSULTORIA IZLP ARQUITETURA / ARQUITRACÇO PROJETOS

PROCESSO Nº: 25909/2014
 DATA: 08/11/2018
 R. S.: 16
 RUBRICA: 

DENSIDADE POPULACIONAL

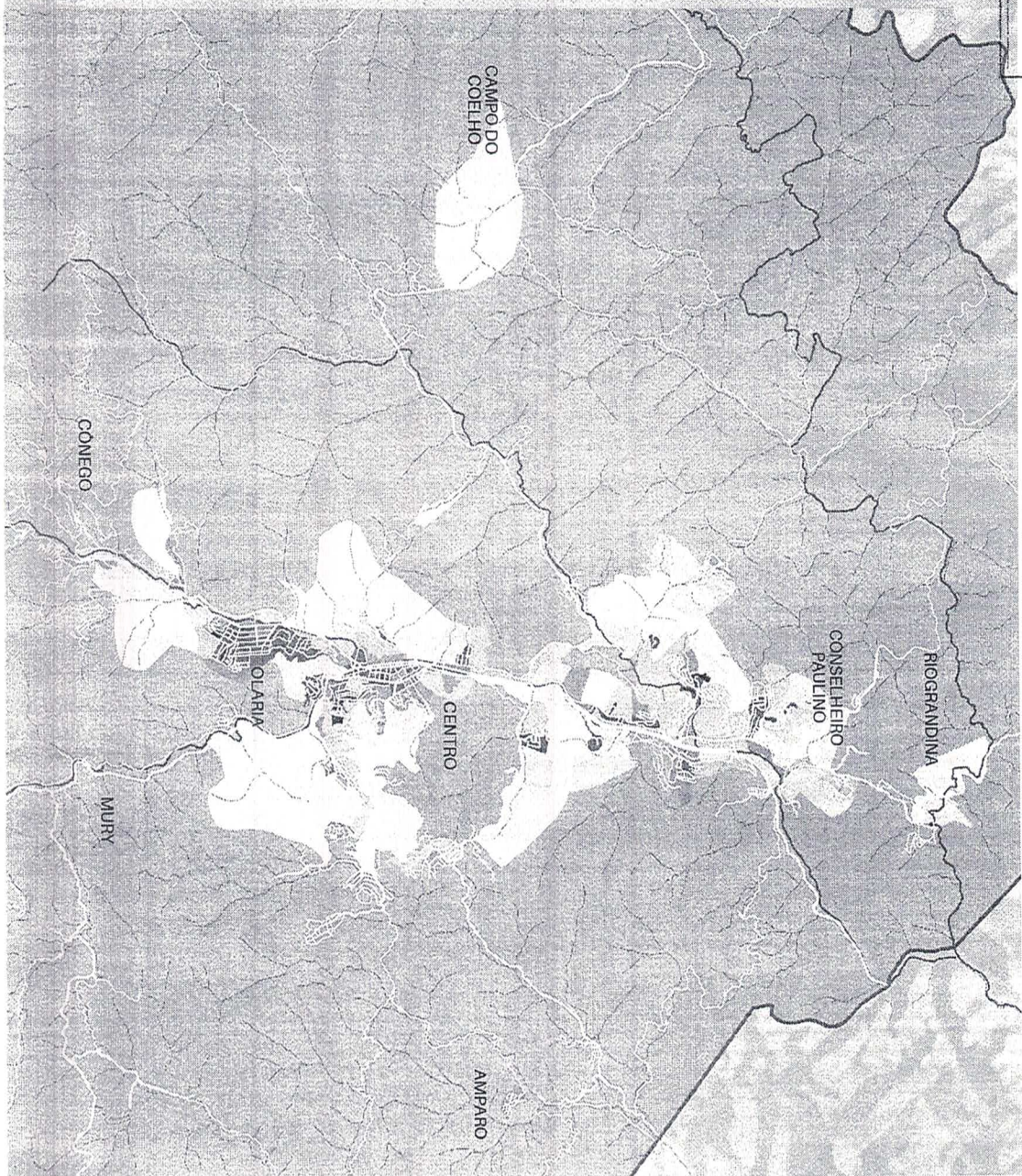


Nova Friburgo não é uma cidade com alta densidade populacional. Suas áreas mais densas se concentram entorno de 100 a 250 habitantes por hectare, em alguns poucos casos encontra-se locais com números maiores que esse.









A mancha urbana principal, em sua grande maioria, tem a densidade populacional girando em torno de 25 a 50 habitantes por hectare. Isto demonstra duas situações: a primeira é que a cidade, apesar de concentrada em um eixo de ocupação, não ocupa sua área com todo seu potencial de adensamento; a segunda situação são as construções que não possuem gabaritos muito altos ou são casas unifamiliares em grandes lotes, o que resulta em densidades baixas.

Para efeitos comparativos, Barcelona é uma cidade bem desenvolvida e que possui um adensamento médio de 340hab/ha.

Quando uma cidade média como Nova Friburgo apresenta uma densidade média abaixo de 100hab/ha, demonstra que o município possui condições plenas de crescer e se desenvolver ainda mais, sem ter que expandir seu perímetro urbano.



LEGENDA

-  MENOR QUE 5
-  5 - 15
-  15 - 25
-  25 - 50
-  50 - 100
-  100 - 250
-  250 - 500
-  ACIMA DE 500*

*HAB/HA (CENSO 2010)

-  LIMITE MUNICIPAL
-  SISTEMA VIARIO
-  HIDROGRAFIA PRINCIPAL



FONTES: ELABORAÇÃO STUCHKALEITE PROJOTOS SOBRE DADOS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE NOVA FRIBURGO GOOGLE EARTH PRO, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA E INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS



população de 184.460 habitantes² (menos de dois habitantes por veículo). Os tipos de veículos que mais impactaram esta estimativa foram as caminhonetes (crescimento de 300% em 9 anos) e motocicletas (crescimento de 250% em 9 anos). Neste mesmo período enquanto o número de automóveis aumentou 60%, o número de ônibus aumentou apenas 34%. O incremento da frota de caminhões em apenas 13% no mesmo período revela duas situações: que os caminhões estão sendo substituídos por caminhonetes, ou automóveis comuns, para o transporte de boa parte das mercadorias produzidas na cidade; e que o grande número de caminhões circulando pelas rodovias que cruzam o município não tem placa de Nova Friburgo. Apesar dos caminhões impactarem tremendamente o trânsito na região, seus impostos não são revertidos em benefício da estrutura viária da cidade.

Dados da frota de Nova Friburgo			
	2005	2010	2014
População	177.388	182.082	184.460
Número total de veículos	57.411	84.581	106.846
Nº Habitantes por veículo	3,08	2,15	1,72

Dados da frota da cidade do Rio de Janeiro			
	2005	2010	2014
População	6.094.183	6.320.446	6.453.682
Número total de veículos	1.508.731	2.063.521	2.576.947
Nº Habitantes por veículo	4,03	3,06	2,50

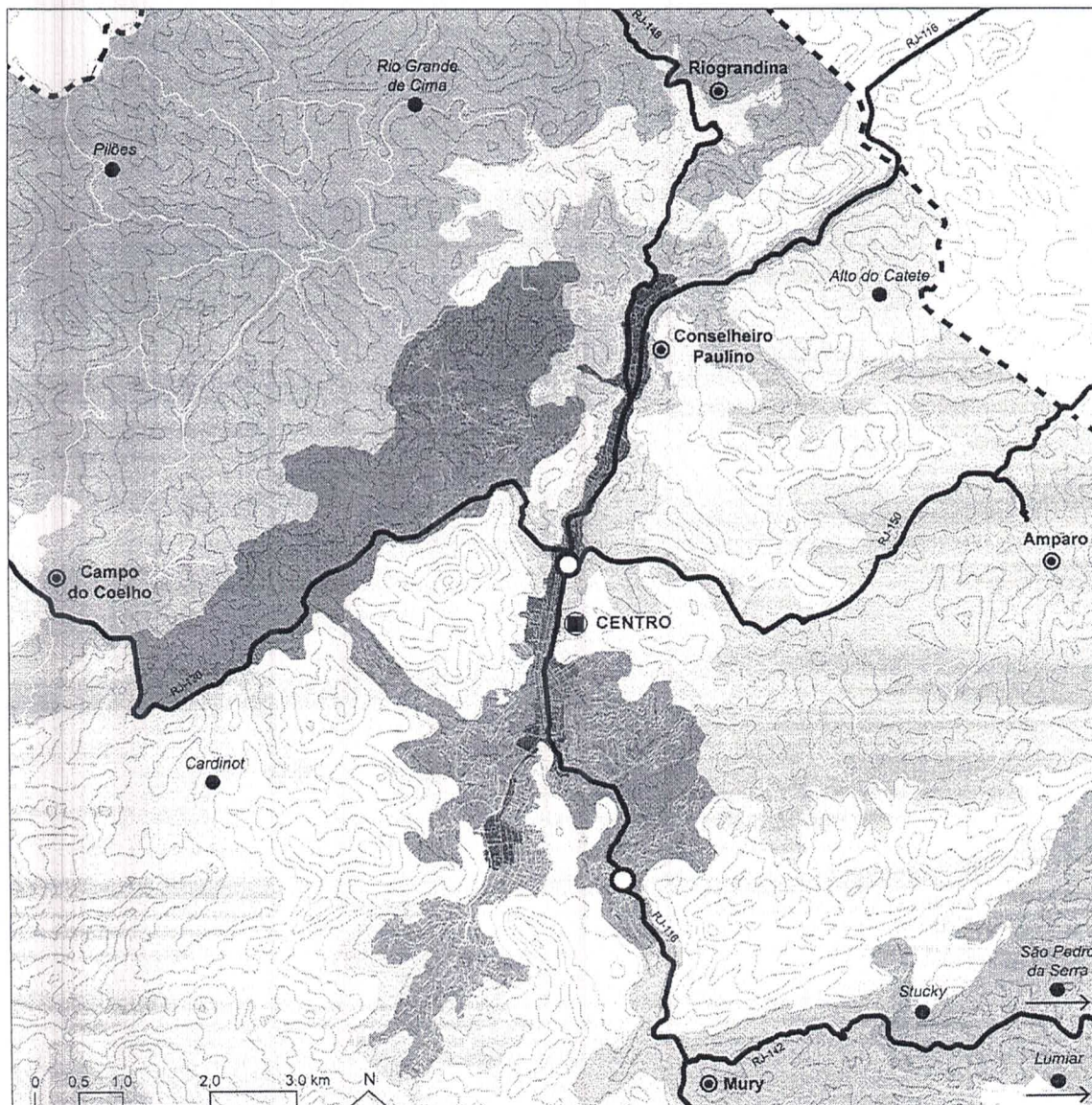
Fig. 10 - Dados comparativos municípios do Rio de Janeiro e Nova Friburgo
Fonte: IBGE Censo 2000/2010, Estimativas 2005 e 2014.

Dados da frota de Nova Friburgo			
	2005	2010	2014
Número total de veículos	57.411	84.581	106.846
Nº automóveis	43.451	56.142	69.695
Nº caminhões	3.202	3.265	3.622
Nº caminhonetes	2.180	5.011	6.449
Nº ônibus	273	313	366
Nº Motocicletas	7.113	13.737	17.892
Outros	1.192	6.113	8.822

Fig. 11 - Frota de automóveis do Município de Nova Friburgo
Fonte: IBGE Censo 2000/2010, Estimativas 2005 e 2014 .

Esta situação fica mais crítica quando consideramos a população flutuante de Nova Friburgo, por exemplo, aqueles que residem em outras cidades, mas passam parte da semana em Nova Friburgo por motivos de trabalho, saúde ou educação. A cidade é um centro regional de serviços e comércio para as cidades próximas e concentra importantes instituições de ensino como colégios e universidades, centros de saúde e comércio específico. Estima-se que além dos 184.460 habitantes residentes na cidade existam mais 65.000 habitantes flutuantes, muitos dos quais também fazem uso de automóveis particulares.

² Estimativa feita pelo IBGE para 2014. O último censo é de 2010.



Legenda

- | | | | | | |
|--|---|--|---|--|-----------------------|
| | Zona de Restrição 1 - ZR-1 | | Zona de Requalificação Urbana 3 - ZRU-3 | | RJs |
| | Zona de Restrição 2 - ZR-2 | | Zona de Especial Interesse de Proteção do Ambiente Cultural - ZEIPAC - Centro | | Limite Municipal |
| | Zona de Transição 1 - ZT-1 | | Zona de Especial Interesse Ambiental - ZEIA | | Terminais Rodoviários |
| | Zona de Transição 2 - ZT-2 | | Zonas Urbanas Controladas - ZUC | | Centro do Município |
| | Zona de Expansão Orientada 1 - ZEO-1 | | Área de Desenvolvimento Rural Sustentável | | Centro do Distrito |
| | Zona de Expansão Orientada 2 - ZEO-2 | | | | Localidade |
| | Zona de Requalificação Urbana 1 - ZRU-1 | | | | |
| | Zona de Requalificação Urbana 2 - ZRU-2 | | | | |

Fig. 12 - Zoneamento do Plano Diretor de Nova Friburgo (2007). Fonte: Plano Diretor Participativo de Nova Friburgo – RJ, 2007 (Mapa V. a- Zona e Subzonas urbanas da UTP do Rio Bengalas e Ribeirões).

Apesar do Plano Diretor de 2007 considerar todos os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade para reduzir o estoque de terrenos vazios em Nova Friburgo, pouca coisa se alterou nos últimos oito anos. O trecho entre o Centro de Nova Friburgo e Conselheiro Paulino ainda possui muitos lotes vazios, áreas de estacionamento ou galpões industriais sem uso. Nesta região, o adensamento habitacional seria recomendável, pois o trecho concentra os principais equipamentos públicos de serviço, de comércio e lazer. Mesmo na área entre o Centro e Olaria, que possui densidades maiores, há ainda oferta de terrenos vazios e de imóveis passíveis de serem objeto de renovação, sobretudo em suas bordas.

5.1.2 Proposta Conceitual

O “Plano de Desenvolvimento Urbano Estratégico de Nova Friburgo” (PDUE) propõe reduzir as zonas de expansão e estimular o adensamento nas áreas já infraestruturadas, considerando que o adensamento urbano deve seguir os eixos de mobilidade, que deverão ser qualificados com novas soluções para melhoria do transporte público, objetivando uma cidade mais compacta, que ofereça melhores opções e mais conforto nos deslocamentos rotineiros da população. O Plano Estratégico propõe a criação de novas oportunidades que equilibrem as dinâmicas urbanas de uma cidade que por um lado deve buscar se conter em suas centralidades existentes (oportunidades de moradia, trabalho, serviços e atividades cotidianas) para promover maior inclusão sócio-territorial; e por outro lado, poderia ainda receber a formação de centralidades secundárias estratégicas em regiões mais afastadas do Centro, caso promovessem dinâmicas econômicas geradoras de emprego e serviços. Esta rede de centralidades, bem hierarquizada, poderá otimizar as infraestruturas de transporte existentes, gerir melhor os deslocamentos, e ao mesmo tempo reforçar e qualificar as centralidades existentes, sobretudo o Centro de Nova Friburgo.

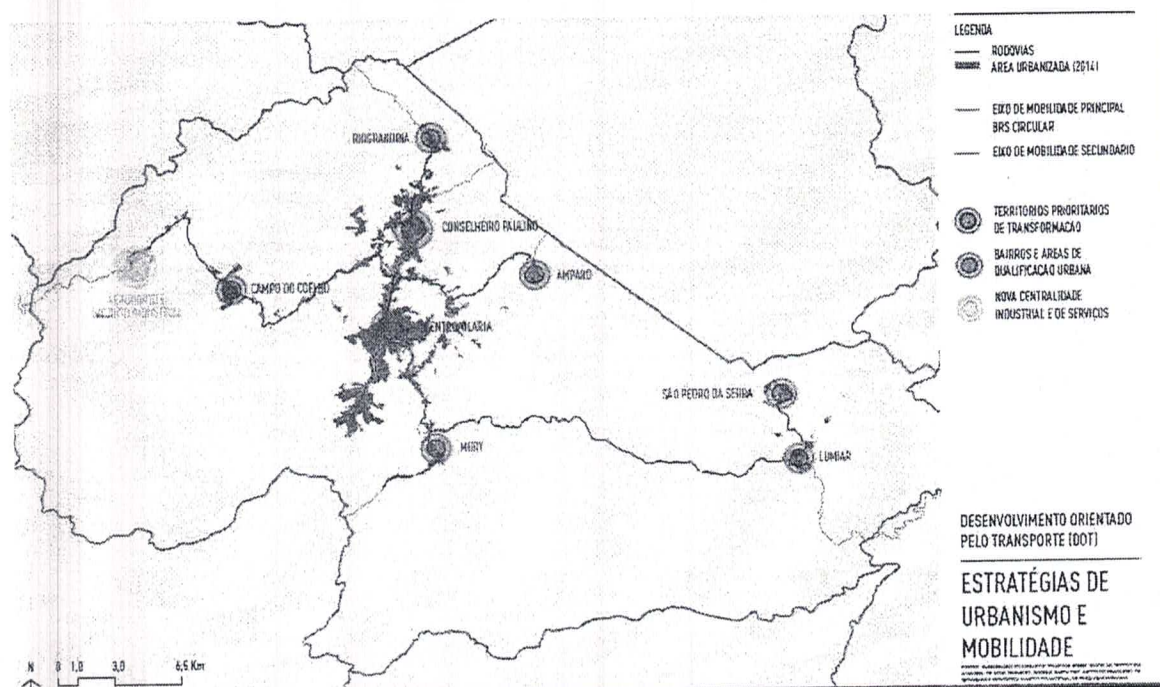


Fig. 15— Estratégia Geral de Urbanismo e Mobilidade do Plano Estratégico de Nova Friburgo.

Fonte: Plano de Desenvolvimento Urbano Estratégico Nova Friburgo 2050 – Stuchi&Leite- julho 2015.

devem receber ações destinadas ao incentivo dos deslocamentos por transporte público, por bicicleta e a pé.

Zoneamento do Plano Diretor 2015

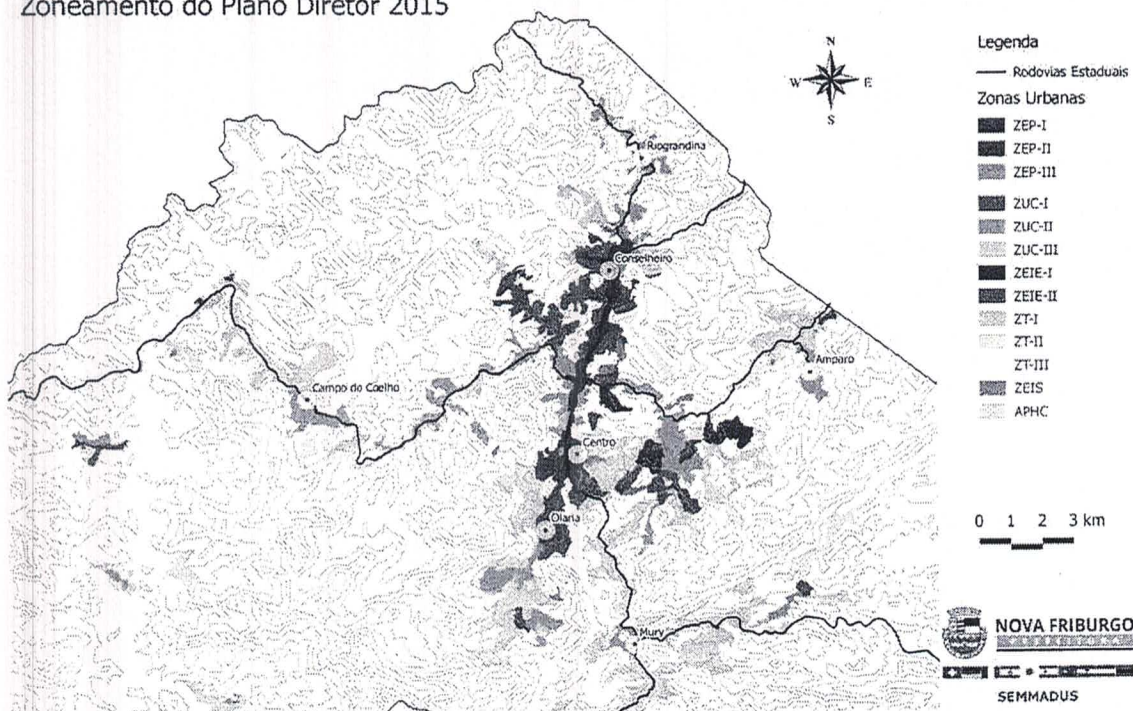


Fig. 16- Zoneamento do Plano Diretor 2015. Fonte: SEMADUS 2015.

A qualificação ou expansão dos sistemas de circulação e transporte buscam, desta forma, nesta Proposta Conceitual, o alinhamento com as Estratégias Urbanas de desenvolvimento do município. Otimizando as infraestruturas e serviços de transporte das áreas prioritárias e restringindo sua expansão nas áreas de ambiente natural, de preservação ambiental, de proteção aos mananciais, de parques e faixas de preservação permanente; e das áreas de risco ou insalubres.

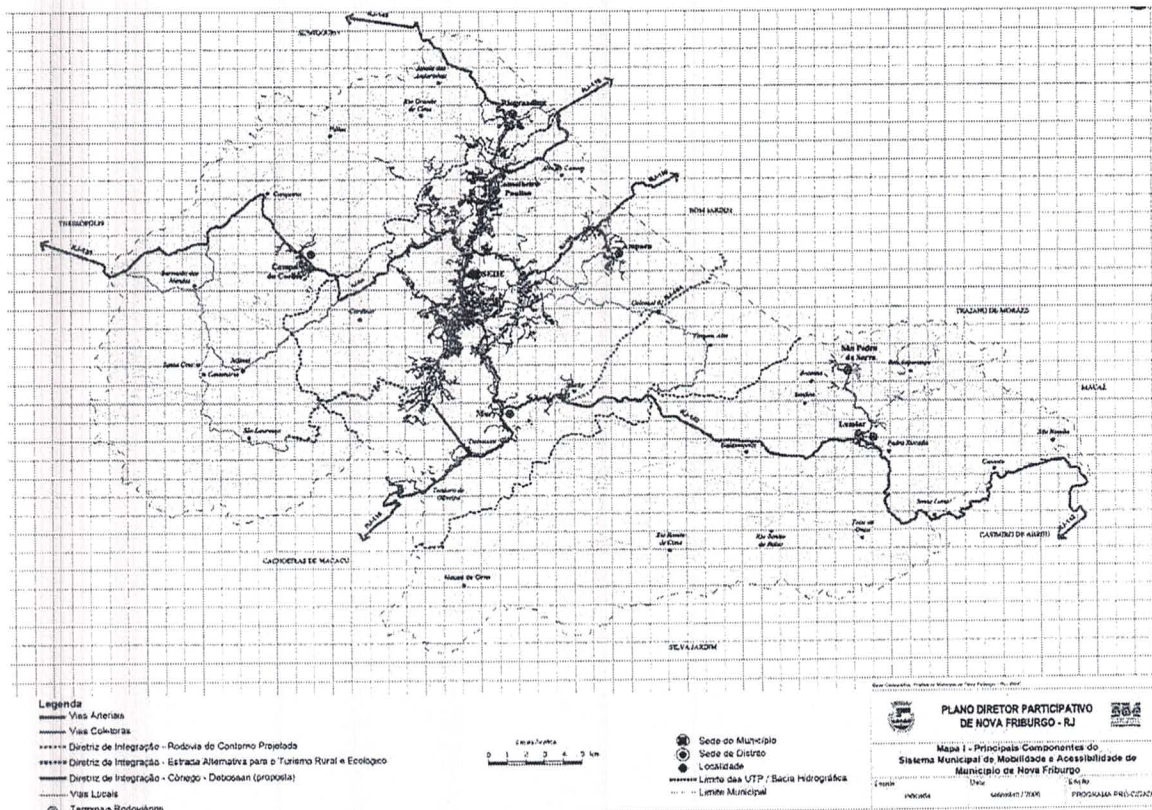


Fig.17 - Mapa de hierarquia viária
Fonte: Plano Diretor de NF (2007), Mapa 1: Principais Componentes do Sistema Municipal de Mobilidade e Acessibilidade do Município de Nova Friburgo.

Esta classificação em apenas 3 níveis hierárquicos (arteriais, coletoras e locais), considerando toda a macro-região, acaba agregando dentro de uma mesma categoria vias com características físicas muito distintas entre si, como é possível verificar nas fotos abaixo:

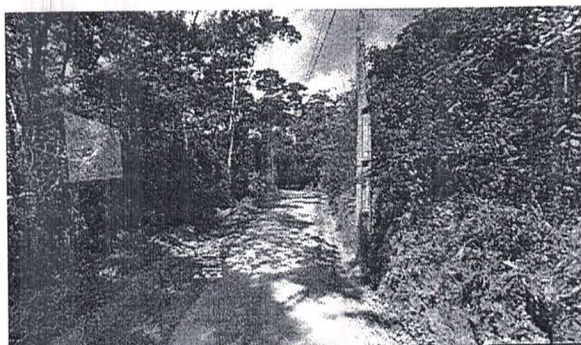


Fig.: 18 – Estrada Velha do Amparo: exemplo de Via Coletora de Nova Friburgo. Fonte: Google Maps 2015

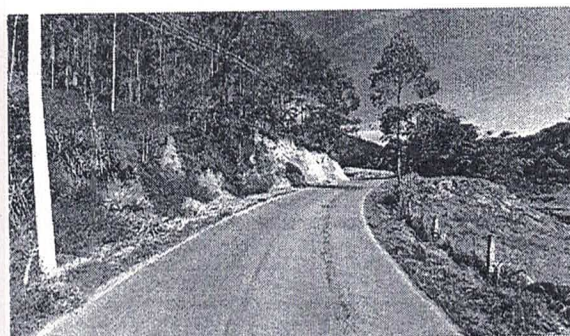


Fig.: 19 – Estrada para Vargem Alta: exemplo de Via Coletora de Nova Friburgo. Fonte: Google Maps 2015

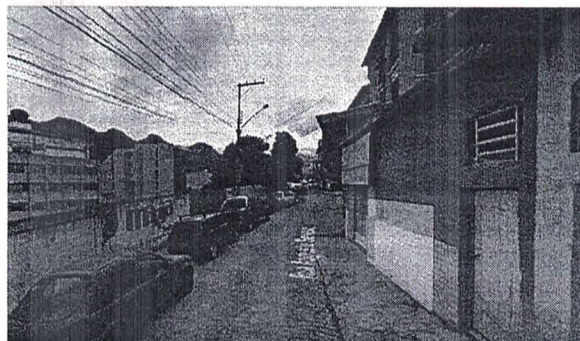


Fig.: 20- Rua Augusto Severo, prox. ao nº 214: exemplo de Via Local de Nova Friburgo. Fonte: Google Maps 2015



Fig.: 21- Av. Alberto Braune: exemplo de via local de Nova Friburgo. Fonte: Google Maps 2015

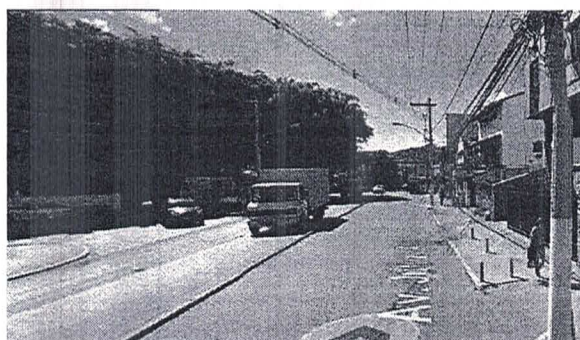


Fig.: 22 -Rua Julius Arp prox. ao nº 173: exemplo de via local de Nova Friburgo. Fonte: Google Maps 2015

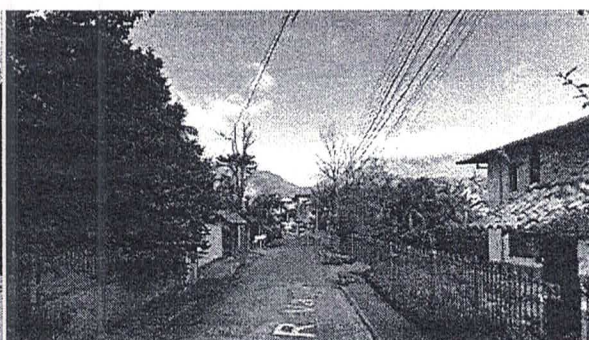


Fig.: 23- Rua Vagner, próx. ao nº 134: exemplo de via local de Nova Friburgo. Fonte: Google Maps 2015

Em uma mesma categoria hierárquica, há uma grande diferença nas funções que as vias desempenham no sistema de circulação viária de Nova Friburgo. A classificação “Via Local”, por exemplo, incorpora tanto grandes avenidas onde trafegam boa parte do sistema de transporte público e passam em áreas centrais da cidade como, por exemplo, a Av. Alberto Braune; até pequenas ruas, como a Rua Vagner, via de acesso predominante a residências.

Características	Classe funcional da via		
	Arterial	Coletora	Local
Função	Privilegiar deslocamentos ao longo da via	Ligar as vias locais ao sistema de vias	Dar acesso às residências
Limite de velocidade recomendada (Km/h)	50	40	30
Número total de faixas (nos dois sentidos)	4 – 6	2 - 4	2
Largura recomendada para cada faixa de rolamento (m)	3,5	3,0	2,75
Densidade residencial bruta	Média - alta	Média	Média - baixa
Distância máxima entre vias de acesso	1.000	500	250

Fig. 24 - Tabela de Classificação funcional da via (BRASIL. Código de trânsito brasileiro – lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Diário Oficial da União, Brasília/DF, 24 de set. De 1998, p.21201)

Fonte: EMBARQ Brasil. Dots Cidades – Manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável, nov. 2014.

Acreditamos que a dificuldade de aferir uma hierarquia a um sistema de circulação viária já existente, advém da própria classificação funcional definida pelo Código de Trânsito Brasileiro que dá ênfase



arquitraço

izlp
arquitetura lda.

PROCESSO Nº:	25908/2018
DATA:	06/11/2018
FLS:	23
RUBRICA:	<i>[Handwritten Signature]</i>

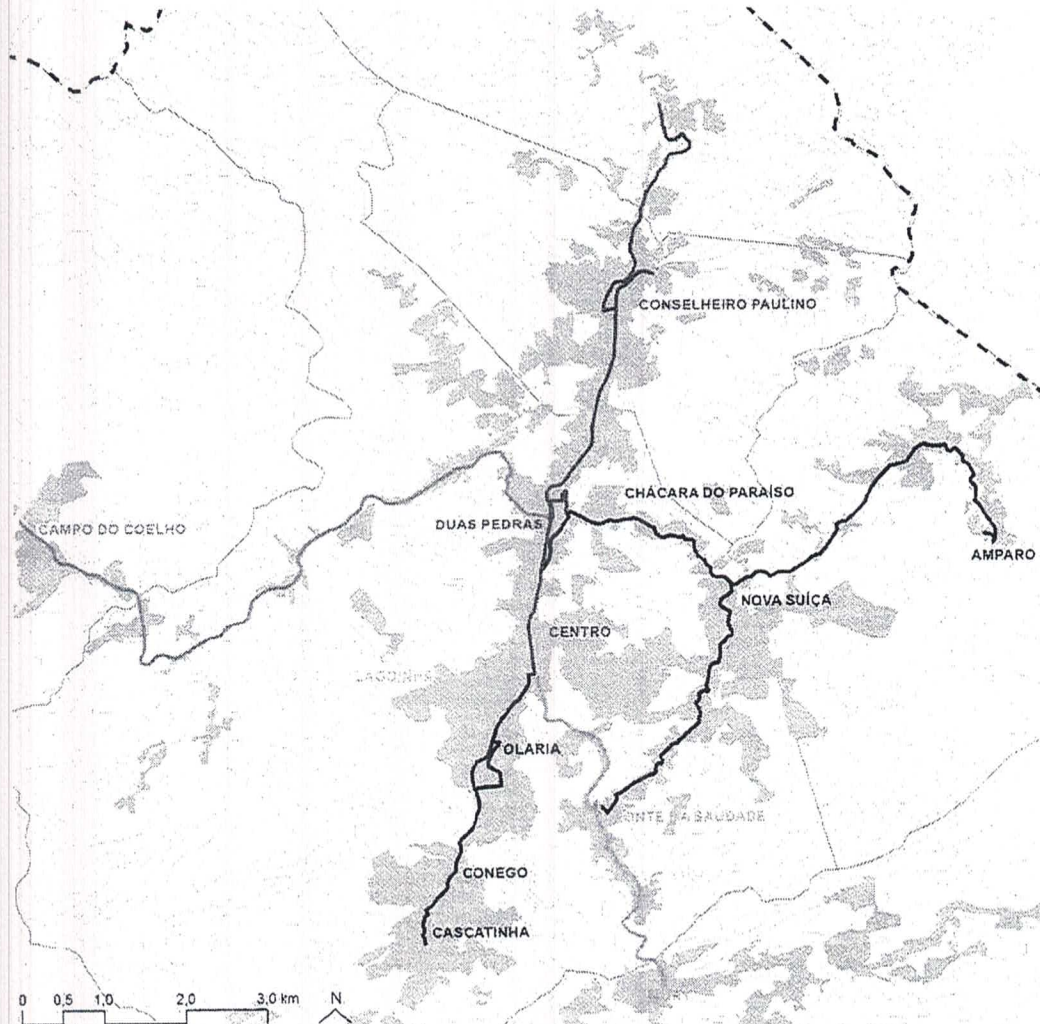


Fig. 42 - Estudos para novas Ciclovias em Nova Friburgo. Diagrama produzido com base nas informações atuais da SEMMADUS/EGPC. Fonte: Autores, 2015.

Entre as ciclovias construídas nos últimos anos no município está a que se estende ao longo da Via Expressa, entre os bairros de Olaria e Cônego, com 2 km de extensão apenas (parte da linha azul, na figura acima). É uma ciclovie bem pavimentada e em bom estado. No entanto, está implantada no lado sem ocupação da via, ao longo de área vegetada e sem edificações. Não está junto a calçadas e é separada da via por mureta, o que impede escape rápido em alguma emergência. Isto resulta em um isolamento e gera insegurança nos usuários, sendo mais utilizada como lazer e como passeio para pedestres, do que como via de transporte diário.

PROCESO N° 25904/2014
DATA: 02/11/2018
R.S.:
RUBRICA:

Catarcione 2004



Legenda


Google Earth
Imagem © 2018 DigitalGlobe

300 m



CC

CC

PROYECTO Nº: 25908/2014
FECHA: 06.11.2014
F.T.S.: SI
AUTORIA: 

Faz Bela Vista 2004



Google Earth

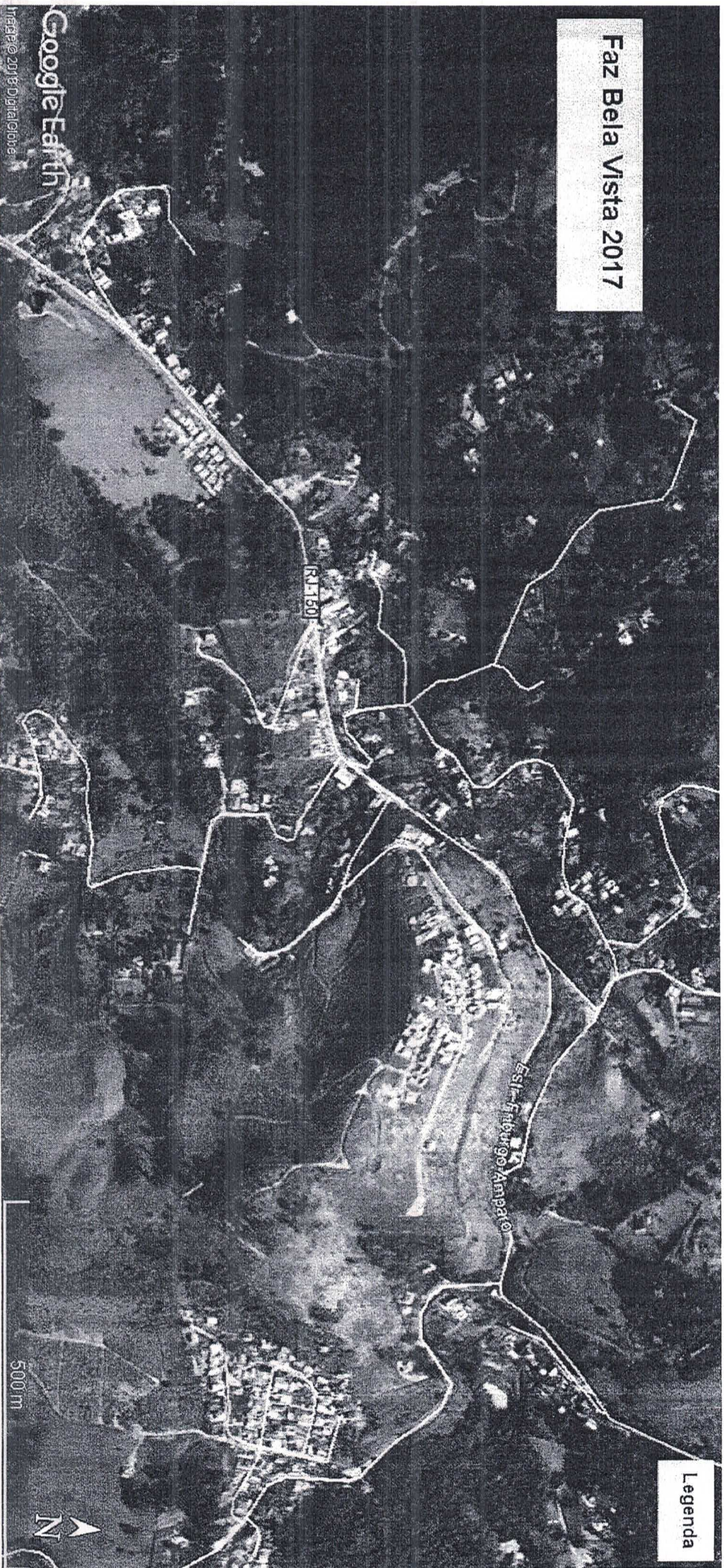
Image © 2013 DigitalGlobe

Legenda

C () C ()

PROJETO Nº: 25908/2018
DATA: 06/11/2018
FOLHA: 32
RUBRICA: *[Signature]*

Faz Bela Vista 2017



Legenda

Google Earth

Imagem © 2018 DigitalGlobe

500m




PROFESSOR: 25904/2019
 DATA: 00/11/2018
 F.S.: [Signature]
 RUBRICA:

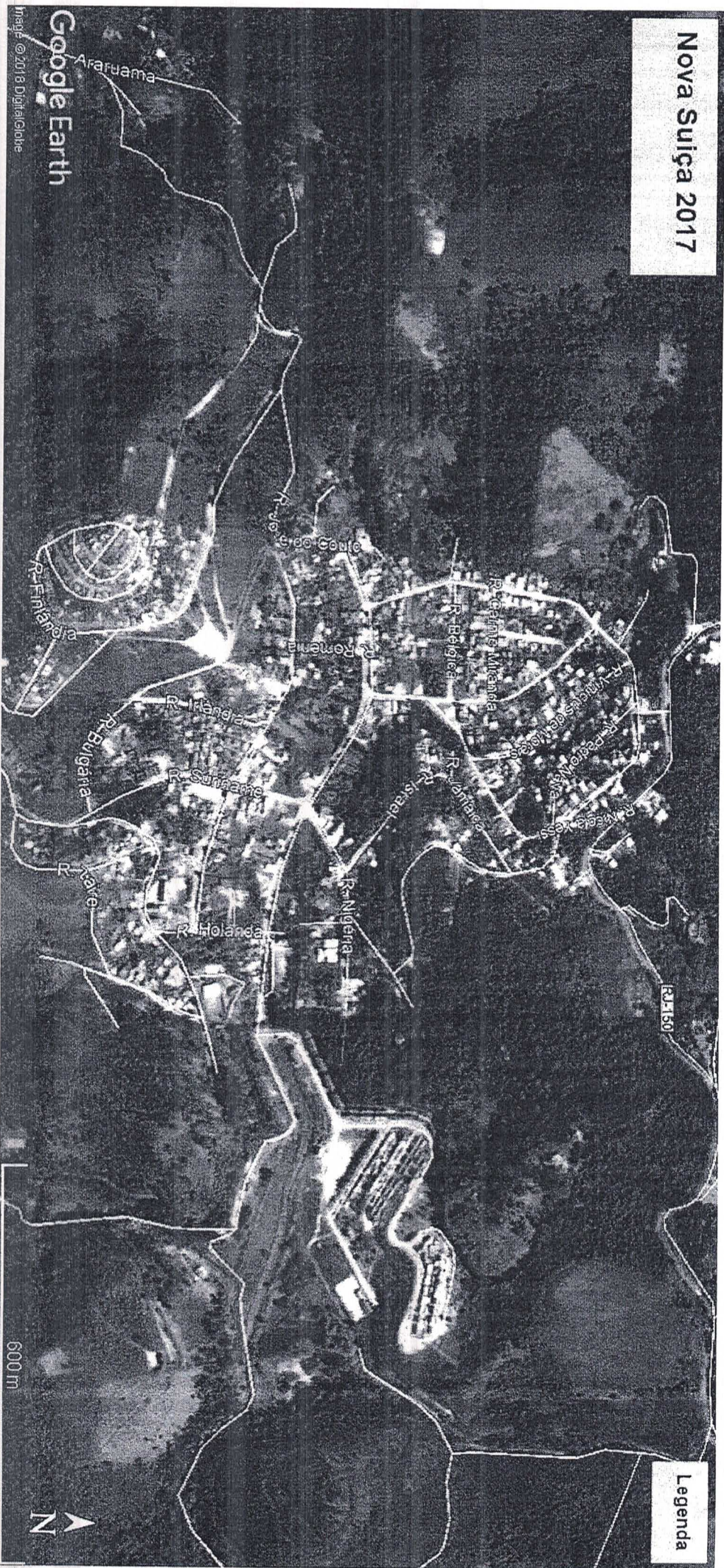
Nova Suíça 2004



Legenda

Matrícula: 25904/2017
 Data: 06/11/2018
 Págs: 34
 Assinatura: 

Nova Suíça 2017



Legenda

Google Earth

Imagem © 2018 DigitalGlobe

600m

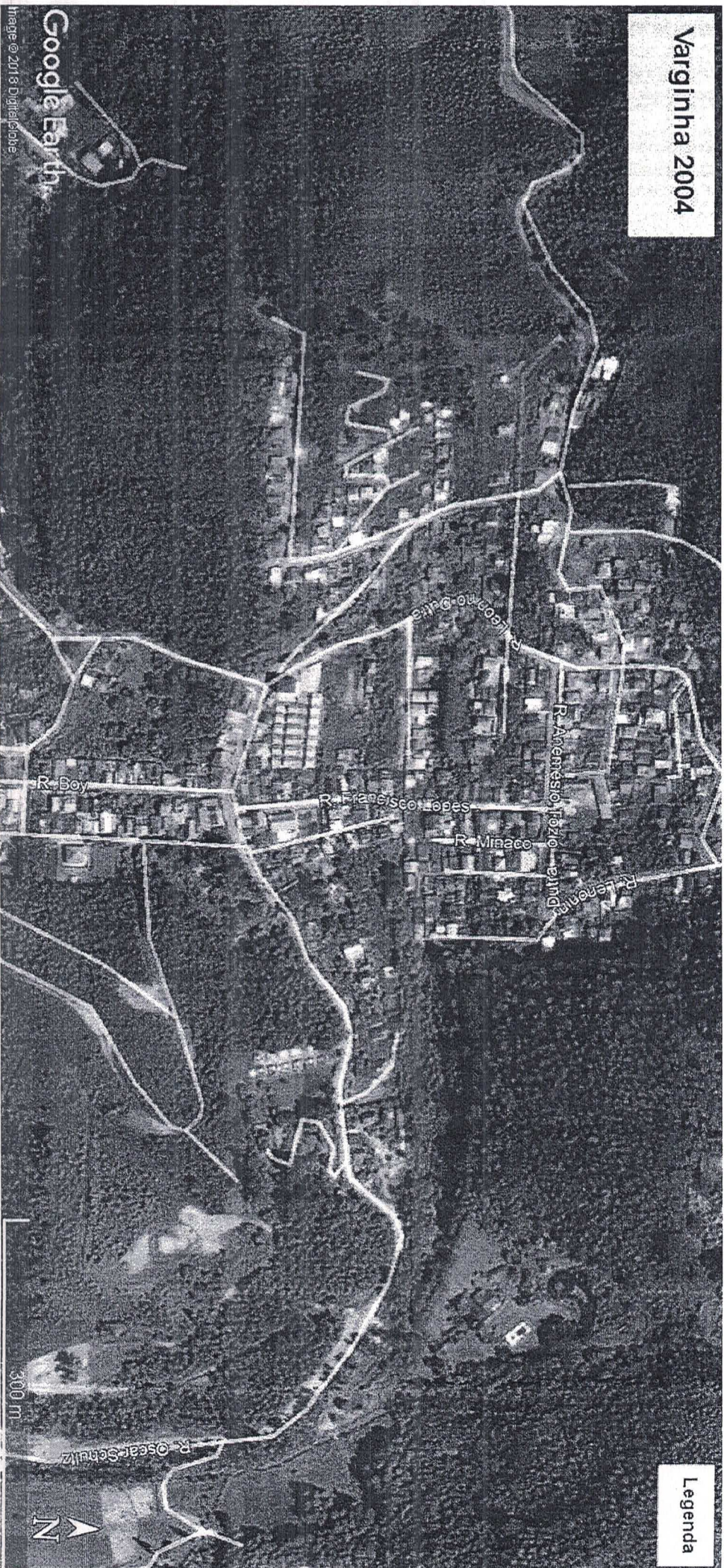


CI

CI

25908/2018
 DATA 06/11/2018
 FLS 34
 RUBRICA *SP*

Varginha 2004



Legenda

Google Earth


Image © 2018 DigitalGlobe

300 m

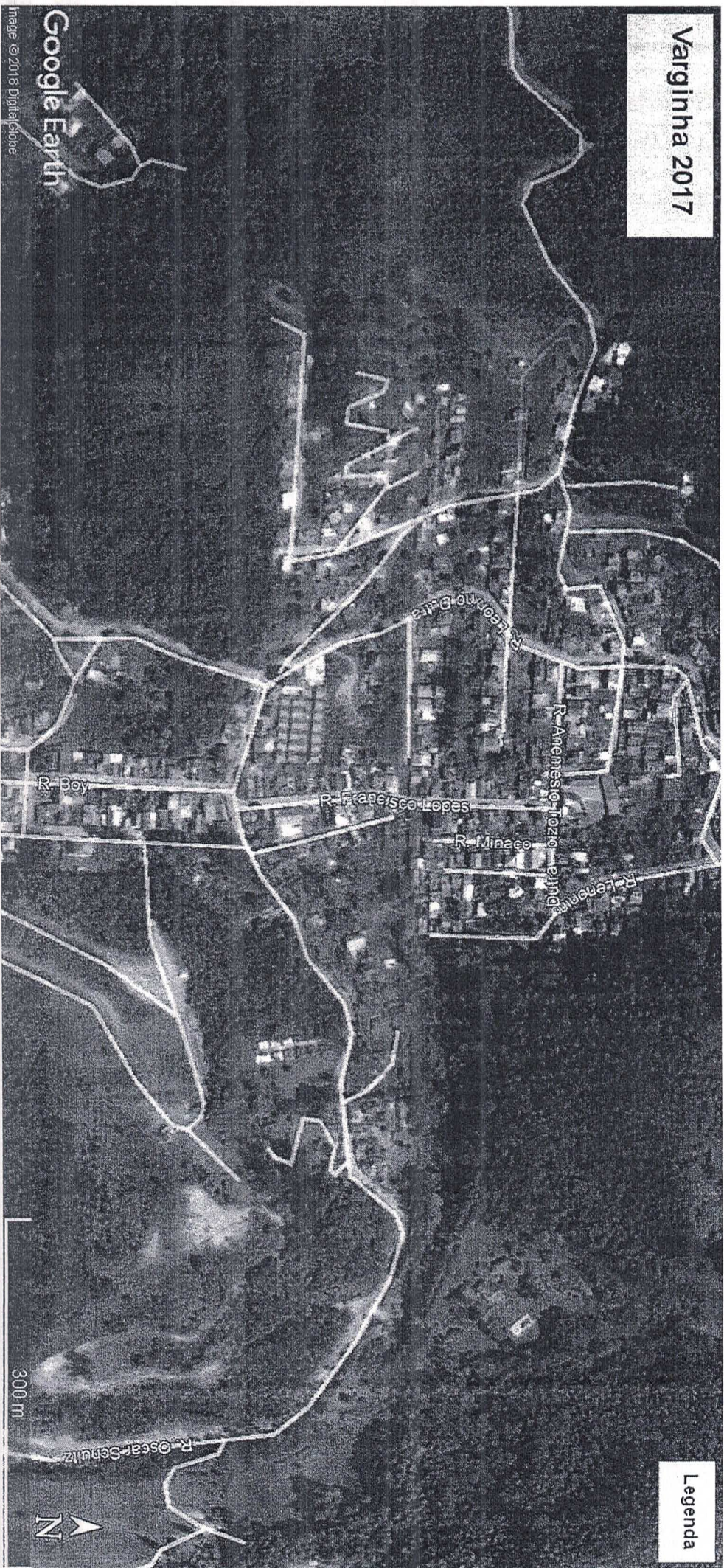


C (

C)

Matrícula nº: 25900/2018
 Data: 08/11/2018
 Rubrica: 

Varginha 2017



Legenda

C