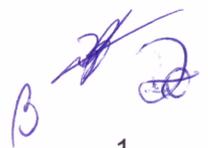


## Sumário

1. INTRODUÇÃO .....	2
2- Objetivos .....	4
2.1-OBJETIVO GERAL .....	4
2.2- OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	4
3-Procedimentos Metodológicos .....	5
4. ÁREAS DE INFLUÊNCIA .....	6
4.1 ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA .....	7
4.1.1 – Parte 01 – Zona Rural .....	12
4.1.2 – Parte 02 – Distrito Industrial Augusto Bortoli Razia.....	12
4.1.3 – Parte 03 – Loteamentos de Interesse Social e Distrito Industrial .....	13
4.1.4 – Parte 04 – Loteamentos de Interesse Social .....	18
4.2 ÁREA DIRETAMENTE AFETADA - ADA .....	20
4.2.1 – Parte 01 – Zona Rural .....	21
4.2.2 – Parte 02 – Loteamento de Interesse Social Maria Amélia Araújo.....	23
4.2.3 – Parte 03 – Zona Rural.....	39
5.0- LEGALIDADE: DIREITOS DE PLENOS PODERES EM ESFERA MUNICIPAL .....	42
6.ÁREAS PRIORITÁRIAS DO MMA E SEUS ATRIBUTOS NATURAIS.....	44
7.PARCELAMENTO DE SOLO.....	45
8.ZONAS DE EXPANSÃO TERRITORIAL.....	46
9.EMPREENHIMENTOS HABITACIONAIS DE INTERESSE SOCIAL EXISTENTES NO ENTORNO .....	47
9.1 -IMPACTO NEGATIVOS.....	47
10. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	48
ANEXOS .....	54
Anexo I- RELATÓRIO DE POSSÍVEIS VIBRAÇÕES CAUSADAS PELA FERROVIA .....	54
ANEXO IV- RELATÓRIO FOTOGRÁFICO .....	62
ANEXO V- LAUDO DE AFERIÇÃO DE SOM .....	72



## 1. INTRODUÇÃO

O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) é um instrumento de política urbana estabelecido pelo Estatuto da Cidade (EC), conforme a Lei Federal nº 10.257, datada de 10 de julho de 2001. Este instrumento visa à análise completa dos efeitos, tanto positivos quanto negativos, resultantes da implantação de um empreendimento ou atividade no que diz respeito à qualidade de vida da população residente na área e em suas proximidades.

Conforme estipulado no art. 36 do EC é incumbência dos Municípios regulamentar a aplicação do EIV por meio de legislação específica. Como proposta deve estabelecer quais atividades e empreendimentos estão sujeitos à obrigatoriedade de elaboração do estudo. A regulamentação é essencial para garantir que seja aplicado de maneira adequada, considerando as particularidades de cada localidade e empreendimento.

Por meio desse dispositivo legal, busca-se promover um planejamento urbano responsável e sustentável assegurando o crescimento das cidades e considerando os impactos sobre a qualidade de vida da população local e do seu entorno.

Portanto, é um importante mecanismo para garantir o desenvolvimento urbano equilibrado e em conformidade com os princípios do EC.

Neste sentido, o EC aborda o crescimento das cidades e o conceito de perímetro urbano como componentes fundamentais de suas diretrizes para ordenamento e desenvolvimento sustentável. Por meio dessa abordagem promove o urbanismo adequado ao território e a melhoria da qualidade de vida nas áreas habitadas.

O Plano Diretor Municipal (2006,2017), pontua que o EIV é uma ferramenta que envolve as comunidades afetadas, e proporciona voz ativa na sociedade, permitindo tomada de decisões sobre grandes projetos e assegura que os impactos sejam considerados desde o início do planejamento.

**Art. 264** – O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança será executado pela CODEUR (comissão técnica de desenvolvimento urbano) de forma a contemplar a análise dos efeitos positivos e negativos das atividades, serviços ou empreendimentos à população residente na área e suas proximidades, e incluirá à análise, no mínimo, as seguintes considerações:

I – característica urbana da localidade, o uso existente predominante e a ocupação do solo no entorno das atividades previstas;



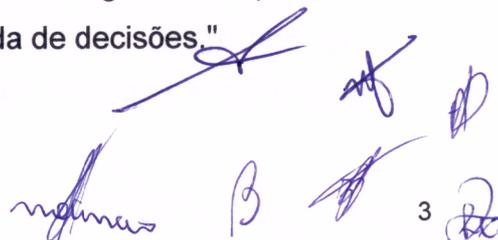
- II - o aumento da população na vizinhança;
- III - a capacidade e existência de infraestrutura urbana;
- IV - o tráfego que vai ser gerado e a demanda por transporte público;
- V - o impacto no sistema viário da localidade;
- VI - a valorização ou depreciação imobiliária;
- VII - riscos à saúde pública;
- VIII – poluição sonora que gerará;
- IX - as consequências para a paisagem e estética urbana;
- X – implicações no patrimônio ambiental;
- XI – riscos permanentes aos vizinhos e às pessoas em trânsito, (Redação Incluída pela Lei complementar n. 054, de 27/09/2007).

Essas diretrizes têm respaldo na legislação e visam garantir uma análise completa dos impactos, tanto negativos quanto positivos, decorrentes de qualquer empreendimento ou atividade na vizinhança.

O Plano Diretor Municipal (PDM) de Rondonópolis desempenha um papel crucial na promoção do desenvolvimento urbano sustentável e na garantia do bem-estar das comunidades. Nesse contexto, o EIV é a ferramenta de extrema importância, uma vez que estabelecida legalmente, visa equilibrar o crescimento e os grandes empreendimentos urbanos com as necessidades e preocupações das comunidades afetadas, conforme previsto legalmente.

Ao exigir que empreendedores conduzam o EIV, o PDM está alinhado com sua missão de criar um ambiente urbano que beneficie a todos os cidadãos. As etapas se manifestam de diversas maneiras, incluindo a participação comunitária, a análise detalhada dos impactos, a definição de contrapartidas e benefícios, bem como, a promoção do desenvolvimento urbano equilibrado.

Neste plexo, justifica-se que a sociedade rondonopolitana, em especial das Áreas Diretamente Afetadas e das Áreas de Interferência Direta, esta, medindo 40 metros nas margens do eixo do trilho da ferrovia e, aquela, um raio de 2 Km a partir do eixo do trilho, esteja plenamente ciente dos impactos potenciais da construção da ferrovia de integração. Portanto, avaliação criteriosa de EIV e análise de Impacto Ambiental abrangente e transparente mediante a promoção ativa da participação pública garantem que todas as vozes sejam ouvidas e consideradas no processo de tomada de decisões."



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top, a signature with the letter 'B' below it, and several other initials and a small number '3' at the bottom right.

## 2- Objetivos

### 2.1-OBJETIVO GERAL

Promover o acesso à terra e a moradia digna, com a melhoria das condições de habitabilidade, de preservação ambiental e de qualificação dos espaços urbanos, avançando na construção da cidadania, priorizando o atendimento das famílias de baixa renda, bem como, atender uma parcela da sociedade rondonopolitana, com pleno desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana e o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Identificar os impactos da expansão da estrada de ferro executada pela empresa RUMO no Município de Rondonópolis mediante permissão do Governo Federal, com o objetivo de promover um desenvolvimento equitativo e inclusivo. Isso inclui uma análise abrangente da situação socioeconômica dos moradores locais, identificação detalhada dos riscos associados à proximidade da ferrovia e destaque de áreas prioritárias para intervenção e conservação, além de propor ações para reduzir o sofrimento das comunidades vizinhas das linhas ferroviárias.

### 2.2- OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- I) Atender ao cumprimento da função social da terra urbana, em consonância com a Constituição Federal de 1988, Lei Federal nº 10.257 de 2001 e Lei Complementar Municipal nº 043 de 2006 - Plano Diretor;
- II) Ampliar o acesso à terra urbanizada para população de baixa renda, priorizando o atendimento às famílias em situação de risco e vulnerabilidade social e em conflito ambiental, buscando assegurar níveis adequados de habitabilidade e a melhoria das condições de sustentabilidade urbanística, social e ambiental;
- III) Priorizar políticas de ocupação do território urbano de forma harmônica, com áreas diversificadas e integradas ao ambiente natural e cultural, de modo a promover e estimular à resolução extrajudicial de conflitos;
- IV) Democratizar o acesso à terra e à habitação por intermédio da ampliação e diversificação da produção de Habitação de Interesse Social (HIS);
- V) Mobilização de recursos, identificação da demanda e gestão de subsídio diante da integração da política habitacional à política de desenvolvimento



urbano, universalizar o acesso à moradia digna;

VI) Fomentar o vínculo familiar e comunitário visando à efetivação do direito da população a moradia digna e sua integração na cidade urbanizada, assim como, reduzir o percentual de áreas/loteamentos/assentamentos irregulares situadas no município de Rondonópolis e em seu perímetro urbano.

VII) Gerar ações que visem à organização e o desenvolvimento comunitário com foco na educação sanitária, ambiental e mobilidade urbana, ampliando o senso de Urbanismo responsável com o meio ambiente, com a própria saúde, e com a saúde da comunidade, despertando na população a questão da cidadania na busca da melhoria das condições ambientais, da qualidade de vida e de apropriação adequada do empreendimento.

VIII) Garantir a preservação da segurança de todos os moradores em relação à instalação da ferrovia estadual a curto, médio e longo prazo, enfatizando a importância de manter uma considerável distância entre a rota da ferrovia e a área residencial do loteamento Maria Amélia, bem como da zona urbana de Rondonópolis.

### 3-Procedimentos Metodológicos

O método utilizado nesta pesquisa, é o descritivo, ou seja, aquela que descreve o espaço para se identificar e interpretar a realidade local, bem como as características da população, realizando comparativo com as variáveis apresentadas principalmente em relação aos dados oficiais, com análises de cunho qualitativo e quantitativo.

A técnica empregada é a pesquisa-levantamento, a qual possibilita a realização de pesquisa documental, bibliográfica e em casos específicos também de campo, utilizando-se de dados primários e secundários. (SANTOS, 2009).

O estudo de impacto de vizinhança se pautou da seguinte forma conforme descrito abaixo:

1º- Levantamento de dados secundários, com destaque para as leis, decretos e normas relativas ao objeto em estudo (como a Constituição Federal, Leis municipais, estaduais e Federais, bem como de órgãos de planejamento como o IBGE, além de Normativas do Conama e normas técnicas).



5

2ª - Se pautou na coleta dos dados primários, que foram possíveis de serem realizados a partir da coleta de dados de campo, tanto o embasamento do laudo construtivo e levantamento de ruído realizado em conjunto com a polícia militar ambiental, bem como coleta de dados através de realização de pesquisa semiestruturada, onde foi possível ouvir a opinião dos moradores do Loteamento Maria Amélia, em relação a passagem do modal ferroviário nas proximidades do loteamento.

3º A partir dos levantamentos realizados, foi definida as Área Diretamente Afetada, onde se considerou a faixa de 4 km para cada lado do projeto da ferrovia, e ainda considerando a Área de Influência Direta - AID de 2 km para cada um dos lados.

4º A partir dos dados levantados foram realizadas a elaboração dos mapas a partir dos softwares de geoprocessamento Arcmap e Qgis, gerando as áreas buffer (*buffer áreas*), considerando a dimensão das áreas de ADA e AID descritas acima, assim foram elaborados os mapas contendo as Áreas Diretamente Afetadas e áreas de influência direta, bem como o comparativo com os estudos que estão em fase de finalização do novo plano diretor, com as emendas sendo discutidas pela comissão técnica e câmara municipal, bem como representar os dados coletados através da pesquisa foram tabulados e representados graficamente utilizando o software 'Libre Office', como parte da avaliação dos riscos específicos da ferrovia próxima a áreas densamente habitadas.

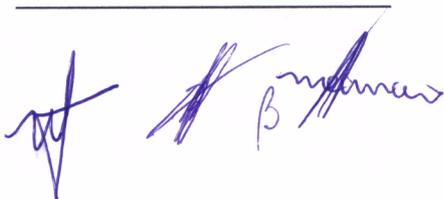
A partir destas fases descritas acima, foi construído o estudo de impacto de vizinhança.

#### 4. ÁREAS DE INFLUÊNCIA

A Resolução CONAMA 001/86 dispõe sobre “as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente”<sup>1</sup>.

Em seu Artigo 5º, especifica as diretrizes que o estudo de impacto ambiental deverá obedecer, sendo que, em seu inciso 3º, a Resolução detalha que o estudo de

---



impacto ambiental deve “definir os limites da área geográfica a ser direta ou indiretamente afetada pelos impactos, denominada área de influência do projeto (...)”.

Embora seja aspecto fundamental no processo de avaliação de impacto ambiental, não há na legislação em vigor definições claras quanto aos critérios de delimitação das áreas de influência, uma vez que tais definições decorrem do alcance dos efeitos/impactos de um determinado empreendimento.

Assim, a definição das áreas de influência, constitui-se na delimitação das unidades espaciais de análise adotadas no estudo, norteando não apenas a elaboração do diagnóstico ambiental, mas também a avaliação dos impactos ambientais potencialmente decorrentes da implantação e operação do empreendimento.

Por analogia, utilizando a legislação ambiental supracitada, este estudo considerará Área de Influência Direta (AID) - corresponde à área que sofrerá os impactos diretos da operação e ampliação do empreendimento e Área Diretamente Afetada (ADA) - corresponde à área que sofrerá a ação direta da operação e ampliação do empreendimento.

Essa metodologia de análise permite uma avaliação dos impactos decorrentes do empreendimento em escalas locais e regionais, permitindo uma melhor forma de avaliação dos impactos.

Cumprе ressaltar que a extensão geográfica das áreas de influência serve como referência básica para elaboração do diagnóstico ambiental e social, identificação de impactos potenciais e proposição de medidas mitigadoras/compensatórias.

#### 4.1 ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA

Corresponde ao território no entorno da área que sofre influência direta pela operação e expansão da ferrovia. Assim, a AID constitui-se por faixa correspondente a 2 quilômetros de cada lado dos trilhos, a partir do eixo principal, somando área equivalente a 8.235 ha e 2km de extensão.

O planejamento urbano é essencial para a gestão eficiente das cidades, e a identificação de macro áreas dentro do perímetro urbano desempenha um papel central nesse processo. Isso permite a regulamentação adequada do uso do solo, facilitando a alocação estratégica de áreas para fins residenciais, comerciais, industriais e de lazer,



7



CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT

Em 30/08/2021 a Rumo S/A requereu a licença Prévia para instalação da ferrovia concomitantemente apresentou EIA/RIMA elaborados de acordo com o termo de referência.

Embora após a concessão da LI 75351/2023 SEMA/MT e emissão de pareceres favorável: Parecer Técnico de Graduação nº 164120/CLEA/SUIMIS/2022; Parecer Técnico 167443/CLEA/SUIMIS/2023 a Rumo S/A requereu em 03/07/2023 de alteração do traçado.

O traçado da futura ferrovia de integração estadual localiza rente o muito próximo a diversos bairros do município de Rondonópolis.

[...] “Quanto aos impactos positivos, os mesmos foram observados majoritariamente dentro do meio socioeconômico, de forma direta e precisa, com a geração de emprego e renda e com o aumento da arrecadação de impostos, por exemplo, reforçando o cenário que indica que os benefícios do empreendimento serão absorvidos pela população direta e indiretamente afetada pela implantação da ferrovia. Com isso, considerando a situação atual onde os produtores locais serão os principais usuários do transporte ferroviário para escoamento de suas safras, pode – se concluir que a mesma população que será afetada negativamente pela implantação da faixa de domínio será uma das maiores beneficiadas com a operação da ferrovia, trazendo uma nova perspectiva para a região. Além, da mitigação dos impactos negativos, os programas socioambientais anteriormente citados têm também o objetivo de potencializar impactos positivos, de maneira a gerar as melhores respostas ao ambiente com adequabilidades econômicas e sociais de características sustentáveis”, RIMA (p. 90).

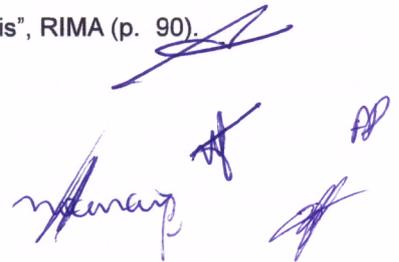


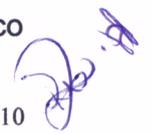
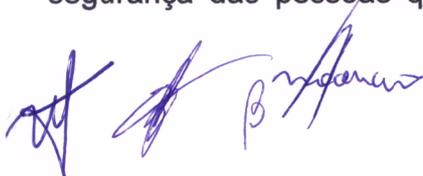
Fig. 02- representação cartográfica estudo de alteração do traçado ferroviária estadual



Fonte: Relatório Técnico RUMO

O documento menciona alguns impactos positivos decorrentes da construção da ferrovia, especialmente no aspecto socioeconômico, como a geração de empregos, aumento da arrecadação de impostos e a melhoria das condições econômicas da região. Esses benefícios são indiscutíveis e representam oportunidades importantes para o desenvolvimento da área afetada. No entanto, é fundamental destacar que a proximidade da ferrovia com o limite urbano levanta preocupações legítimas sobre os impactos negativos associados a essa situação.

A construção de uma ferrovia muito próxima a áreas urbanas pode resultar em uma série de desafios e problemas que não devem ser subestimados, por exemplo, a marginalização da área urbana próxima à ferrovia, a exposição constante ao ruído, vibrações e a poluição do transporte ferroviário pode ter efeitos negativos na qualidade de vida dos residentes, afetando a saúde e o bem-estar da população. Além disso, a segurança das pessoas que vivem nas proximidades da ferrovia pode estar em risco



devido a possíveis incidentes, como descarrilamentos, vazamentos de produtos químicos ou acidentes.

Além disso, a valorização imobiliária nessas áreas poderá ser comprometida, uma vez que muitas pessoas podem evitar morar em locais com alta exposição aos impactos negativos associados à ferrovia. Isso pode resultar na desvalorização das propriedades, prejudicando economicamente os moradores locais

Portanto, embora haja indiscutivelmente impactos positivos associados à construção da ferrovia, uma vez que importadores e exportadores de commodities do Brasil demonstram expectativas muito positivas com possibilidade de aumentar o faturamento com a intensificação do transporte de cargas no Mato Grosso, há que se considerar e mitigar adequadamente os impactos negativos na qualidade de vida, na segurança e no valor das propriedades das áreas urbanas próximas, de modo a garantir uma abordagem equilibrada e sustentável para o projeto.

Na Área de Influência Direta foram identificadas 4 unidades de saúde e 5 unidades de educação, conforme tabela a seguir:

Tabela 01 - Unidades de Saúde na Área de Influência Direta:

Unidade	Quantidade de Famílias Atendidas
ESF Vila Olinda	4570
ESF Pedra 90	989
ESF Parque Industrial	3204
P.S. Gleba Rio Vermelho I	685

Tabela 02 - Unidades de Educação na Área de Influência Direta:

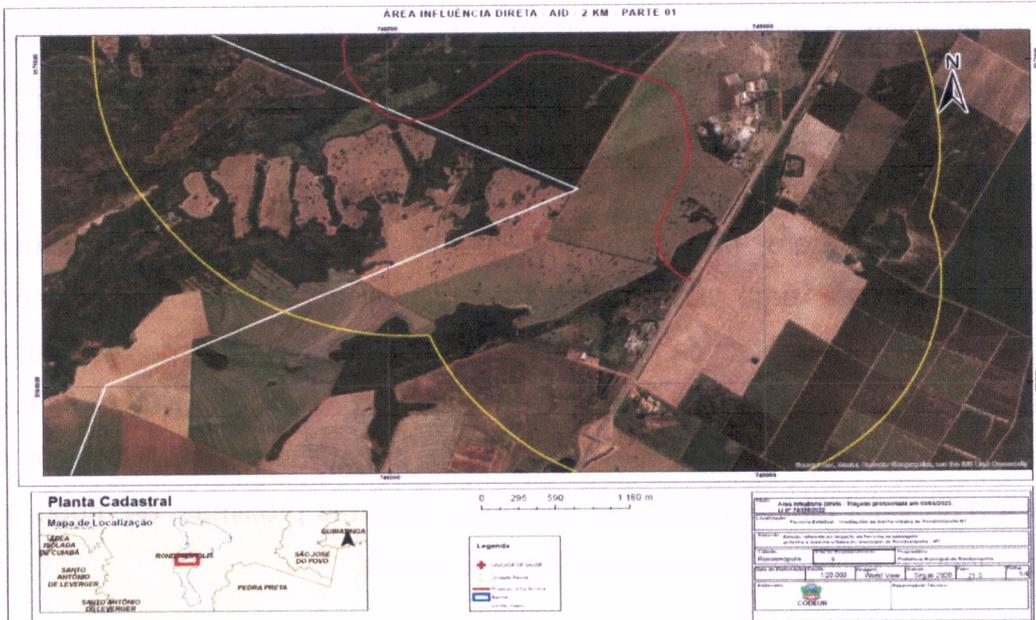
Escolas	Quantidade de matrículas
EMREF DERSI RODRIGUES DE ALMEIDA	343
EMEB MELCHIADES FIGUEIREDO MIRANDA	543
EE FRANCISCA BARROS DE CARVALHO	859
CMEI PROF GIOVANNI GOMES MOREIRA	225
CMEI JOSE ANTONIO DE OLIVEIRA	268
TOTAL	2.238

A fim de facilitar a compreensão quanto às áreas impactadas, analisaremos os trechos em conformidade com o traçado dos trilhos da ferrovia devidamente licenciados pela SEMA - MT.



4.1.1 – Parte 01 – Zona Rural

Fig. 03: AID - Parte 01

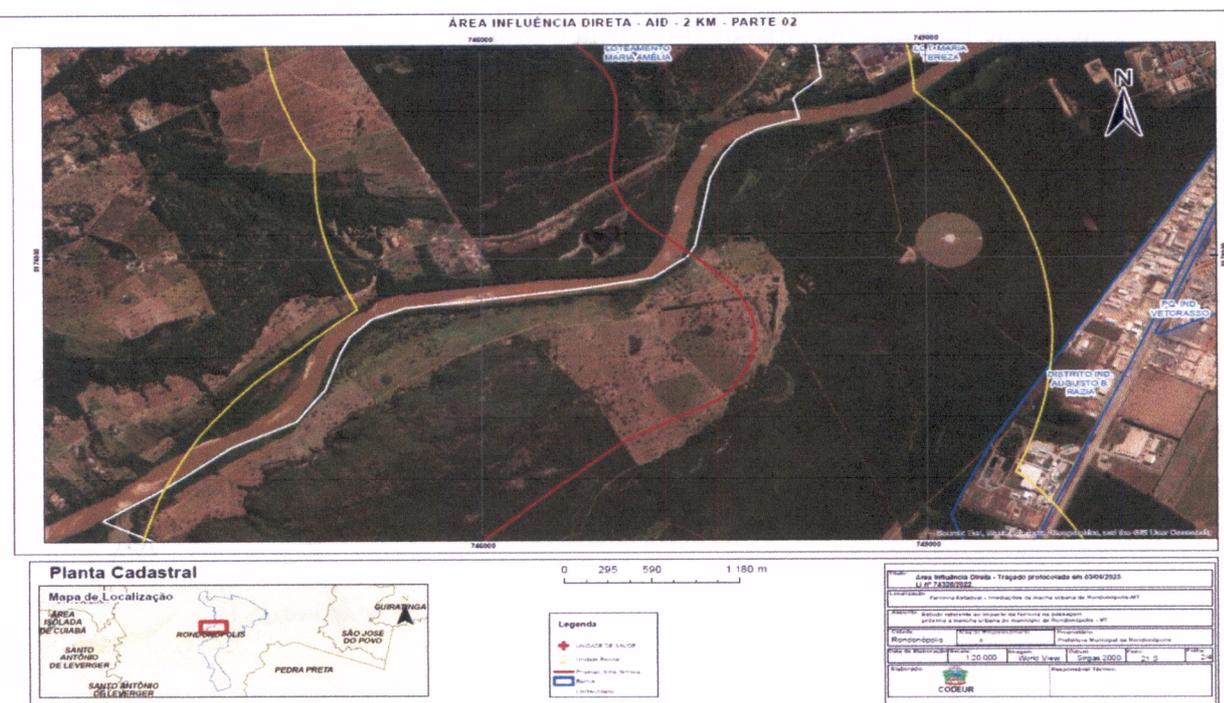


Fonte: IPPUR, 2023

A denominada Parte 01 da AID inicia na Rodovia BR 163 e tem percurso em áreas dentro e fora do perímetro urbano, contudo afastadas de qualquer região adensada, possuindo parte de área já ate antropizada, com uso agrícola.

4.1.2 – Parte 02 – Distrito Industrial Augusto Bortoli Razia

Fig. 04-: AID – Parte 02

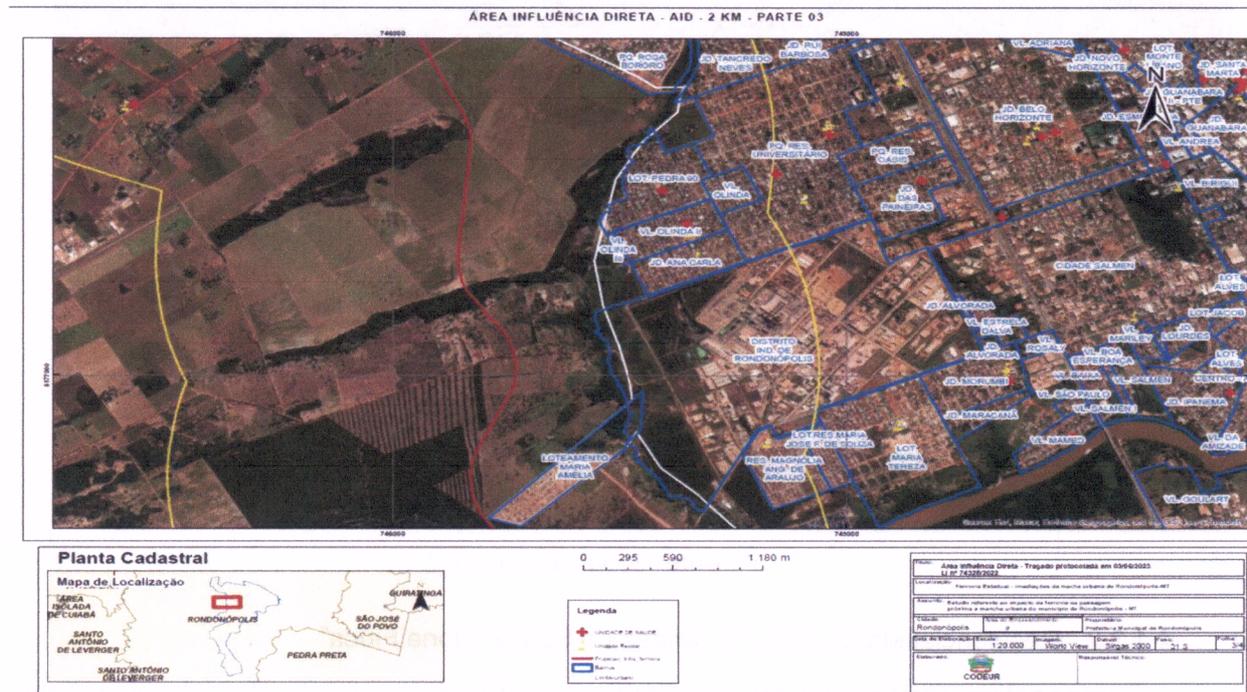


Fonte: IPPUR, 2023

No trecho 02 percebe-se claramente que o Distrito Industrial Augusto Razia e a área do Exército Brasileiro estão inseridos na Área de Influência Direta.

#### 4.1.3 – Parte 03 – Loteamentos de Interesse Social e Distrito Industrial

Fig.05: AID - Parte 03



Fonte: IPPUR, 2023

O mapa da parte 03 da Área de Influência Direta demonstra claramente o impacto em áreas completamente adensadas do Município, pois o traçado permeia as margens do perímetro urbano.

Loteamentos de interesse social como o Residencial Magnólia Angélica de Araújo, Jardim Residencial Ana Carla, Vila Olinda, Loteamento Pedra 90, Jardim Tancredo Neves e Parque Residencial Rosa Bororo, todos plenamente adensados.

#### 4.1.3.1 - Jardim Ana Carla

O referido empreendimento teve início no ano de 2001, surgiu a partir da ocupação informal de famílias de baixa renda em área pública (Pertencente a Prefeitura Municipal). Posterior a ocupação o poder público local estabeleceu parceria junto ao governo estadual e federal para construção de casas populares, a fim de beneficiar essas famílias com a tão sonhada “casa própria”. O recurso utilizado para construção das casas foi FETHAB – Fundo Estadual de

*[Handwritten signatures and initials in blue ink]*

Transporte e Habitação (Sua contribuição é destinada a financiar o planejamento, a execução, o acompanhamento e avaliação de obras e serviços de transportes e habitação em todo o território mato-grossense), fig. 06.

**Fig.06** – Jardim Ana Carla e Vila Olinda



Fonte: Google Earth, 2023

#### 4.1.3.2 - Residencial Maria José Fernandes de Souza “Dona Fiúca”

O respectivo residencial foi construído a partir da proposta de urbanização e estabilização das margens do Rio Vermelho e Córrego Piscina, proporcionando maior segurança à população local, provendo maior volume disponível para o escoamento das águas, recuperando o solo local, através do controle de erosões e voçorocas. Além de manter as águas pluviais dentro de um leito definido, urbanizando a área de forma a que possa ser utilizada pela população, principalmente os moradores, sem perigo de enchentes, promovendo o saneamento do local, evitando assim, o lançamento de sedimentos no Rio Vermelho e Córrego Piscina e a disseminação de doenças, pela proliferação de vetores. O residencial “Dona Fiúca” está localizado ao lado do Empreendimento Magnólia Angélica de Araújo, onde totaliza 760 UHs construídas por meio do Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV – faixa 01. Deste modo beneficiando cerca de 2.280 pessoas com a casa própria.

Fig.07: Recortes Espaço – Temporal

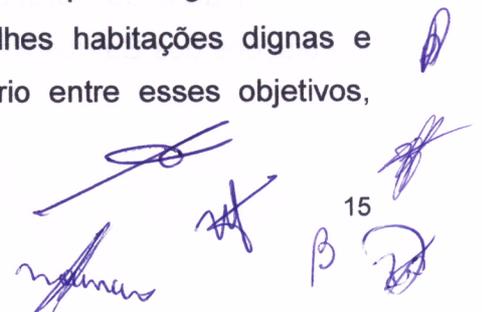


Fonte: Secretaria de Habitação, 2023.

É fundamental reconhecer o impacto potencial da proximidade da ferrovia com o limite urbano. A população está plenamente ciente de que essa distância representa riscos à segurança e pode gerar transtornos significativos. Além disso, há a preocupação legítima de que a ferrovia possa marginalizar a faixa onde o trem passará.

Nesse contexto, é crucial que todas as partes envolvidas, incluindo autoridades locais, planejadores urbanos e a comunidade, trabalhem de forma colaborativa e diligente para abordar essas preocupações. Isso pode envolver a implementação de medidas de segurança adicionais, como barreiras de proteção, sinalização adequada e educação sobre os perigos ferroviários. Além disso, é importante considerar a implementação de políticas de uso do solo que protejam a qualidade de vida dos moradores próximos à ferrovia.

Ao mesmo tempo, o projeto de loteamento representa um passo significativo na melhoria das condições de vida das pessoas, fornecendo-lhes habitações dignas e infraestrutura básica. Portanto, é vital encontrar um equilíbrio entre esses objetivos,



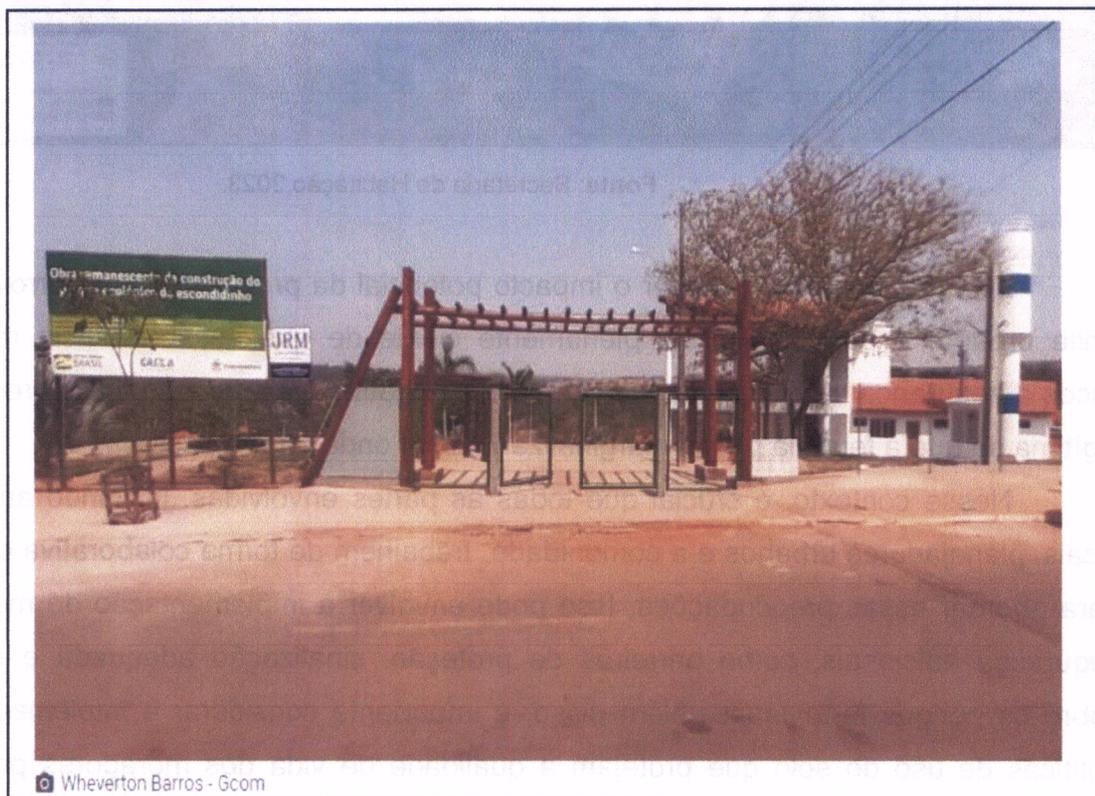
15

assegurando que a segurança e o bem-estar da comunidade sejam priorizados em todas as fases do projeto.

#### 4.1.3.3 – Parque do Escondidinho

Além dos bairros supramencionados, no Trecho 03, inserido na AID, distante aproximadamente 700 metros dos trilhos, está localizado o Parque Municipal do Escondidinho, criado pela Lei Municipal 4.792, de 04 de abril de 2006, caracterizado como Unidade de Uso Sustentável, pertencente à Zona de Unidade de Conservação (ZUC) às margens do Córrego do Escondidinho, com a finalidade de preservar os atributos excepcionais da natureza conciliando a proteção integral da flora, da fauna e das belezas naturais com atividades de pesquisas científicas, educação ambiental, recreativas, lazer e desportos, etc...

**Fig.08:** Área de Lazer Parque Municipal do Escondidinho



Fonte: Google, 2023

Á área do parque é um ativo valioso, situado em uma área urbanizada nas imediações dos Bairros Residencial Magnólia, Distrito Industrial complexo: Archer Daniels



Midland Company (ADM), Jardim Ana Carla, Vila Olinda, o Loteamento de Função Social Maria Amélia Araújo e Rosa Bororo.

O parque é um ponto de transição entre o ambiente urbano e rural e possui uma área estimada de 80,507 hectares.

Sua missão fundamental é a conservação ambiental, a manutenção de uma reserva biológica, a priorização dos ecossistemas naturais e a proteção da rica biota local.

Destaca-se com veemência a importância crítica do Parque do Escondidinho. Este espaço representa uma barreira vital contra a degradação ambiental em uma área altamente urbanizada.

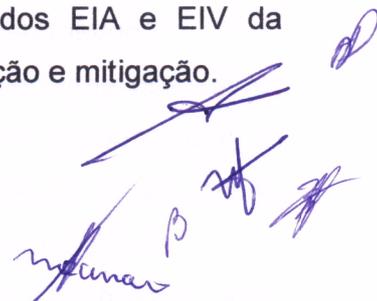
Além disso, serve como uma salvaguarda essencial para a biodiversidade local e os ecossistemas naturais, especialmente avifauna.

Qualquer ameaça à integridade deste parque deve ser abordada com a máxima seriedade e ação imediata, de modo que, a localização estratégica está na interseção entre um espaço adensado e mata nativa. Garantir sua preservação e a proteção contínua é uma responsabilidade compartilhada por toda a comunidade, bem como um imperativo moral e ambiental.

Deste modo, adotar medidas concretas e assertivas para assegurar que este patrimônio natural seja mantido intacto beneficia as gerações presentes e futuras.

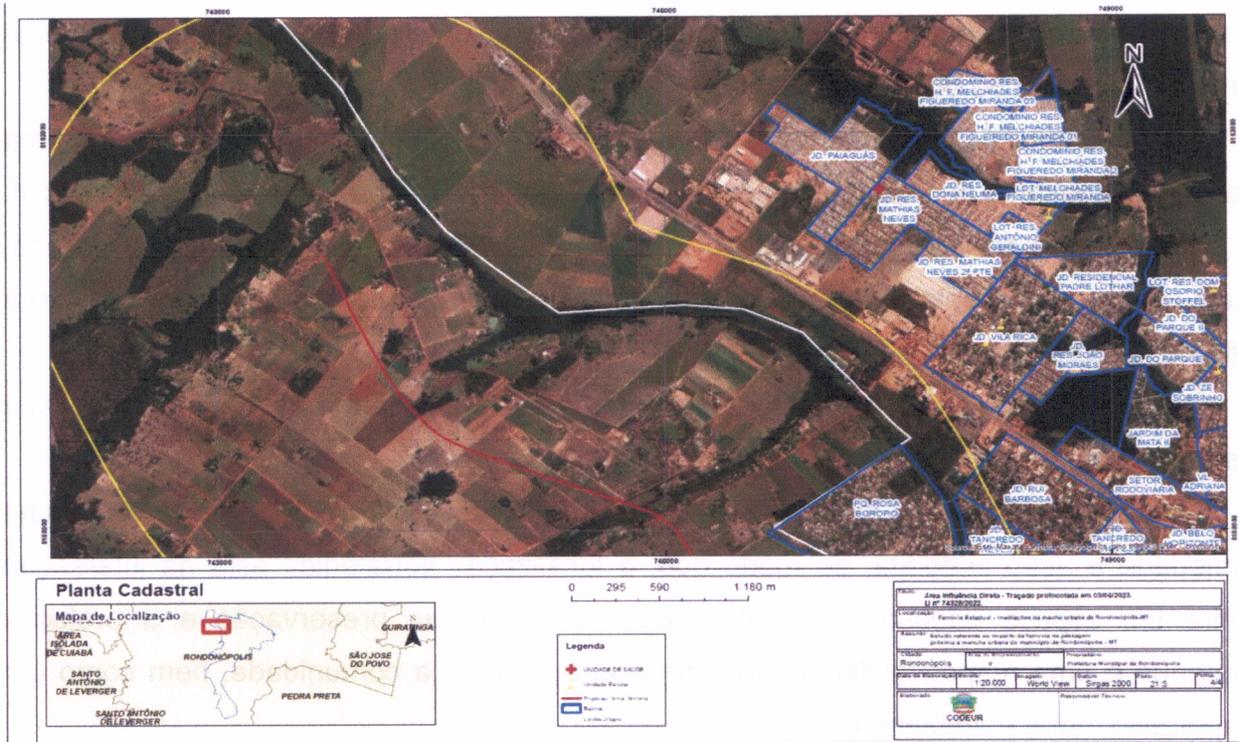
É fundamental considerar a afetação da **Unidade de Conservação Municipal de Uso Integral “Parque do Escondidinho”** que está localizada nas proximidades do traçado da ferrovia, podemos destacar a importância dessa área prioritária para o Ministério do Meio Ambiente (MMA).

Isso ressalta a necessidade de uma análise criteriosa dos EIA e EIV da construção da estrada de ferro e a aplicação de medidas de preservação e mitigação.



4.1.4 – Parte 04 – Loteamentos de Interesse Social

Fig.09: AID – Parte 04



Fonte: IPPUR, 2023

No trecho 04 da ADA denota-se a proximidade dos Loteamentos de Interesse Social Rosa Bororo e ainda, menos próximo, o Jardim Tancredo Neves, ambos ocupados em sua maioria por população de baixa renda e, por isso, mais vulnerável a quaisquer intempéries causados pelo empreendimento objeto do presente estudo.

Convém destacar que tanto o Residencial Rosa Bororo quanto o Jardim Tancredo Neves são empreendimentos consolidados e possuem infraestrutura básica, como rede de água, esgoto, eletricidade, vias pavimentadas e outras comodidades que atendem às necessidades da população local.

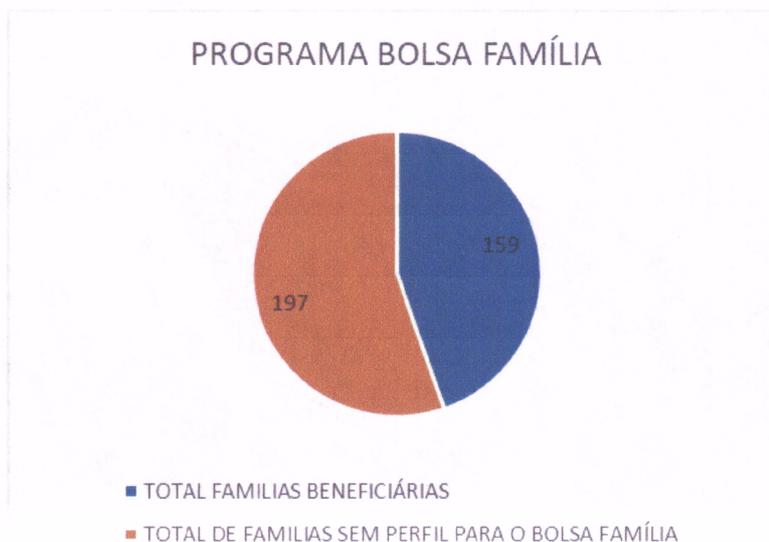
Considerando que apenas uma parte do Jardim Tancredo Neves está inserida na ADA, passemos a contextualizar mais profundamente o Residencial Rosa Bororo, o qual está há apenas 100 metros do eixo do trilho da ferrovia.




#### 4.1.4.1 – Loteamento Residencial Rosa Bororo

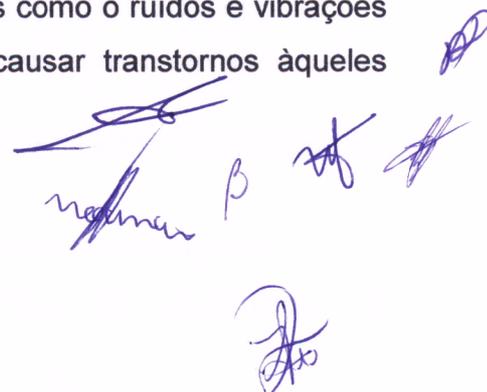
Conforme mencionado alhures, o loteamento Residencial Rosa Bororo é um empreendimento particular de interesse social e, devido a isto, é ocupado em sua maioria por pessoas de baixa renda, conforme dados do Cadastro Único do Governo Federal ali residem 356 famílias, das quais 197 são beneficiárias de programa assistencial.

Gráfico 01 - Beneficiários Programa Assistencial do Residencial Rosa Bororo



O contexto social do bairro é formado por 356 famílias são compostas por 818 pessoas, em sua maioria do sexo feminino tendo entre 7 e 15 anos de idade.

Importante destacar o perfil social da população desse bairro que é o segundo mais próximo dos trilhos da ferrovia, que passará a 100 metros do mesmo, podendo sentir com maior ênfase os efeitos tanto da poluição sonora quanto dos abalos do solo com a passagem das locomotivas, sem mencionar os demais efeitos negativos consignados no próprio EIA apresentado pelo empreendedor, alguns mitigados por medidas na implantação ou na manutenção da ferrovia, contudo, aspectos como o ruídos e vibrações em áreas tão próximos ainda poderão ser percebidas e causar transtornos àqueles moradores.



**AFETADAS NA ALA SUDOESTE DO PERÍMETRO URBANO:**

**Fig. 10:**



**4.1.4.2 – Outros Loteamentos de Interesse Social na AID**

O loteamento urbanizado está situado nas proximidades dos bairros Jardim Ana Carla, Vila Olinda, Pedra 90, Residencial Magnólia Angélica de Araújo, Jardim Maria Tereza e Distrito Industrial. As vias principais para veículos e pedestres na área incluem a Avenida Daniel Clemente e a MT-471, conhecida como Rodovia do Peixe, que acompanha o Rio Vermelho. Além disso, a região é caracterizada por sua paisagem natural, que inclui cachoeiras, grutas, paredões de pedra e pontos de vista deslumbrantes, tornando-se um grande atrativo turístico e de lazer.

**4.2 ÁREA DIRETAMENTE AFETADA - ADA**

Corresponde ao território que sofrerá a ação direta da operação de implantação e da manutenção da expansão da ferrovia. Assim, a ADA constitui-se por faixa

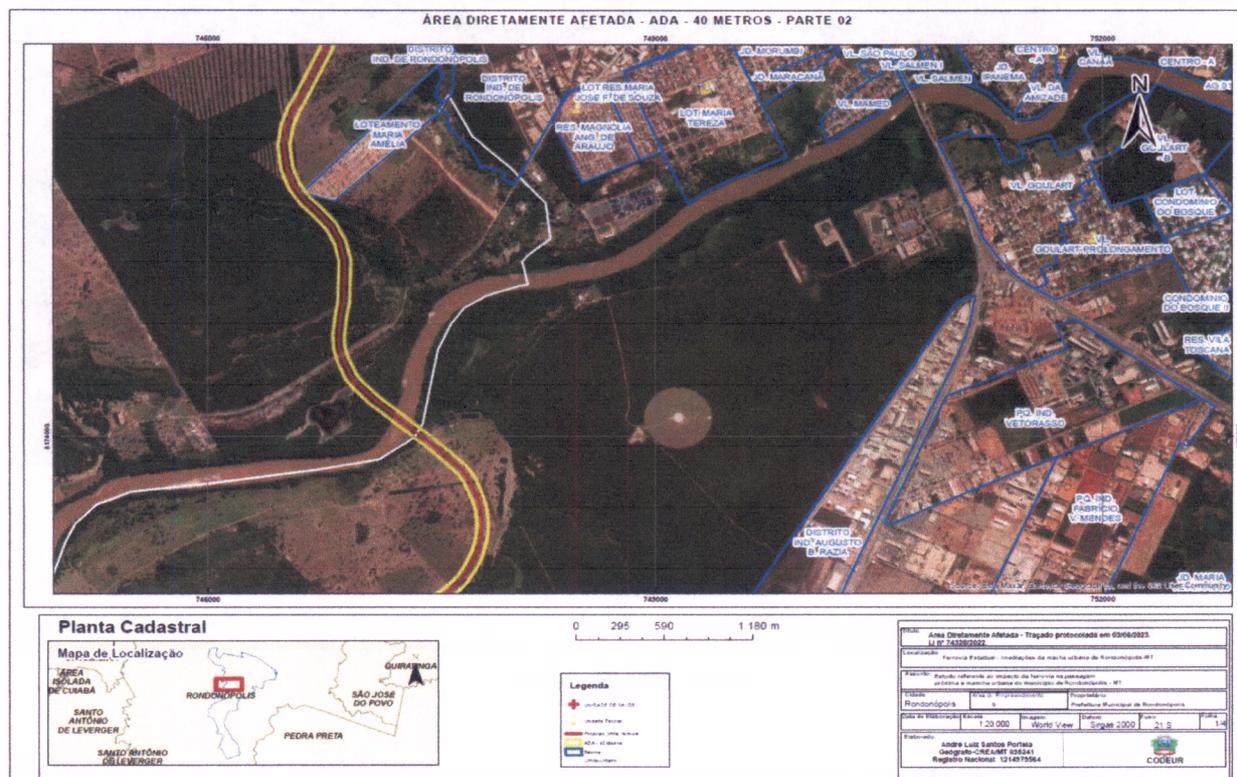






4.2.2 – Parte 02 – Loteamento de Interesse Social Maria Amélia Araújo

Fig.13 ADA – Parte 02



Fonte: IPPUR, 2023

O Trecho 02 da ADA demonstra claramente a sobreposição da estreita faixa de domínio dos trilhos com um Loteamento de Interesse Social, denominado Maria Amélia Araújo.

Segundo a proposta do Plano Diretor Municipal, as Zonas Especiais de Interesse Social são as destinadas aos programas de habitação de interesse social que contemplem a viabilização e promoção do acesso à habitação, com prioridade para a população de baixa renda.

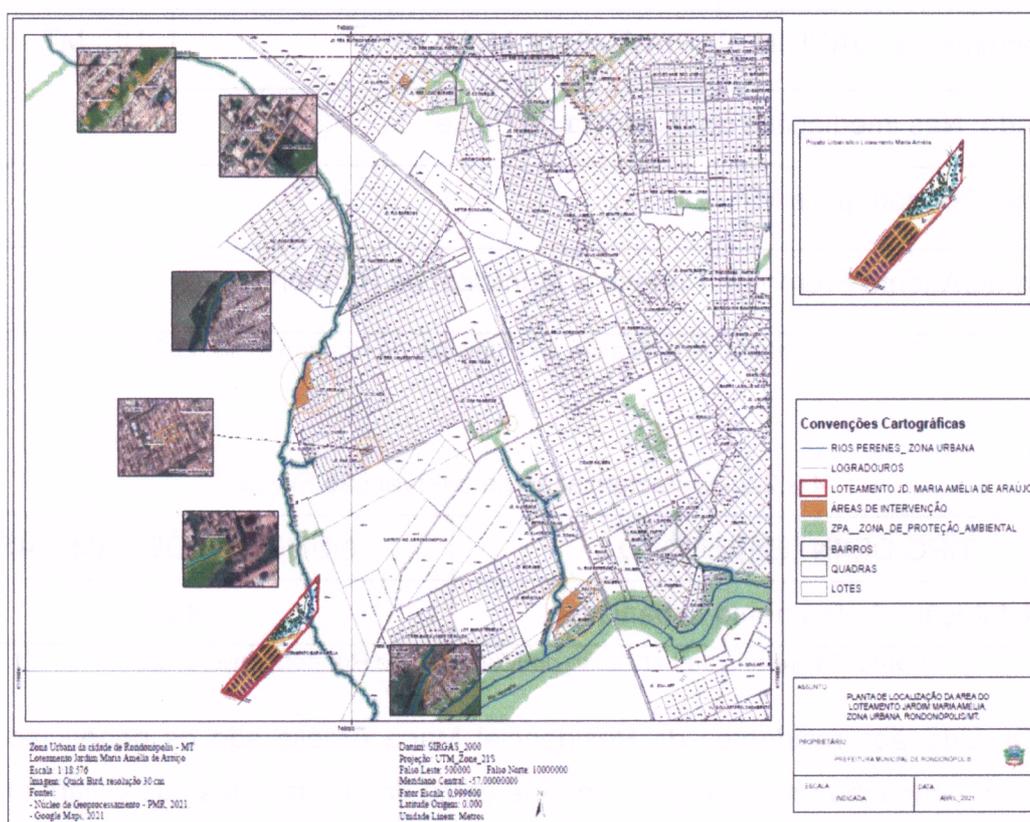
*(Handwritten signatures and initials in blue ink)*



Convém considerar mais uma vez que a população residente no local é de baixa renda e as edificações, conforme a legislação urbana vigente, têm padrões menos exigentes quanto às dimensões e estrutura, justamente para propiciar à população de baixa renda o acesso à moradia, conforme preconiza o Estatuto das Cidades.

Especialmente quanto ao Residencial em comento, este abriga pessoas realocadas de áreas de risco de diversas regiões da cidade, conforme demonstra o mapa a seguir:

**Fig.15: Ocupações reorganizadas**



Fonte: Secretaria de Habitação, 2023.

#### 4.2.2.1 - Identificação da área do reassentamento:

**DECRETO Nº 9.982, DE 26 DE MARÇO DE 2021. Dispõe sobre aprovação de Loteamento DE INTERESSE SOCIAL denominado de “JARDIM MARIA AMELIA ARAÚJO”. ATENDE OS requisitos e os trâmites legais, constantes da Lei nº. 2.120 de 14/03/94 e Lei Complementar nº. 043, de 28/12/2006 e Lei Federal nº 6.766, de 19/12/1.979 com suas alterações introduzidas pela Lei n.º 9.785, de 29/01/1999; todos arquivados na Prefeitura Municipal de Rondonópolis/MT.**

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

<p><b>Ação/Modalidade:</b> Loteamento de interesse social</p>	<p>Área total do Loteamento: 283.600,00m<sup>2</sup>          Área de preservação permanente: 80.342,41m<sup>2</sup>          Área Loteável: 203.257,59m<sup>2</sup>          Reserva Municipal - Área Verde: 45.945,90m<sup>2</sup>          Reserva Municipal- Área Institucional:          15.081,03m<sup>2</sup> Área de lotes/quadras:          83.830,17m<sup>2</sup>          Sistema Viário: 58.400,49m<sup>2</sup>          Área verde 01: 29,949,16 m<sup>2</sup>          Área verde 02: 5.928,16 m<sup>2</sup>          Área verde 03: 9.501,62 m<sup>2</sup>          Área verde 04: 566,96 m<sup>2</sup></p>	
<p>Empreendimento: "JARDIM MARIA AMELIA ARAÚJO"</p>	<p>UF: MT</p>	
<p>Localidade: Nas imediações da "Rodovia do Peixe"</p>		
<p>Município: Rondonópolis/MT</p>		
<p>Proponente/Agente Promotor: Prefeitura Municipal de Rondonópolis.</p>		

Fonte: Secretaria de habitação do Município de Rondonópolis, 2023.

#### 4.2.2.2 - Caracterização da Intervenção Física:

TIPO DE INTERVENÇÃO	NÚMEROS DE FAMÍLIAS
Habitação - Loteamento Urbanizado	400

Fonte: Secretaria de habitação do Município de Rondonópolis, 2023.

Os cidadãos residentes do Residencial Maria Amélia são os beneficiados pelo processo de "ocupação reorganizada", em que cerca de 400 famílias que viviam em áreas informais estão obtendo o processo de regularização fundiária. A reorganização dessas ocupações envolveu medidas legais e administrativas que estão regularizando a posse dos terrenos.

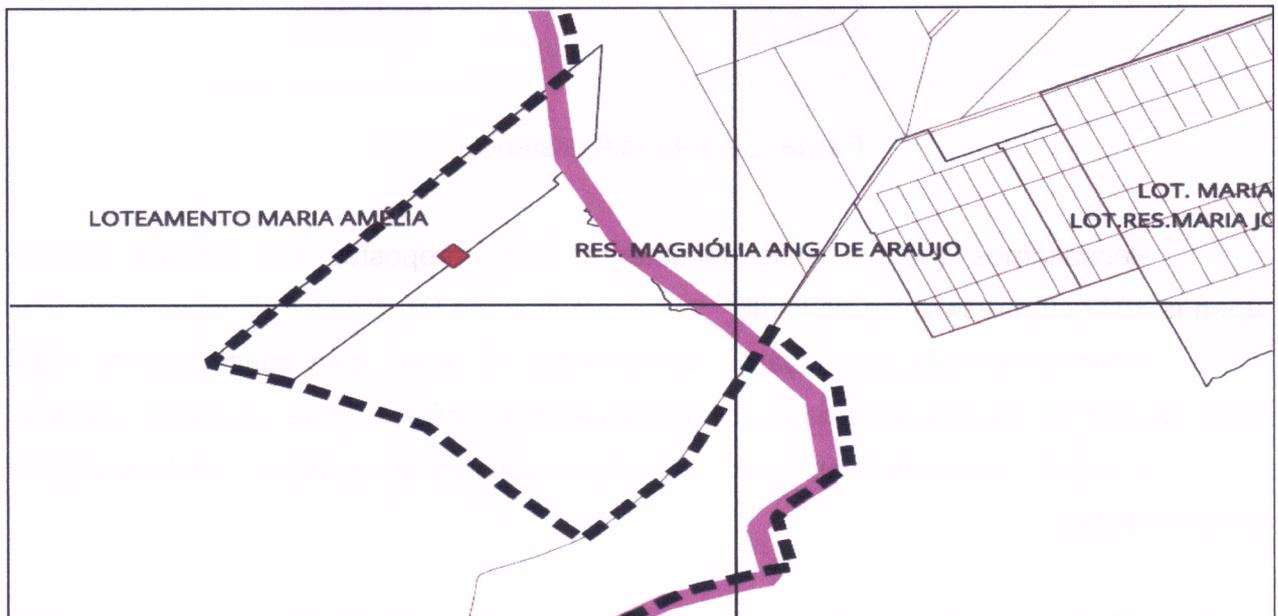
Deste modo, foi elaborado o diagnóstico da população beneficiada pelo projeto, sendo que os critérios estabelecidos estão no âmbito nacional e municipal, conforme disposição da Portaria Ministerial nº 412/2015, Lei Federal nº 11.977/2009 e Portaria Ministerial nº 2.081 de 2020 e Lei Municipal nº. 6.354/2010.




Considerando o expressivo aumento de ocupações irregulares nas áreas públicas no Município, verificou-se a necessidade de realizar um levantamento e mapear o perfil socioeconômico das famílias. Para obtenção dos dados foram procedidas visitas domiciliares e preenchimento de formulários pela equipe técnica da Secretaria Municipal de Habitação e Urbanismo, na oportunidade almejando propiciar a oportunidade de realizar a inscrição no banco de dados habitacionais, além das informações necessárias sobre documentação, para análise e seleção para projetos, com o intuito de minimizar a demanda por habitação social.

Além disso, o estudo constatou a existência de duas linhas de ônibus em Rondonópolis que atendem especificamente ao Loteamento Maria Amélia Araújo, em área muito próxima da faixa de domínio dos trilhos, qual seja, da ADA, conforme denota-se a figura a seguir:

**Figura 15a – Demarcação do ponto de ônibus Residencial Maria Amélia**

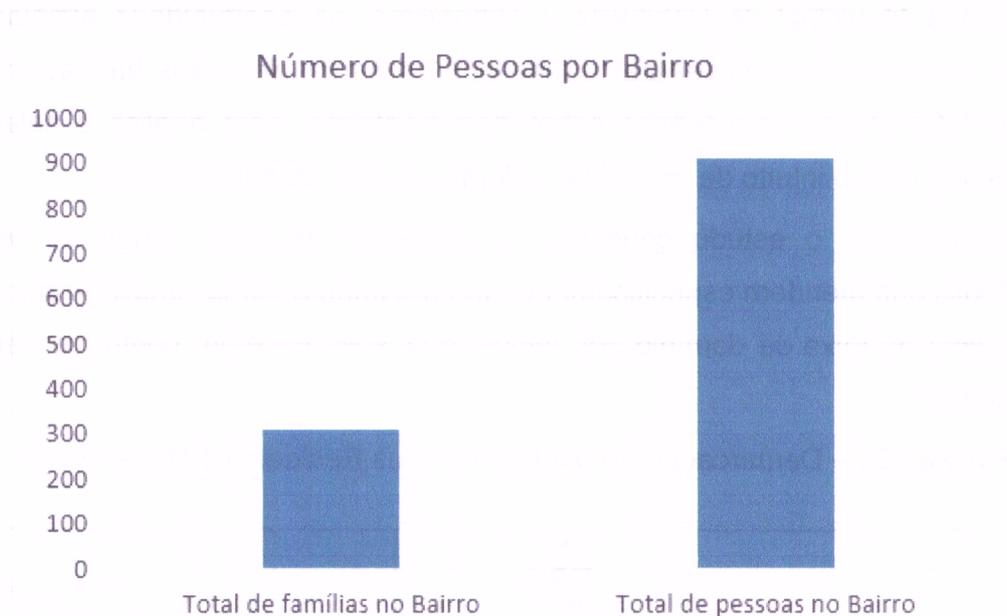


#### 4.2.2.3 – Aspectos socioeconômicos da população residente no Maria Amélia Araújo

O loteamento Maria Amélia Araújo tem área com cerca de 283.600 m<sup>2</sup>, (ou 28,36 hectares) abriga em média, cerca de 307 famílias, com cerca de 3 a 4 pessoas por residência, que passaram por um processo de avaliação de cadastro e foram realocadas

como parte de um programa habitacional, recebendo terrenos e infraestrutura pública, gráfico 06.

**Gráfico 06: Número de Pessoas no Bairro**



**Fonte:** Secretaria Assistência Social

Ressaltamos que por meio documental foram propostas 400 famílias, porém, apenas 307 estão residentes no local.

A distribuição da população e identificação de áreas com concentrações mais altas ajudam na tomada de decisões como zoneamento, infraestrutura e serviços públicos.

A tabela etária de moradores tem maior número de crianças, adolescentes e jovens adultos.



<b>FAIXA ETÁRIA</b>	<b>NÚMERO DE PESSOAS</b>
ENTRE 0 E 4 ANOS	148
ENTRE 5 E 6 ANOS	80
ENTRE 7 E 15 ANOS	244
ENTRE 16 E 17 ANOS	35
ENTRE 18 E 24 ANOS	69
ENTRE 25 E 34 ANOS	159
ENTRE 35 E 39 ANOS	79
ENTRE 40 E 44 ANOS	49
ENTRE 45 E 49 ANOS	20
ENTRE 50 E 54 ANOS	8
ENTRE 55 E 59 ANOS	19
ENTRE 60 E 64 ANOS	7
MAIORES DE 65 ANOS	9

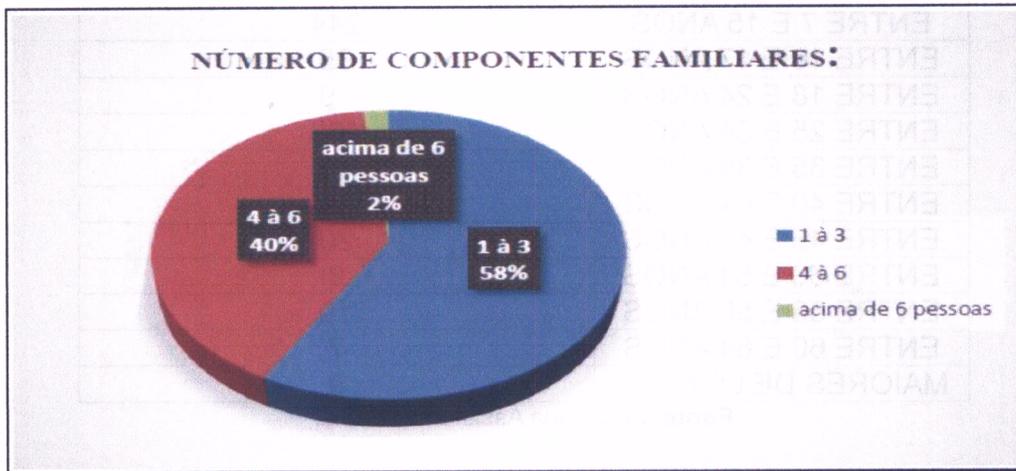
Fonte: Secretaria Assistência Social

**Tabela 02:Atendimento da população**

<b>BAIRROS</b>	<b>APROVADOS</b>	<b>REPROVADOS NA ANÁLISE SOCIAL</b>	<b>REPROVADOS POR PENDENCIAS</b>	<b>TOTAL DE ATENDIMENTO</b>
Ana Carla	168	30	36	122
Vila Rica	53	17	20	63
Alvorada	29	2	5	16
Pedra 90	26	20	8	20
Paineiras	15	2	1	8
Jardim Liberdade	16	15	7	18
Vila São Paulo	17	50	3	60
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>324</b>	<b>142</b>	<b>80</b>	<b>546</b>

A tabela acima faz menção aos bairros onde, atualmente, estavam inseridas as ocupações irregulares no município de Rondonópolis/MT, o total de famílias atendidas pela secretaria municipal de habitação e urbanismo, assim como uma amostragem das análises e resultados desses atendimentos. A seguir, a tabulação dos dados demonstrados nos gráficos, diante do diagnóstico socioeconômico, perfil das famílias.

**Gráfico 07: Número de componentes familiares**



Fonte: Coleta de Campo.

Conforme demonstrado no gráfico 58% das famílias possuem entre 01 a 03 pessoas, enquanto 40% possuem de 04 a 06 componentes, restando apenas 2% com mais de 06 pessoas no mesmo imóvel.

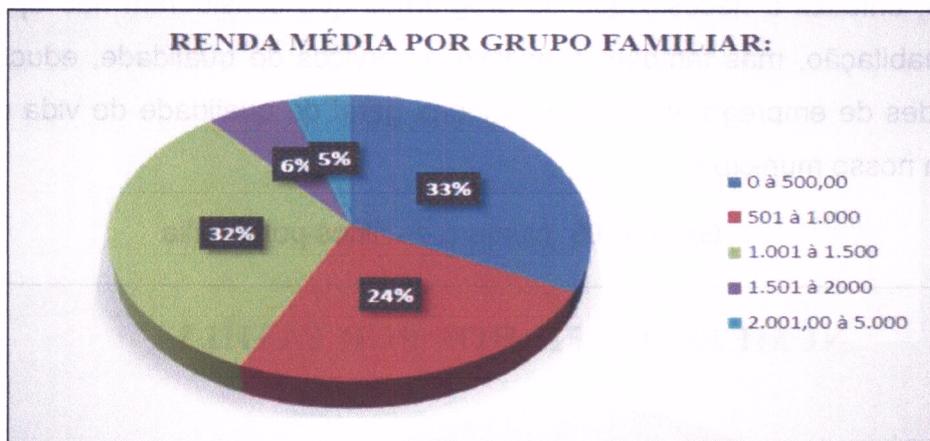
#### 4.2.2.3.2 - Renda média familiar

Outra questão que demonstra a vulnerabilidade socioeconômica dos inscritos é a média da renda familiar, que não atingi o teto do salário-mínimo, o que explica a busca por moradia e sua vivência em situação irregular, uma vez que o gasto com aluguel compromete grande parte da renda familiar.

De acordo com estudos recentes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a questão da renda familiar é um fator crítico que afeta a aquisição de moradias adequadas em muitas regiões do país. O fato de que a média da renda familiar dos inscritos não atinge o teto do salário-mínimo é um indicador preocupante da situação econômica dessas famílias. Essa realidade, muitas vezes, forçou nossas famílias rondonopolitanas a buscar alternativas de moradia, mesmo que em situações irregulares, uma vez que o custo do aluguel compromete uma parte substancial de sua renda mensal.



**Gráfico 08:** Renda média familiar



Fonte: Coleta de Campo.

Assim, apura-se que 33% dos entrevistados possuem renda de até R\$: 500,00 (quinhentos reais), enquanto 32% declarou receber entre R\$: 1.000,00 e R\$: 1.500,00. Já os que percebem renda entre R\$: 1.501,00 a R\$: 2.000,00 são apenas 6% das famílias. Ainda é válido mencionar o grupo de 5% que disse possuir renda de R\$: 2.000,00 a R\$: 5.000,00.

#### 4.2.2.3.3 - Quantidade de filhos por família

Além disso, ao analisar o número de dependentes por família, é possível identificar outro aspecto relevante que aprofunda a compreensão da realidade socioeconômica dessas comunidades. Nota-se que 58% das famílias têm entre 02 (dois) e 04 (quatro) filhos, refletindo um cenário de famílias numerosas que enfrentam desafios adicionais na busca por moradia adequada. Paralelamente, 40% das famílias possuem até 01 filho declarado, indicando uma diversidade de tamanhos familiares. No entanto, apenas 2% das famílias têm de 05 (cinco) a 06 (seis) dependentes, o que, embora seja uma parcela menor, destaca a necessidade de considerar as diferentes dinâmicas familiares ao desenvolver estratégias habitacionais e programas de apoio social.

Essa análise mais detalhada dos tamanhos familiares destaca a complexidade das necessidades habitacionais e socioeconômicas dessas comunidades. Também reforça a importância de políticas públicas flexíveis e

adaptáveis que possam atender a uma variedade de situações familiares, garantindo que a dignidade e o bem-estar de todas as famílias sejam preservados. Além disso, enfatiza a necessidade de programas que considerem não apenas a oferta de habitação, mas também o acesso a serviços de qualidade, educação e oportunidades de emprego, visando a melhoria geral da qualidade de vida dessas famílias em nosso município.

**Gráfico 09: Número de filhos por família**



**Fonte:** Coleta de Campo.

#### 4.2.2.3.4 - Tempo de moradia no município

Já com relação ao tempo de moradia no município há uma ponderação com respeito às ocupações, verificando-se que 49% das pessoas, possuem até 10 anos de moradia no município, sendo observado durante os atendimentos que uma parcela ainda não possuía inscrição no banco de dados da habitação. Considerando o período superior a 21 anos de domicílio no município de Rondonópolis, este é representado por 34% dos cadastrados. Sendo que apenas 17% dos entrevistados moram entre 11 a 20 anos.



### Gráfico 10 – Tempo de Moradia no Município



Fonte: Coleta de Campo.

#### 4.4.2.2.3.5 - Contexto Social

A faixa etária com o maior número de pessoas é entre 7 e 15 anos, com 148 pessoas. Isso indica uma proporção significativa de crianças pequenas no grupo populacional.

Há um declínio gradual no número de pessoas à medida que a faixa etária aumenta, com um pico novamente na faixa de "entre 25 e 34 anos", refletindo em um grupo de adultos jovens em idade produtiva.

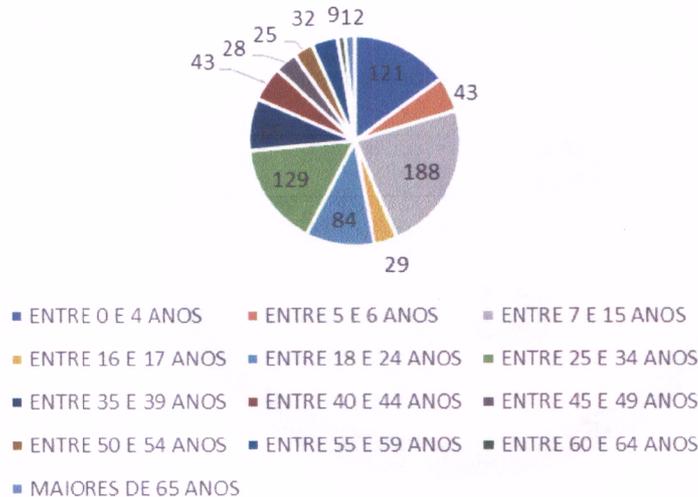
Nota-se que as faixas etárias acima de 40 anos têm números consideravelmente menores de pessoas, sugerindo um envelhecimento da população que habita o bairro.

As faixas etárias "Entre 50 e 54 anos", "Entre 55 e 59 anos" e "Entre 60 e 64 anos" têm números bastante baixos, indicando uma população mais envelhecida.

A faixa "Maiores de 65 anos" também tem um número relativamente baixo, o que sugere que a população idosa não é predominante, mas ainda está presente na área, como demonstra o **gráfico 11:**

**Gráfico 11: Faixa Etária:**

PERFIL DE IDADE DA POPULAÇÃO



Fonte: Secretaria Assistência Social

Além das tendências demográficas observadas nas faixas etárias da população, é crucial abordar os impactos negativos causados pelos ruídos da ferrovia, as fragilidades ambientais e a marginalização do espaço causada pela construção do trecho muito próximo que afetará o bairro Maria Amélia Araújo e seu entorno.

A faixa etária com o maior número de pessoas é "Entre 0 e 4 anos", com 148 pessoas, o que indica uma proporção significativa de crianças pequenas no grupo populacional. No entanto, essas crianças e toda a comunidade enfrentam sérios desafios.

O ruído constante gerado pela ferrovia representa uma ameaça significativa para a qualidade de vida dos residentes, afetando a saúde e o bem-estar, especialmente das crianças pequenas, interferindo no sono e no desenvolvimento. Além disso, perturba o sossego e o conforto de todos.

Outra questão importante é a fragilidade ambiental que é uma das principais causas, caso o trecho da ferrovia estiver próximo a áreas sensíveis como áreas de preservação, córrego e ecossistemas frágeis, a poluição sonora e a atividade ferroviária causam danos ecológicos e afetam a biodiversidade local.

*[Handwritten signatures]*

*[Handwritten signature]*

A presença da ferrovia também contribui para a marginalização social e econômica do bairro e da comunidade ao seu redor. Isso ocorre devido ao isolamento causado pela ferrovia e à dificuldade de acesso a serviços básicos, a população, incluindo crianças e idosos, pode enfrentar dificuldades para se locomover e acessar esses serviços.

Portanto, além das tendências demográficas identificadas, a presença da ferrovia e seus impactos socioambientais são fatores cruciais abordados neste documento, para melhorar a qualidade de vida e a segurança da população dos locais afetados.

Ações de mitigação e políticas públicas devem ser cruciais para lidar com esses problemas na garantia de um ambiente saudável e seguro para todos os moradores.

A **tabela 03** fornece dados importantes sobre os auxílios financeiros recebidos pelas famílias no bairro Maria Amélia Araújo até o momento.

Nota-se que 201 famílias estão atualmente recebendo o Bolsa Família, enquanto 51 famílias recebendo o Auxílio Gás. Esses programas de auxílio desempenham um papel crítico no suporte às famílias em situação de vulnerabilidade econômica, fornecendo recursos financeiros para atender às necessidades básicas.

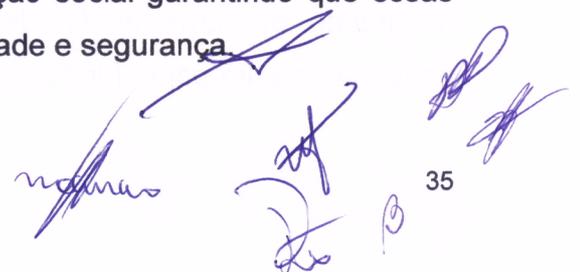
TABELA 03		
	TOTAL DE FAMÍLIAS RECEBENDO	VALOR REPASSADO
BOLSA FAMÍLIA	201	R\$ 155.134,00
AUXÍLIO GÁS	51	R\$ 5.400,00

Fonte: Secretaria Assistência Social

É crucial entender que esses auxílios estão diretamente relacionados ao contexto socioeconômico fragilizado em que muitos residentes vivem diariamente. Ao passo que todos enfrentam desafios significativos, incluindo dificuldades para acessar serviços essenciais, assim, os auxílios são um meio vital para aliviar parte do fardo financeiro.

Agora, uma nova oportunidade se apresenta, pois, todos têm a perspectiva de construir suas próprias casas em um novo terreno. No entanto, esse passo importante também exige uma abordagem cuidadosa das políticas públicas.

É fundamental o aporte das políticas de habitação social garantindo que essas novas moradias estejam adequadas em termos de qualidade e segurança.



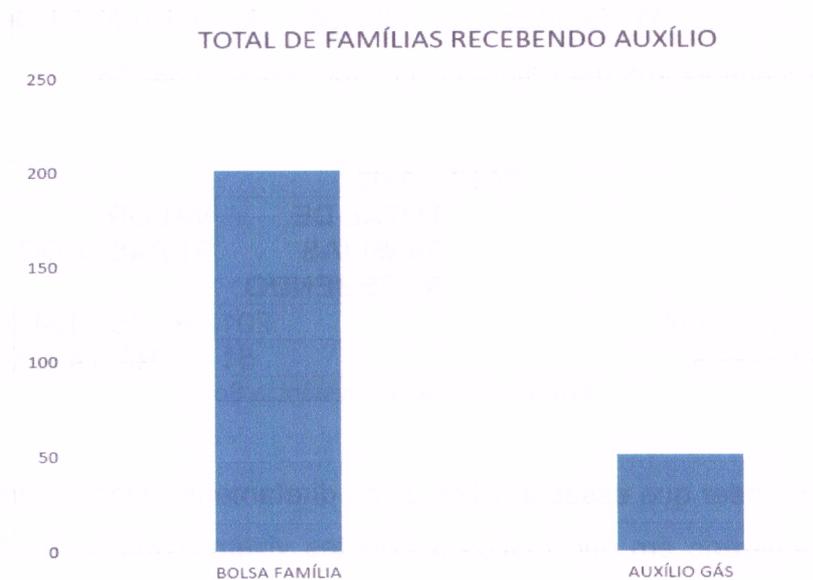
35

Para tornar essa mudança bem-sucedida, políticas públicas também oferecem oportunidades de capacitação profissional e acesso ao mercado de trabalho, ajudando as famílias a se tornarem mais independentes economicamente.

Além disso, programas de acompanhamento sociais implementados confiam a estas famílias que continuem recebendo o apoio necessário à medida que se mudam para o novo local e enfrentam desafios de adaptação.

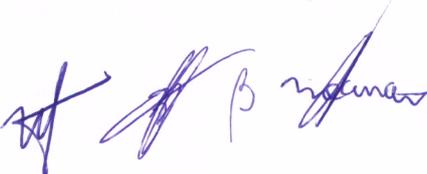
A combinação de auxílios financeiros como o Bolsa Família e o Auxílio Gás com políticas públicas voltadas para habitação e desenvolvimento econômico fundamental para promover a inclusão social dessas famílias que enfrentam vulnerabilidade social. A oportunidade de construir suas casas representa um passo importante, mas é necessário um apoio contínuo para garantir uma transição bem-sucedida e um futuro mais estável para essas comunidades, **gráfico 12**.

**Gráfico 12: Número de Famílias recebendo auxílio**



Fonte: Secretaria Assistência Social

Os valores repassados nos programas Bolsa Família e Auxílio Gás são de suma importância para as famílias que enfrentam desafios socioeconômicos significativos. No caso do Bolsa Família, um total de R\$ 155.134,00 é destinado a 201 famílias beneficiárias, resultando em uma média de aproximadamente R\$ 770,00 por família. Ação que desempenha um papel fundamental na redução da pobreza e na melhoria das condições



de vida dessas famílias, garantindo acesso a alimentos, educação e cuidados de saúde. Já o Auxílio Gás, com um montante total de R\$ 5.400,00, é distribuído entre 51 famílias beneficiárias, o que representa uma média de cerca de R\$ 105,88 por família. Apesar de parecer um valor relativamente modesto, é essencial para aliviar parte dos custos associados ao gás de cozinha, um recurso básico no cotidiano das famílias. Esse suporte financeiro faz uma diferença significativa nas despesas da casa.

Ambos os programas refletem o compromisso do governo com a inclusão social e redução da desigualdade, garantindo – lhes a dignidade, **gráfico 12**.

A fome e a falta de moradia são problemas sociais complexos que afetam muitas regiões do Brasil. Muitas pessoas não têm acesso às moradias adequadas, vivendo em condições precárias, como favelas, cortiços e áreas de risco.

Contra isso, a comunidade local tem sido voz ativa para que as políticas urbanas sejam eficientes para a população carente. A luta é contra a desigualdade social e a falta de moradia em grande parte resulta do setor imobiliário que estabelece interesses econômicos em detrimento das necessidades das camadas mais vulneráveis da população.

O loteamento Maria Amélia Araújo é um microcosmo das complexidades da vida moderna, onde empregos e renda podem ser fluidos. Os dados que representam esses percentuais são um lembrete de que por trás de cada número está uma história única. À medida que a economia local flutua, as políticas governamentais se adaptam e as famílias encontram maneiras de sobreviver e prosperar, esses percentuais continuarão a evoluir, garantindo que o suporte necessário esteja sempre ao alcance daqueles que mais precisam. É uma representação viva da resiliência e da solidariedade que une a comunidade do Maria Amélia Araújo em sua jornada em busca de uma vida melhor.

#### 4.4.2.2.3.6- Assistência Médica às Mulheres no bairro Maria Amélia Araújo

O CAISM (Centro de Atenção Integral à Saúde da Mulher) localizado no município de Rondonópolis tem como missão primordial oferecer um atendimento de saúde completo e de alta qualidade às mulheres em todas as fases de suas vidas, abrangendo desde a adolescência até a terceira idade. O centro desempenha um papel essencial na comunidade, fornecendo uma ampla gama de serviços que incluem

prevenção de Doenças Sexualmente Transmissíveis (DSTs), cuidados ginecológicos e outras áreas relacionadas à saúde feminina.

Reconhecido por seus serviços excepcionais, a equipe do CAISM se destaca pela excelência no atendimento e tem contribuído significativamente para o avanço do conhecimento na área da saúde da mulher. As Fotos 01 e 02 abaixo ilustram um dos atendimentos realizados pelo centro no bairro Maria Amélia de Araújo, destacando o compromisso da instituição em atender às necessidades de saúde das mulheres na comunidade local.

**Foto 01 e 02: Atendimento à comunidade**

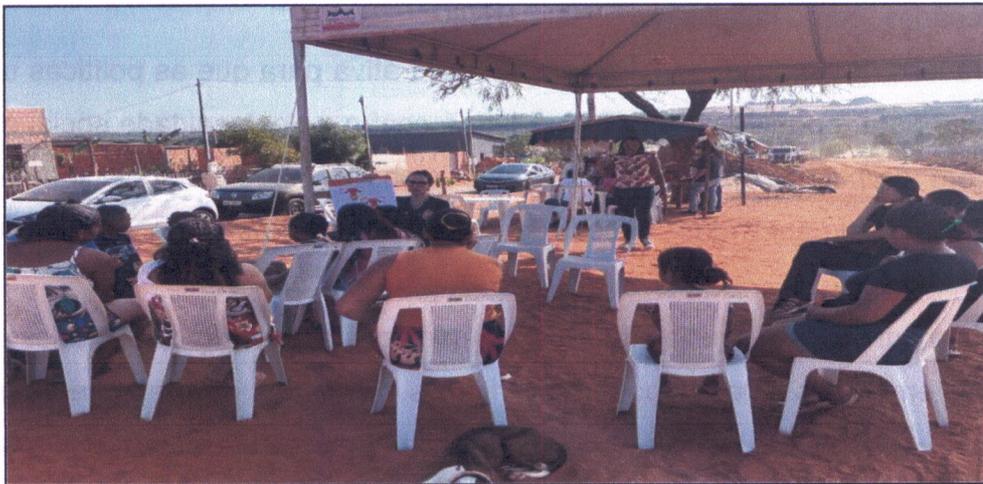


Foto: SARA, Coordenação, 2023



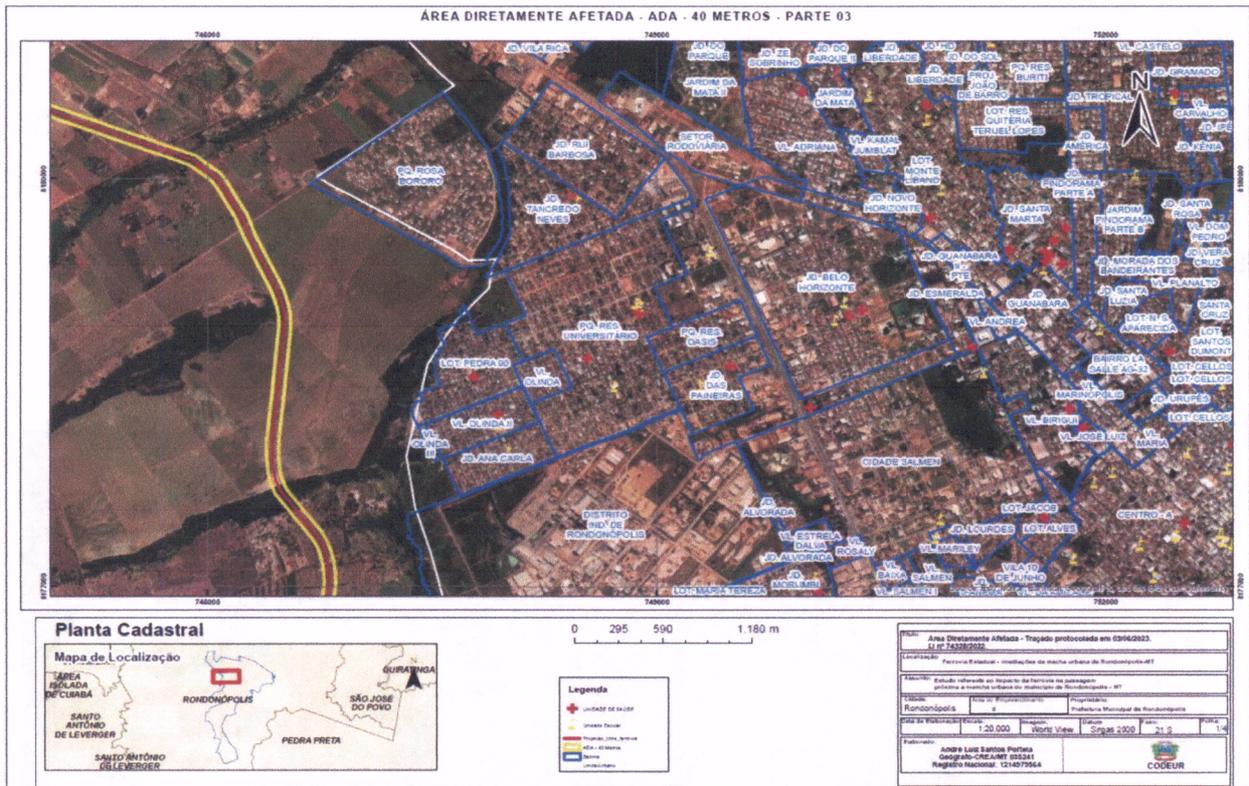
#### 4.2.2.4 - CONTEXTO SOCIOAMBIENTAL DO BAIRRO MARIA AMÉLIA ARAÚJO

##### 4.2.2.4.1 - Característica Ambiental do local e entorno

O loteamento de modalidade social está situado nas proximidades da Avenida Daniel Clemente, no perímetro urbano de Rondonópolis. A área é caracterizada pela presença do córrego Escondidinho, um curso d'água relevante que atravessa a região e deságua no rio Vermelho. Além disso, o entorno do loteamento é marcado por extensas áreas de mata nativa do Bioma Cerrado, contribuindo para a biodiversidade e o contexto socioambiental da região.

##### 4.2.3 – Parte 03 – Zona Rural

Fig.15: ADA – Parte 03

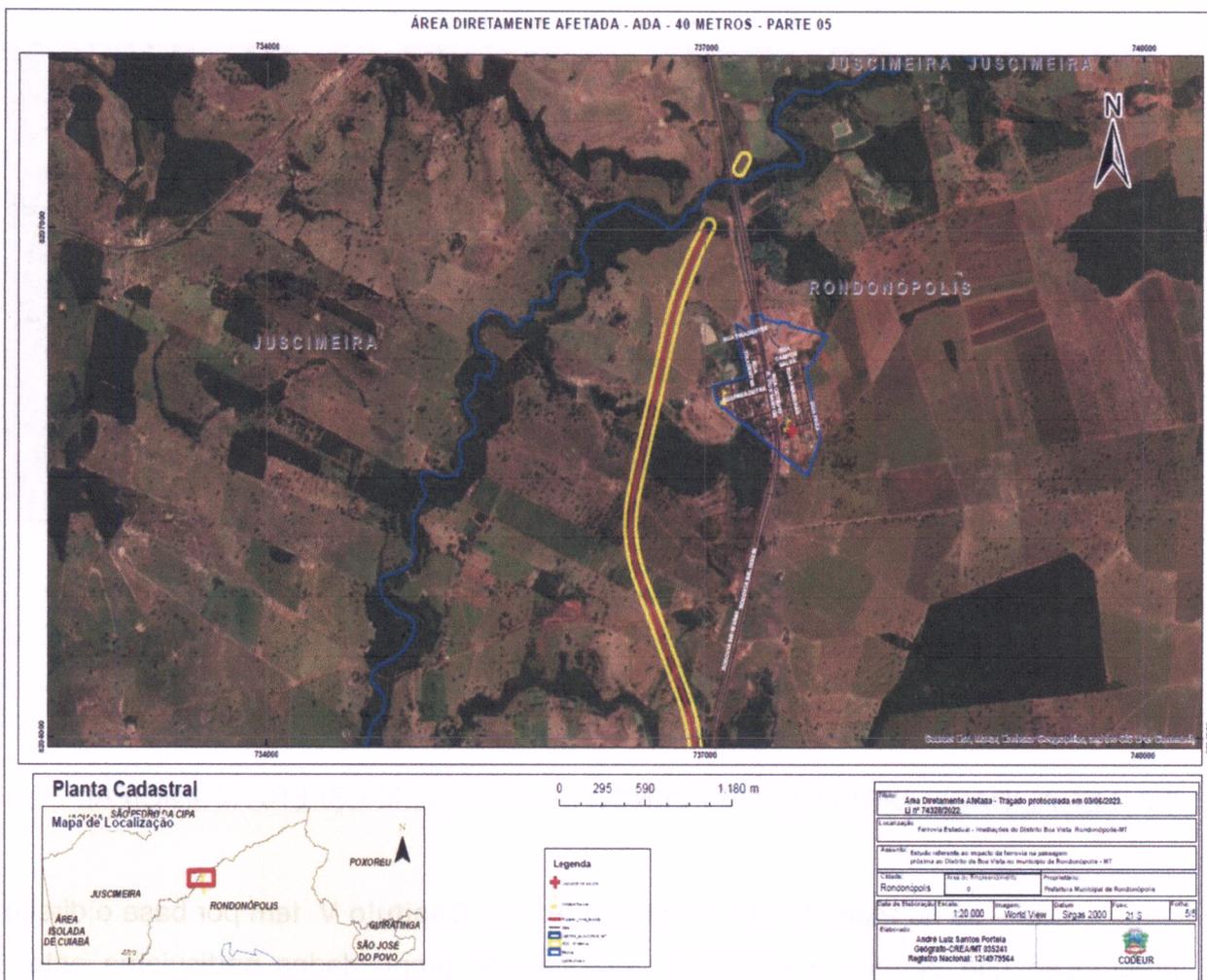


Fonte: IPPUR, 2023

*(Handwritten signatures and initials in blue ink)*



Fig. 18: ADA :Trecho Licenciamento-Ferrovia-Parte05-Boa-Vista



O mapa ilustra o trecho da ferrovia licenciado como Área Diretamente Afetada - Traçado protocolado em 03/06/2023, conforme o Licenciamento Ambiental de nº 74328/2022.

A rota da ferrovia passa em estreita proximidade ao Bairro Boa Vista e à Rodovia BR-163/364, bem como, da cidade de Juscimeira. Além disso, destaca-se a proximidade do traçado ferroviário com o córrego de regime hídrico permanente denominado Tugore, o que exige medidas de proteção e monitoramento ambiental para preservar a qualidade da água e a biodiversidades aquáticas abrangentes para salvaguardar a integridade desse recurso hídrico vital.











CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT

- I – regularização fundiária dos assentamentos com população de baixa renda;
- II – parcelamento do solo ou conjuntos habitacionais de interesse social;
- III – parcelamento do solo para polos industriais;
- IV – abertura, prolongamento, modificação, ampliação ou duplicação de vias de circulações públicas;
- V – complementação da infra-estrutura urbana;
- VI – implantação de equipamentos urbanos e comunitários;
- VII – criação de espaços públicos para atividades de lazer e esportes, praças, parques e áreas verdes;
- VIII – implantação de unidade de conservação para proteção ambiental;
- IX – proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

Destarte, consta no Diário Oficial - DIORONDON Nº 4011 – Rondonópolis Terça - Feira, 01 de Agosto de 2017, nos termos da LEI Nº 9.362, DE 28 DE JULHO DE 2017 pelo que segue, por sequência do termo acima supra – citado:

[...] “Autoriza o Poder Executivo a adquirir mediante COMPRA o imóvel que especifica. Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a adquirir mediante compra, uma área de terras com 25,00 ha denominada “Sítio Boa Esperança”, matrícula n.º 57.014, situada no Município de Rondonópolis, de propriedade de ELIZETE DE OLIVEIRA NETO QUIRINO DE MORAES, inscrita no CPF sob o n.º 406.760.991-49 e S. QUIRINO DE MORAES E CIA LTDA ME inscrita no CNPJ sob o n.º 07.279.945/0001-33.

Nos termos A Lei nº 10.843, de março de 2020, autoriza o Poder Executivo a realizar a transferência onerosa de propriedade por meio da Secretaria Municipal de Habitação e Urbanismo. Essa transferência envolve a área conhecida como Jardim Maria Amelia Araújo. Além disso, o Decreto nº 10.019, de abril de 2021, declarou parte dos sítios Santana e Nossa Senhora da Abadia como de utilidade pública para desapropriação, com o objetivo de abrir uma via pública que conectará ao loteamento Jardim Maria Amelia Araújo:

LEI Nº 10.843, DE 19 DE MARÇO DE 2020. Dispõe sobre a autorização ao Poder Executivo para efetuar a TRANSFERÊNCIA ONEROSA DE PROPRIEDADE, por interveniência da Secretaria Municipal de Habitação e Urbanismo Acresce ainda que o loteamento é denominado Jardim Maria Amelia Araújo. Bem

como, que o Decreto número 10.019 de 15/04/2021 publicado no Diarondon 4924 de 16/04/2021 declarou de utilidade pública para fins de desapropriação parte do sítio Santana e parte do sítio Nossa Senhora da Abadia, a ser destinado a abertura de via pública que conceda acesso ao loteamento Jardim Maria Amelia Araújo.

## 6.ÁREAS PRIORITÁRIAS DO MMA E SEUS ATRIBUTOS NATURAIS

Este contexto trata da preservação dos habitats e ecossistemas naturais, especialmente devido à crescente pressão da atividade humana sobre os recursos ambientais, que causa efeitos negativos nos processos ecológicos, biodiversidade, qualidade da água e do ar, bem como, na disponibilidade de recursos naturais.

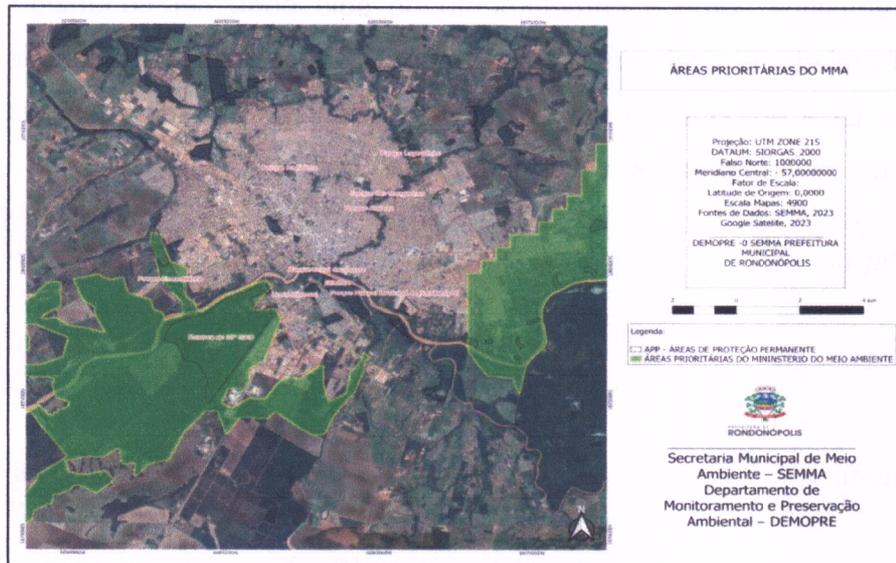
Para abordar essa preocupação, destaca-se a instituição do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) por meio da Lei 9.985/2000, com o objetivo de garantir a integridade ecológica. As Unidades de Conservação (UC) proporcionam oportunidades para educação ambiental (EA), pesquisa científica e desenvolvimento de atividades sustentáveis.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Rondonópolis, cidade média com o segundo maior PIB nacional, enfrenta o desafio de equilibrar o desenvolvimento econômico e a preservação ambiental, especialmente ao planejar a instalação de um trecho de ferrovia no raio de impacto de um Parque de Uso Integral.

É essencial priorizar a preservação das áreas críticas dentro do Bioma Cerrado devido à alarmante taxa de devastação, principalmente devido à supressão em larga escala de suas espécies arbóreas e arbustivas para a expansão do agronegócio, Fig.20: **Áreas Prioritárias do Ministério do Meio Ambiente (MMA).**



Fig. 20 – Áreas Prioritárias para o Ministério do Meio Ambiente



Fonte: MMA, SEMMA, 2023.

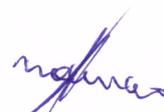
## 7. PARCELAMENTO DE SOLO

No contexto específico do loteamento Maria Amélia e das áreas adjacentes, o processo de parcelamento do solo passou por um meticuloso cumprimento dos aspectos mencionados no fluxo. Desde a aplicação das regulamentações legais até a consideração cuidadosa da infraestrutura e dos serviços públicos, o planejamento foi feito com atenção especial às necessidades da comunidade local.

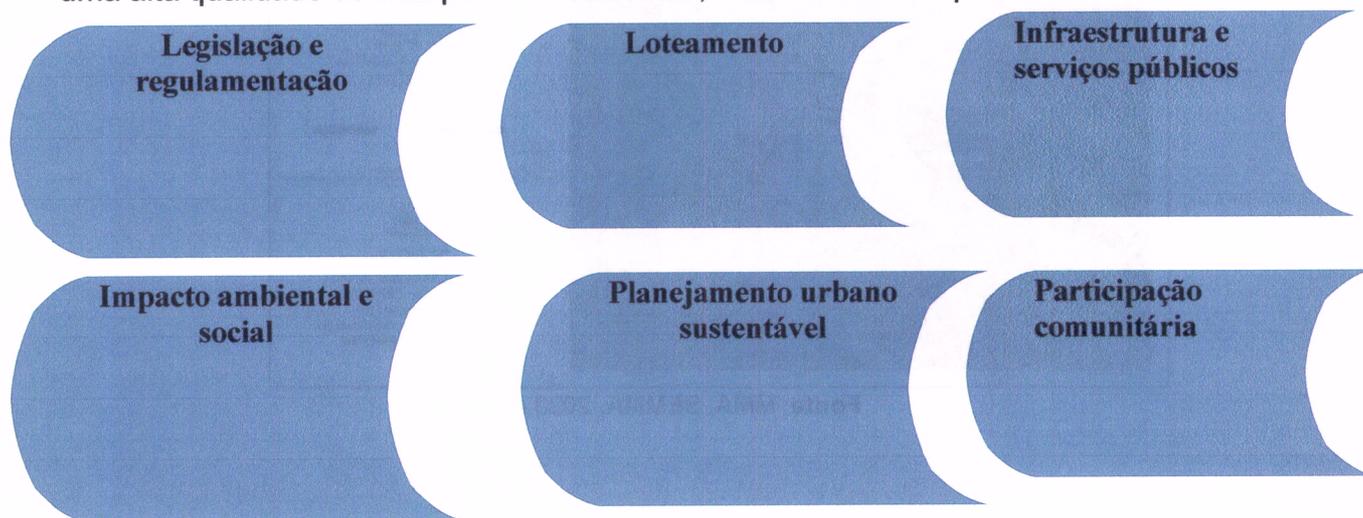
Para assegurar um desenvolvimento urbanístico foram tomadas medidas para minimizar o impacto ambiental e social negativo. Isso incluiu a preservação de áreas verdes e a conscientização sobre o desmatamento e a poluição. Além disso, medidas foram implementadas para garantir que o desenvolvimento não resultasse em disparidades socioeconômicas entre os bairros vizinhos.

O planejamento urbano sustentável também foi uma prioridade, com foco no uso eficiente do solo, promoção de meios de transporte sustentáveis, e implementação de tecnologias mitigadoras dos impactos negativos.

A participação da comunidade desempenhou um papel fundamental, garantindo que as preocupações locais fossem ouvidas e consideradas durante todo o processo.



Em suma, o caso específico do loteamento Maria Amélia e das áreas circundantes exemplifica como o parcelamento do solo pode ser conduzido de forma responsável e planejada, levando em conta as necessidades locais, ambientais, sociais e de infraestrutura. Este enfoque é essencial para garantir um crescimento sustentável e uma alta qualidade de vida para os residentes, Fluxo com as etapas:



Fonte: PDM, 2006.

## 8.ZONAS DE EXPANSÃO TERRITORIAL

Rondonópolis, cidade também é conhecida por seus ricos atrativos turísticos, que incluem cachoeiras deslumbrantes e paisagens naturais exuberantes.

Seus tesouros naturais, como as majestosas cachoeiras e a biodiversidade diversificada, são pilares fundamentais do turismo local, atraindo visitantes diversas regiões em busca de experiências imersivas na natureza. A identidade singular de Rondonópolis está intrinsecamente ligada à beleza cênica proporcionada por suas formações naturais, o que em parte contribui para a sua economia e o bem-estar da comunidade local. Neste contexto desafiador, torna-se essencial adotar estratégias de planejamento urbano que conciliem o desenvolvimento econômico e a conservação ambiental. A implementação de medidas proativas para minimizar o impacto do ruído e da poluição, com a criação de áreas de preservação dedicadas, deve ser priorizada. Além disso, a conscientização e o envolvimento da comunidade são vitais para garantir a proteção a longo prazo dos recursos naturais icônicos de Rondonópolis, assegurando que a cidade possa florescer sem comprometer sua beleza natural única, complexo Carimã



com diversas cachoeiras.

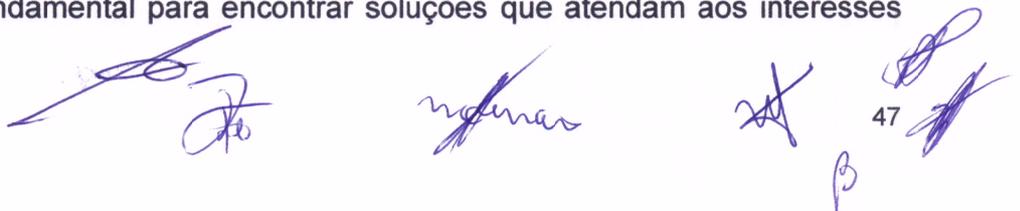
## 9. EMPREENDIMENTOS HABITACIONAIS DE INTERESSE SOCIAL EXISTENTES NO ENTORNO

### 9.1 - IMPACTO NEGATIVOS

Deste modo, são apontados os impactos negativos que poderão ocorrer, tais como: \* **Trepidação de solo e rachaduras**: A passagem frequente de trens pode causar trepidação do solo, o que, por sua vez, pode levar ao surgimento de rachaduras nas estruturas das edificações. Isso representa uma preocupação significativa para a integridade das casas e infraestrutura, \* **Barulhos 24 horas**: A operação da ferrovia, com trens transitando a qualquer hora do dia ou da noite, pode resultar em níveis elevados de ruído constante. Isso afeta a qualidade de vida dos moradores, prejudicando o sono e o bem-estar, \* **Curiosidade de menores**: A presença da ferrovia pode atrair a curiosidade das crianças, que podem se aproximar perigosamente dos trilhos. Isso cria riscos de segurança substanciais e exige medidas de proteção, uma vez que está comprovado que a maioria das famílias tem duas ou mais crianças, este tipo de impacto tem que estar previsto no Plano Básico Ambiental do empreendimento, \* **Problemas com poeira e fuligem**: A operação da ferrovia pode gerar poeira e afetar a vegetação nas proximidades, prejudicando a qualidade do ar e causando problemas de saúde, principalmente respiratórios, \* **Transporte de produtos químicos**: Trens de carga frequentemente transportam produtos químicos perigosos, o que representa um risco potencial em caso de acidentes ou vazamentos. A segurança da comunidade deve ser priorizada e medidas de prevenção e resposta a emergências devem ser implementadas.

Discutir e trazer a tona todas essas preocupações, é altamente recomendável que o trecho do projeto para implantação da ferrovia permaneça afastado ao máximo do perímetro urbano e do loteamento. Deste modo, esta é uma medida que ajuda a minimizar os impactos negativos mencionados e garantir um ambiente mais seguro e saudável para os moradores.

Em última análise, a criação do loteamento de função social é uma iniciativa meritória que visa melhorar as condições de vida das pessoas. No entanto, a localização da ferrovia deve ser cuidadosamente considerada para mitigar os impactos negativos e garantir a segurança e o bem-estar da comunidade. O diálogo contínuo entre todas as partes interessadas é fundamental para encontrar soluções que atendam aos interesses



47

da comunidade.

## 10. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presença de uma linha ferroviária próxima ao bairro Maria Amélia Araújo e seu entorno é uma questão de extrema importância que não pode ser subestimada. Além das tendências demográficas identificadas nas diferentes faixas etárias da população, os impactos negativos causados pelos ruídos ensurdecedores, pelas fragilidades ambientais e pela severa marginalização imposta pelo espaço exíguo são fatores cruciais e inaceitáveis que afetam dramaticamente a qualidade de vida de todos os moradores. O ruído constante e perturbador da ferrovia representa uma ameaça séria à saúde, ao bem-estar e à tranquilidade dos residentes, sobretudo das crianças, cujo desenvolvimento cognitivo será prejudicado.

Em laudo (Anexo V) elaborado pela 2ª Companhia de Polícia Militar de Proteção Ambiental, durante a inspeção realizada no local, foram aferidos os níveis de ruído emitido por locomotiva em diferentes distâncias próximas a linha férrea.

Sendo constatados os seguintes resultados em **decibels (dB)**:

- Buzina a 40 metros da linha férrea: 100,6 dB.
- Ruído da locomotiva em movimento a 40 metros da linha férrea: 68,2 dB e 69,1 dB.
- Ruído da locomotiva em movimento a 80 metros da linha férrea: 50,3 dB e 58,9 dB.
- Ruído da locomotiva em ação a 100 metros da linha férrea: 52,3 dB e 54,6 dB.

Nesse contexto, a NBR 10151:2000 estabelece limites de níveis de pressão sonora em áreas urbanas estritamente residenciais, sendo que nessas áreas o limite diurno é de 50 dB, e o noturno de 45 dB.

Portanto, a aferição da buzina a 40 metros da linha férrea, registrou nível significativamente superior aos limites da norma. Além disso, os níveis do ruído da locomotiva (sem buzina) em movimento a 40, 80 e 100 metros da linha férrea também excederam os limites estabelecidos pela norma para áreas residenciais.

Em síntese, mediante as aferições realizadas com aparelho calibrado e inspecionado, fica evidente que os níveis de ruídos das locomotivas em diferentes distâncias, estão notadamente acima dos limites estabelecidos pela NBR 10151:2000



para áreas residenciais. Isso indica que a operação das locomotivas poderá ocasionar impactos significativos na área residencial próxima à futura ferrovia.

Ademais, o Código Ambiental de Rondonópolis, instituído pela Lei Complementar Nº 12, de 30 de dezembro de 2002, estabelece critérios para o controle da emissão de ruídos, bem como restrições para operação e funcionamento de atividades em determinados locais.

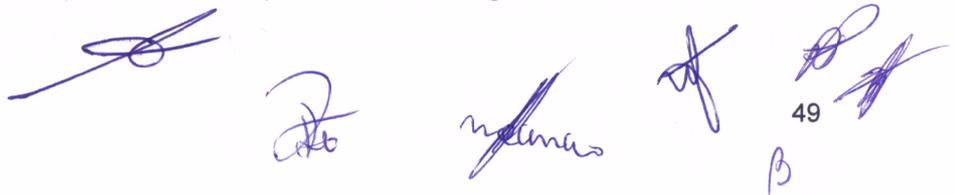
**Art. 99** *O controle da emissão de ruídos no Município visa garantir o sossego e bem-estar público, evitando sua perturbação por emissões excessivas ou incômodas de sons de qualquer natureza ou que contrariem os níveis máximos fixados em lei ou regulamento.*

**Art. 101** *Compete a Secretaria Municipal do Desenvolvimento Econômico e do Meio Ambiente:*

*IV - impedir a localização de estabelecimentos industriais, fábricas, oficinas ou outros que produzam ou possam vir a produzir ruídos em unidades territoriais residenciais ou em zonas sensíveis a ruídos;*

Além disso, a fragilidade ambiental decorrente da poluição sonora e da atividade ferroviária insensível coloca em risco a biodiversidade local e desrespeita o meio ambiente compartilhado por todos nós. A marginalização social e econômica causada pela ferrovia é inaceitável, com barreiras injustas ao acesso a serviços básicos e à mobilidade, resultando em uma qualidade de vida abaixo dos padrões mínimos tolerados.

Portanto, é imperativo que sejam tomadas medidas de mitigação imediatas, com políticas públicas eficazes, abordando essas questões cruciais. A situação atual é intolerável e inadmissível, e é nosso dever como sociedade garantir um ambiente mais saudável, seguro e digno para todos os moradores do bairro Maria Amélia Araújo e seu entorno. É também de extrema importância cumprir as leis e regulamentos ambientais,



49

B

buscando afastar o trecho da ferrovia o mais distante possível das áreas prioritárias do Ministério do Meio Ambiente (MMA).

Apara além deste, a região da área de estudo tem característica rural, sendo que a área de influência é notavelmente afetada por fatores relacionados à natureza do entorno. No momento da realização das obras do empreendimento, pode ocorrer a suspensão de poeira e material particulado, resultantes das escavações no solo, do tráfego de veículos e do manejo de maquinários, além da geração de gases de combustão. Após a conclusão da ampliação da malha ferroviária pela RUMO, o transporte de grãos também pode vir a ocasionar a alteração da dinâmica do ar na área afetada.

O ruído gerado pelas máquinas de escavação e pelo transporte de material de construção varia em função da condição de operação das mesmas. Utilizando referências dos níveis de ruído emitidos por equipamentos similares, a operação de máquinas e equipamentos na obra virá a prejudicar as condições de conforto acústico. Já na ferrovia pronta, o ruído ficará por conta da operação ferroviária e do tráfego dos trens, sendo que este não será contínuo. A maior parte dos ruídos é ocasionada pelo funcionamento mecânico da composição (ou demais veículos), constituído por uma somatória dos níveis de pressão sonoras geradas pelo atrito entre o rodado e o trilho, pelo contato entre peças e partes de vagões e locomotivas, pelo funcionamento dos motores diesel-elétricos (ou a diesel, para outros veículos que não locomotivas), incluindo atrito de peças e engrenagens, ventilação, compressores, suspensão."

"É crucial estabelecer um diálogo contínuo e significativo entre as partes interessadas, incluindo representantes da comunidade local, autoridades governamentais e entidades responsáveis pelo projeto ferroviário. Uma abordagem colaborativa, que valorize as preocupações legítimas da população afetada e que promova a transparência e responsabilidade na tomada de decisões, é fundamental para assegurar um desenvolvimento equitativo e sustentável. Investimentos devem ser direcionados não apenas para a infraestrutura ferroviária, mas também para iniciativas de melhoria das condições de vida dos residentes, incluindo o acesso à educação, saúde e oportunidades de emprego.

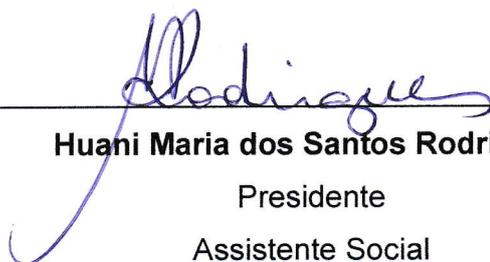
Além disso, é imprescindível que medidas de mitigação ambiental sejam implementadas de maneira abrangente e eficaz, a fim de preservar a integridade dos ecossistemas locais e proteger a biodiversidade. A aplicação de tecnologias modernas e práticas operacionais ambientalmente sustentáveis deve ser uma prioridade, visando



CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT

reduzir ao máximo os impactos negativos do projeto sobre o meio ambiente. A adoção de medidas de monitoramento contínuo e a implementação de planos de ação corretiva devem ser parte integrante de qualquer estratégia de gestão responsável, garantindo assim a proteção duradoura do meio ambiente e o bem-estar das comunidades locais."

### MEMBROS DO CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO URBANO - CODEUR



---

**Huaní Maria dos Santos Rodrigues**  
Presidente  
Assistente Social



---

**Cláudia Maria Cândida da Costa Lugli**  
Secretária Executiva  
Advogada - OAB/MT 10503



---

**Wesley Diego Figueiredo Ramos**  
Arquiteto e Urbanista  
CAU – A132527-2



---

**Marcus de Moraes Arruda**  
Engenheiro Civil  
CREA MT046649

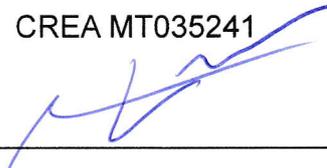


---

**André Luiz Santos Portela**

Geógrafo

CREA MT035241



---

**Thiago Henrique Guarda Leonardo**

Engenheiro Florestal

CREA MT030820



---

**Ruth Valeria Inocência**

Técnica em Edificações

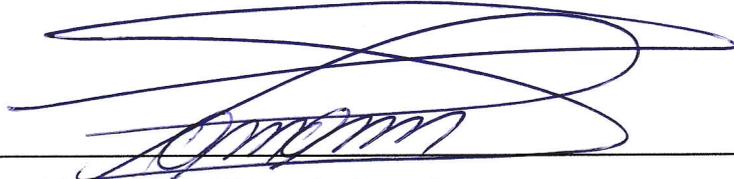


---

**Bruna da Silva Reis Kawabata**

Advogada

OAB/MT 13.185



---

**Uendel Ricardo Amorim**

Engenheiro Civil





CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT

## RESPONSÁVEL TÉCNICO

*Rosana Aparecida Demarchi*

---

**Rosana Aparecida Demarchi**

Geógrafa

CREA 54620/MT



CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT

## ANEXOS

### Anexo I- RELATÓRIO DE POSSÍVEIS VIBRAÇÕES CAUSADAS PELA FERROVIA

O presente relatório tem como objetivo fornecer uma possível análise das vibrações causadas pelo tráfego ferroviário no Residencial Maria Amelia Araújo.

As vibrações resultantes da operação ferroviária podem ter impactos significativos no ambiente e nas estruturas próximas, e este estudo visa avaliar possíveis efeitos.

#### **Informações Gerais**

**Localização da Ferrovia:** Zona Urbana – Residencial Maria Amelia

**Responsável pelo Estudo:** Secretaria De Infraestrutura – SINFRA – Eng. Alisson A. Fernandes

Este laudo técnico aborda as preocupações relacionadas à presença de uma linha férrea próxima a áreas urbanas e estruturas sensíveis, com foco nas vibrações causadas pelo tráfego ferroviário.

A vibração ferroviária pode afetar edificações e o ambiente circundante, variando de acordo com a intensidade das vibrações, a distância da linha férrea, o tipo de solo e as características das estruturas.

No contexto do Residencial Maria Amelia Araújo, um loteamento em fase de desenvolvimento com infraestrutura completa, as vibrações da linha férrea podem resultar em danos nas estruturas de concreto armado, incluindo fissuração, deslocamento de armaduras, acomodação inadequada do concreto e redução da aderência entre o concreto novo e o existente.

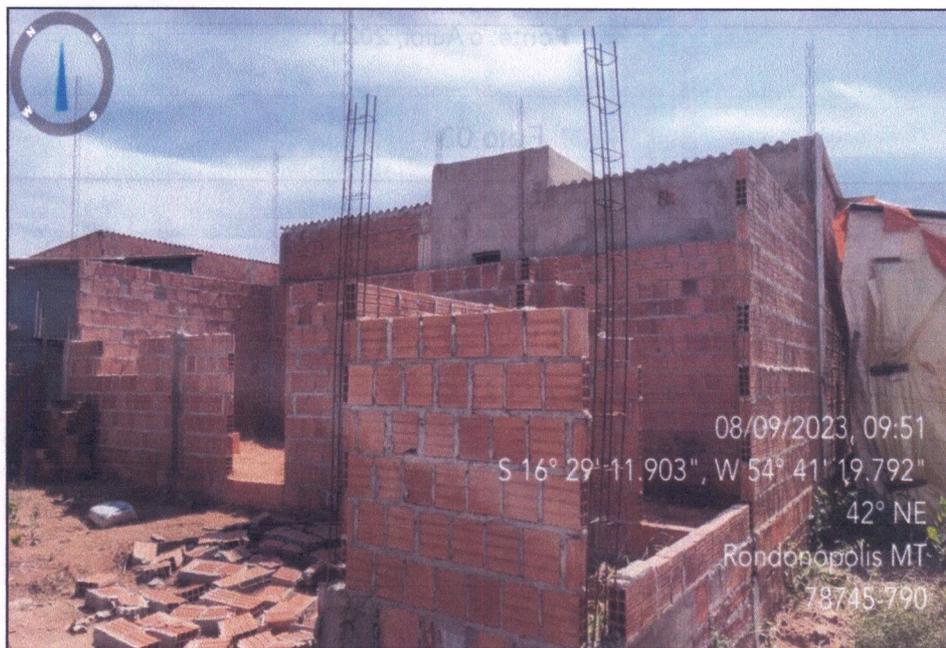
Essas vibrações também podem causar fadiga do material ao longo do tempo e, em casos extremos, danos estruturais significativos, como a ruptura de membros estruturais.

Além disso, a construção da linha férrea pode impactar a estruturação do solo, deslocando camadas da pavimentação e afetando o saneamento básico, incluindo o fornecimento de água, tratamento de esgoto e escoamento de águas pluviais.

Em resumo, as vibrações da linha férrea e seus efeitos sobre as estruturas e o solo no Residencial Maria Amélia Araújo são questões importantes a serem consideradas, requerendo medidas de mitigação adequadas. Anexamos fotos das edificações em fase de execução no residencial para ilustrar as preocupações mencionadas.

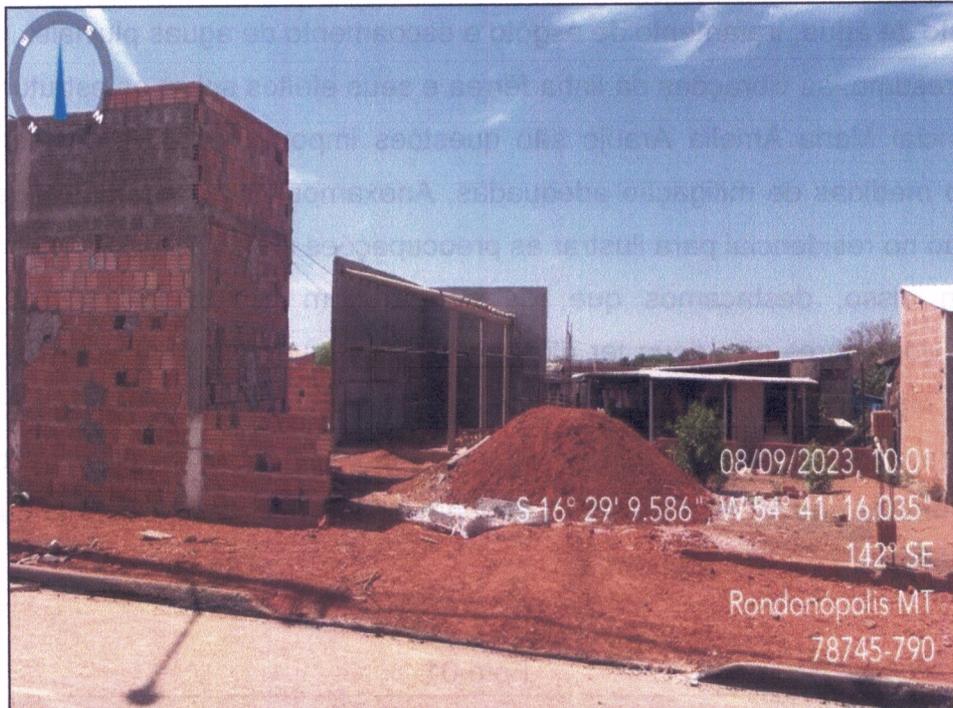
Além disso, destacamos que, de acordo com a NBR 6118/2023, a seção transversal dos pilares não deve ter dimensão menor que 19 centímetros, e o diâmetro das barras longitudinais não deve ser inferior a 10mm nem superior a 1/8 da menor dimensão transversal. No entanto, observamos que na imagem fornecida, não apenas a dimensão mínima não foi atendida, mas também foram utilizadas treliças, o que não está de acordo com as diretrizes da norma.

Foto 01



Fonte: o Autor, 2023.

Foto 02



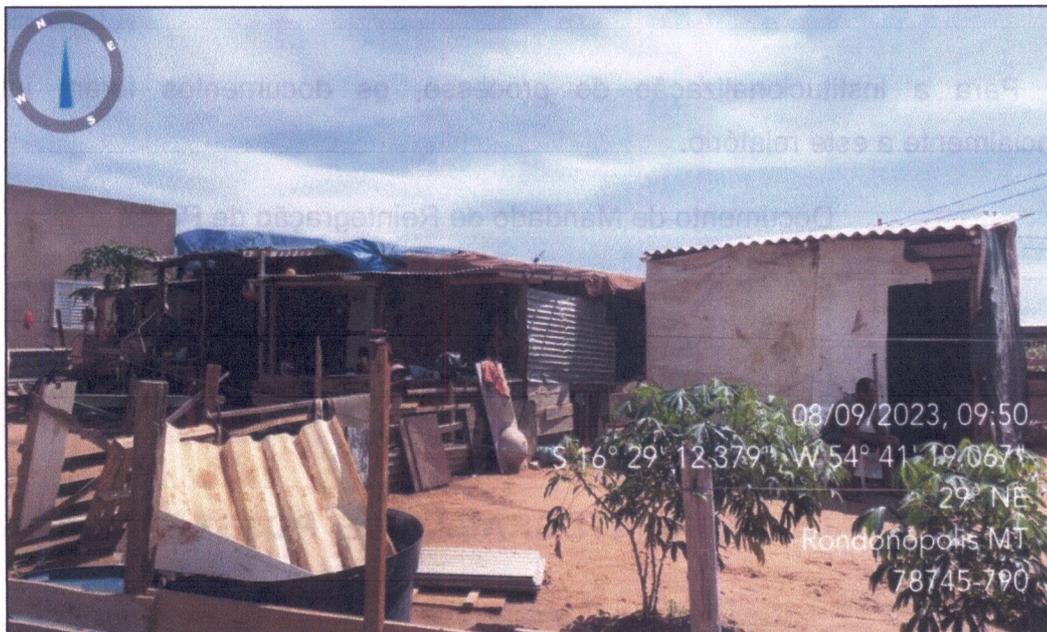
Fonte: o Autor, 2023.

Foto 03



Fonte: o Autor, 2023.

Foto 04



Fonte: o Autor, 2023.

Nas fotos é possível notar que as edificações em execução ou já executadas não possuem elementos de estrutura de concreto armado (fundação, pilares, vigas baldrame e vigas de respaldos) suficientes para suportar as ações que serão ocasionadas pela linha ferroviária. Onde colocaríamos em riscos vidas seres humanos que ali moram com seus familiares em suas residências.

Aproveitamos o ensejo para esclarecer que o presente relatório não tem por capacidade discutir a resistência das edificações e sim em esclarecer que as mesmas não são capazes de suportar a passagem da linha férrea em sua área urbana.

Documento assinado digitalmente  
**gov.br** ALISSON AUREO FERNANDES  
Data: 13/09/2023 17:13:07-0300  
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

---

**Eng. Civil: Alisson A. Fernandes**

**CREA - 032620/MT**

ANEXO II- APRESENTAÇÃO DE DOCUMENTOS

Para a institucionalização do processo, os documentos foram integrados sequencialmente a este relatório.

Documento de Mandado de Reintegração de Posse

09/11 2015	Tribunal de Justiça de Mato Grosso - 1º Grau	
	<p>PODER JUDICIÁRIO DO ESTADO DE MATO GROSSO COMARCA DE RONDONÓPOLIS 1ª VARA ESP. DA FAZENDA PÚBLICA DE RONDONÓPOLIS RUA BARÃO DO RIO BRANCO, Nº 2.299, TELEFONE: (66) 3410-6100, JARDIM GUANABARA, RONDONÓPOLIS - MT - CEP: 78710-100</p>	
<b>MANDADO DE REINTEGRAÇÃO DE POSSE E CITAÇÃO</b>		
Oficial de Justiça: ZONA 01      Diligência: ID. 20185966		
EXPEDIDO POR DETERMINAÇÃO DO MM.(*)JUIZ(A) DE DIREITO FRANCISCO ROGERIO BARROS		
PROCESSO n. 1004318-90.2018.8.11.0003(PJE)	Valor da causa: R\$ 100 000,00	
ESPÉCIE: (IMISSÃO)->REINTEGRAÇÃO / MANUTENÇÃO DE POSSE (1707)		
<p><b>POLO ATIVO:</b> Nome: MUNICÍPIO DE RONDONÓPOLIS Endereço: AV DUQUE DE CAXIAS, 1000, VILA AURORA I, RONDONÓPOLIS - MT - CEP: 78740-100 Nome: ROGERIO LUZ BORGES LEAL Endereço: AUGUSTO MARIO, 47, JD URUPES, RONDONÓPOLIS - MT - CEP: 78700-195</p>		
<p><b>POLO PASSIVO:</b> FÁBIO SILVA DE SOUZA, RUBENS FELIX, DOMINGOS FERNANDES DA SILVA, EDUARDO MENDES DOS SANTOS, JEAN JOSÉ DA SILVA SANTOS, JEFERSON MARTINS MARQUES DE LIMA, LUCAS MATEUS RIBEIRO DA CONCEIÇÃO, LUCIANA FARIAS SANTOS, LAURIANE CRISTINA RIBEIRO DA CONCEIÇÃO, GILVANIA RAMOS FERREIRA, VANESSA BATISTA DOS SANTOS, YARA BORGES DA SILVA, FLAVIA DELIANE RODRIGUES DO NASCIMENTO, CARLOS HENRIQUE RODRIGUES DOS SANTOS, CRISTIANE RODRIGUES DIAS, VALDINEI DE FREITAS MORENO, VIVANE SILVA DIAS, VALDEIR DA SILVA PAES, LUCIANA ARAUJO DA SILVA, EDER SANTOS, WESLEY DA SILVA SOUZA, VERONICA DE AMOR DIVINO CAMPOS, TACIELY MUNIZ PEXOTO, GILSON DA SILVA BARROS, APARECIDA LOPES LEAU, GENECI DA SILVA SOUZA VIEIRA, WYCLIFFE NASCIMENTO LIMA, WUEDIMA TEIXEIRA DE JESUS QUEIROZ e CRISLEI TEIXEIRA DE JESUS.</p>		
<p><b>ÁREA A SER REINTEGRADA:</b> "ÁREA VERDE DO MUNICÍPIO, LOCALIZADA NO JARDIM ANA CARLA RUA MARACANÃ (ÁREA 1), RUA A (ÁREA 2), RUA B (ÁREA 3) RUA C (ÁREA 4), NESTA CIDA MATRICULADA SOB O NÚMERO Nº 51.419"</p>		
<p><b>FINALIDADES: 01) EFETUAR O CUMPRIMENTO DA MEDIDA LIMINAR DEFERIDA</b>, nos termos do artigo 562 do Código de Processo Civil, <b>PROCEDENDO A REINTEGRAÇÃO DE POSSE DAS ÁREAS VERDES LOCALIZADAS NO BAIRRO JARDIM ANA CARLA, RUAS A, B E C, QUADRAS 2, 3 E 4, NESTA CIDADE, EM FAVOR DO MUNICÍPIO AUTOR.</b></p>		
<b>02) PROCEDER À CITAÇÃO E INTIMAÇÃO, DAS PARTES</b>		
<p><b>REQUERIDAS:</b> FÁBIO SILVA DE SOUZA, RUBENS FELIX, DOMINGOS FERNANDES DA SILVA, EDUARDO MENDES DOS SANTOS, JEAN JOSÉ DA SILVA SANTOS, JEFERSON MARTINS MARQUES DE LIMA, YARA BORGES DA SILVA, LUCAS MATEUS RIBEIRO DA CONCEIÇÃO, LUCIANA FARIAS SANTOS, LAURIANE CRISTINA RIBEIRO DA CONCEIÇÃO, GILVANIA RAMOS FERREIRA, VANESSA BATISTA DOS SANTOS, FLAVIA DELIANE RODRIGUES DO NASCIMENTO, CARLOS HENRIQUE RODRIGUES DOS SANTOS, CRISTIANE RODRIGUES DIAS, VALDINEI DE FREITAS MORENO, VIVANE SILVA DIAS, VALDEIR DA SILVA PAES, LUCIANA ARAUJO DA SILVA, EDER SANTOS, WESLEY DA SILVA SOUZA, VERONICA DE AMOR DIVINO CAMPOS, TACIELY MUNIZ PEXOTO, GILSON DA SILVA BARROS.</p>		

APARECIDA LOPES LEAU, GENECI DA SILVA SOUZA VIEIRA, WYCLIFFE NASCIMENTO LIMA, WUEDIMA TEIXEIRA DE JESUS QUEIROZ e CRISLEI TEIXEIRA DE JESUS( CONFORME ID. 18494098), por todo conteúdo da decisão abaixo transcrita e da petição inicial, **para apresentarem contestação no prazo de 15 (quinze) dias, cientificando-os dos efeitos da revelia.**

DESPACHO/DECISÃO: "Com essas considerações, **concedo parcialmente** a liminar pleiteada, nos termos do artigo 562 do Código de Processo Civil, determinando a expedição de mandado de reintegração de posse das áreas verdes localizadas no bairro Jardim Ana Carla, Ruas A, B e C, quadras 2, 3 e 4, nesta cidade, em favor do Município autor. **Citem-se** os requeridos quando do cumprimento deste

[https://pje.tmt.jus.br/pje/Painel/panel\\_usuario/documentoHTML.seam?conversationPropagation=none&idBin=19759603&dProcessoDoc=26252](https://pje.tmt.jus.br/pje/Painel/panel_usuario/documentoHTML.seam?conversationPropagation=none&idBin=19759603&dProcessoDoc=26252) 1/2

decisão, para apresentarem contestação no prazo de 15 (quinze) dias, cientificando-os dos efeitos da revelia. **Retifique-se** o polo passivo deste feito perante o sistema PJE, fazendo constar no polo passivo as pessoas indicadas pelo autor na petição de Id. 18494098. Cumpra-se."

OBSERVAÇÕES: 1) Deverão os Oficiais de Justiça, no momento de seu cumprimento, providenciar a identificação dos esbulhados (caso seja possível). 2) Concedido ao Sr. Oficial de Justiça os benefícios descritos no art. 172, do Código de Processo Civil.

ADVERTÊNCIAS: a) **PRAZO: O prazo para RESPONDER a ação é de quinze (15) dias, contados a partir da execução da liminar.** Esse prazo será contado EM DOBRO, caso se trate de litisconsortes com procuradores distintos (art. 191 do CPC), ou de réu(s) patrocinado(s) pela Defensoria Pública, e contado em QUÁDRUPLO, caso o requerido seja a Fazenda Pública ou o Ministério Público (art. 188 do CPC). b) **Não sendo contestada a ação, presumir-se-ão aceitos pela parte requerida como verdadeiros os fatos alegados na peça vestibular**

RONDONÓPOLIS, 20 de maio de 2019.

(Assinado Digitalmente)

**Francisco Rogério Barros**

Juiz de Direito

OBSERVAÇÕES: O processo está integralmente disponibilizado pelo Sistema PJe - Processo Judicial Eletrônico, no endereço <http://pje.institucional.tmt.jus.br>, nos **TERMOS DO ARTIGO 9.º DA LEI 11.419/2006**.

INSTRUÇÕES DE ACESSO: Para acessar as peças e atos judiciais vinculados a este documento, acesse o endereço <https://m.tmt.jus.br/home>, pelo seu navegador de internet

- **No celular:** com o aplicativo aberto, acesse o serviço "Leia aqui seu código" e dê permissão para o aplicativo acessar a câmera do seu celular. Com a câmera habilitada, aponte para o QR CODE.
- **No computador:** com o portal aberto, acesse o serviço "Leia aqui seu código", clique na lupa localizada na parte superior direita e digite o "Código" localizado abaixo do QR CODE.
- Caso V. S.ª não consiga consultar os documentos via internet, deverá comparecer à Unidade Judiciária (endereço acima indicado) para ter acesso, bem como proceder o seu cadastramento ao sistema.
- **ADVOGADO: 1)** O advogado deverá proceder à **habilitação** em cada processo que pretenda atuar, exclusivamente através da funcionalidade "Solicitar Habilitação", sob pena de não conhecimento dos atos praticados. (Art. 21 da Resolução nº 03/2018-TP)

CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT

2) Quando da resposta a este expediente, deve ser selecionada o ícone de resposta a que ela se refere, localizada na aba "Expedientes" no "Painel do Representante Processual", sob pena de o sistema não vincular a petição de resposta à intimação, com o consequente lançamento de decurso de prazo. Para maiores informações, favor consultar o Manual do PJe para Advogados em <https://pjeinstitucional.tjmt.jus.br/#!suporte>.



Assinado eletronicamente por: **ZENILSON FERREIRA COIMBRA**

20/05/2019 16:06:44

<https://clickjudapp.tjmt.jus.br/codigo/PJEDAKDSNGSCD>

ID do documento: **26252877**

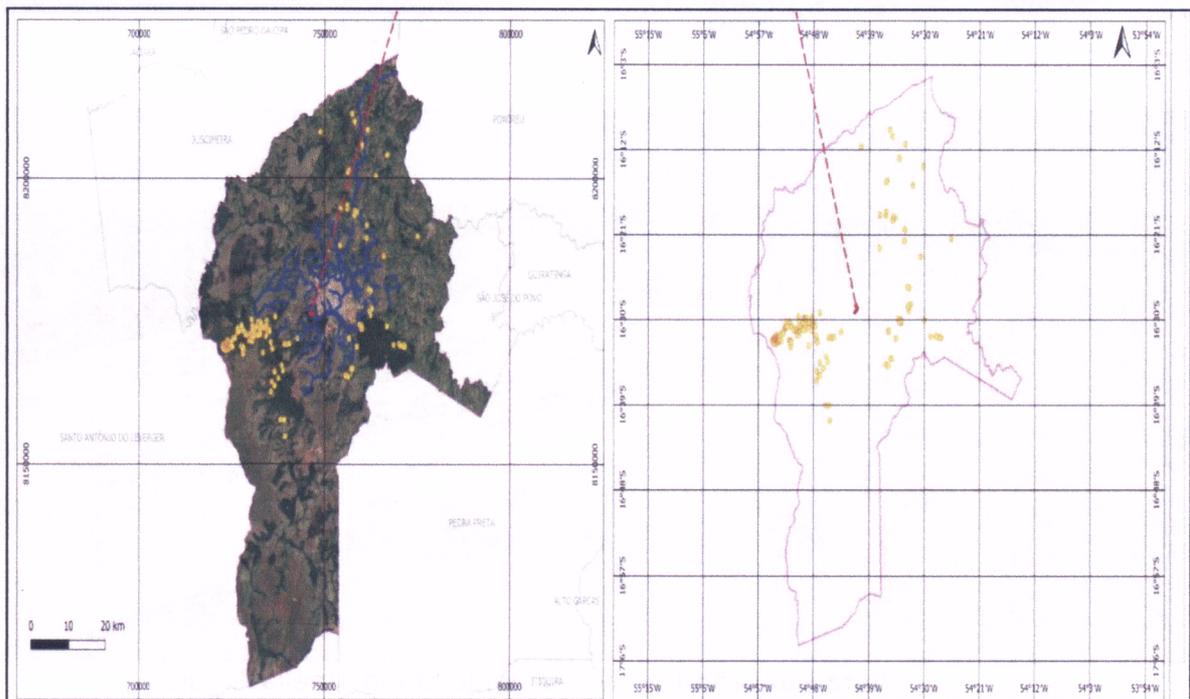


PJEDAKDSNGSCD

imprimir

Fonte: Secretaria de Habitação, 2023

**Fig. 21: Sítios Arqueológicos – IPHAN –**



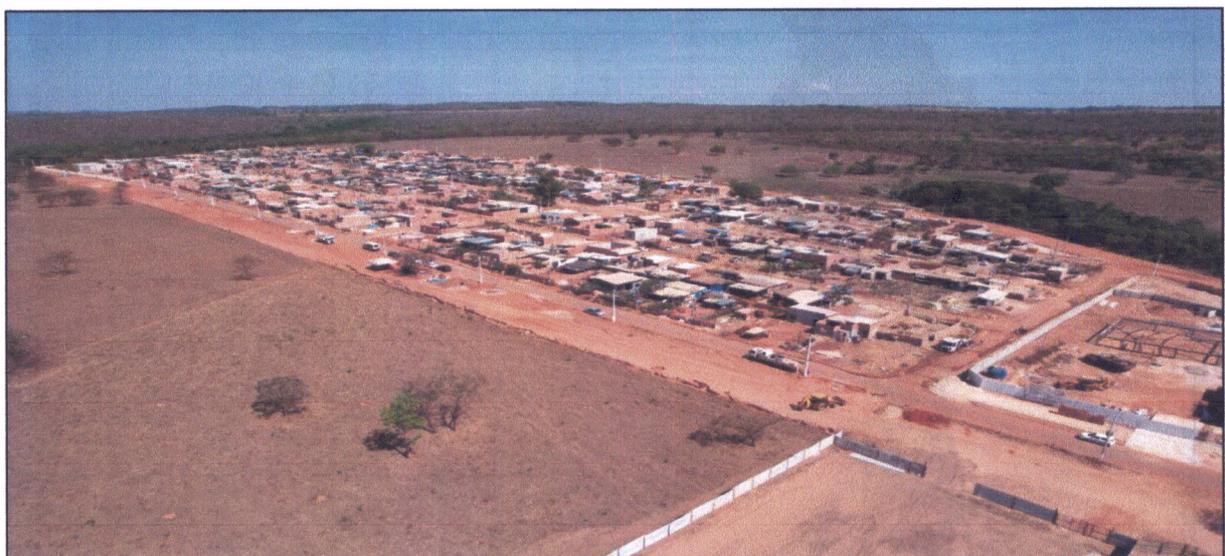
Fonte: Secretaria de Infraestrutura, 2023.

ANEXO IV- RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

**Vista Panorâmica: Acesso ao Loteamento Maria Amélia Araújo**



Fonte: SEMMA, Coleta de Imagens DJI Fly More 2 – 60m



**Vista Panorâmica : Loteamento Maria Amélia Araújo**

Fonte: SEMMA, Coleta de Imagens DJI Fly More 2 – 60m

**Vista Panorâmica: Construção da Escola no Loteamento Maria Amélia Araújo**



Fonte: SEMMA, Coleta de Imagens DJI Fly More 2 – 60m

**Vista Panorâmica: Construção da CMEI no Loteamento Maria Amélia Araújo**

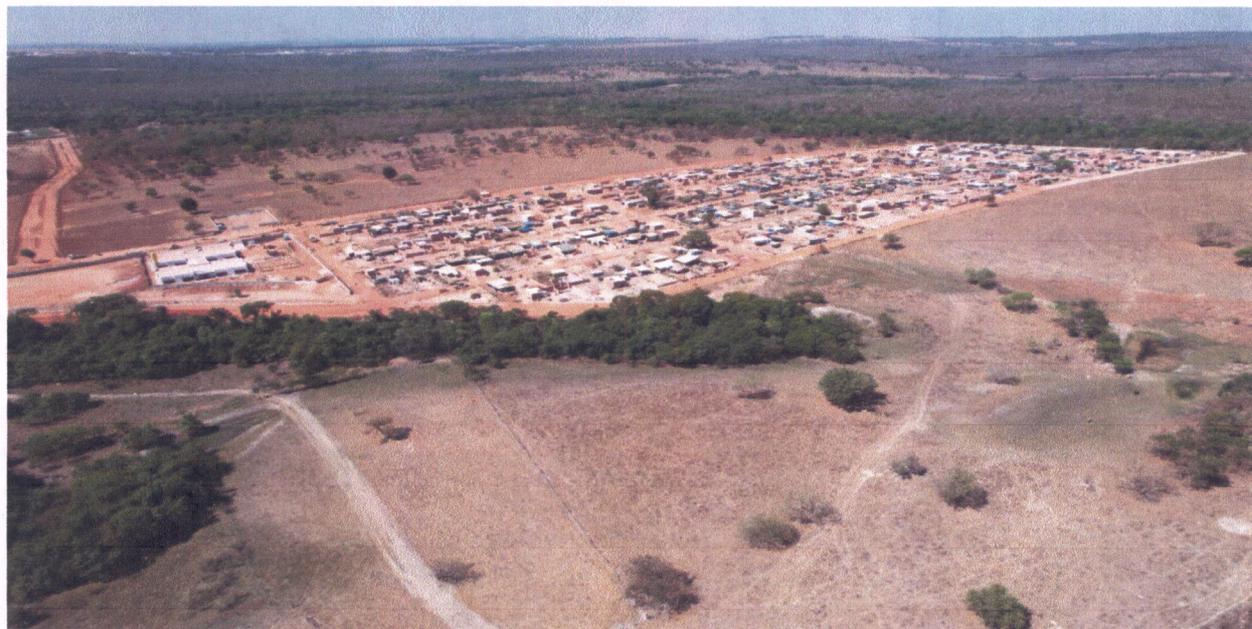


Fonte: SEMMA, Coleta de Imagens DJI Fly More 2 – 60m



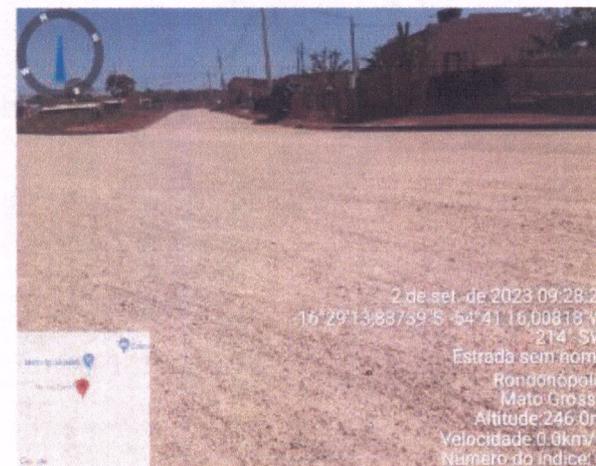
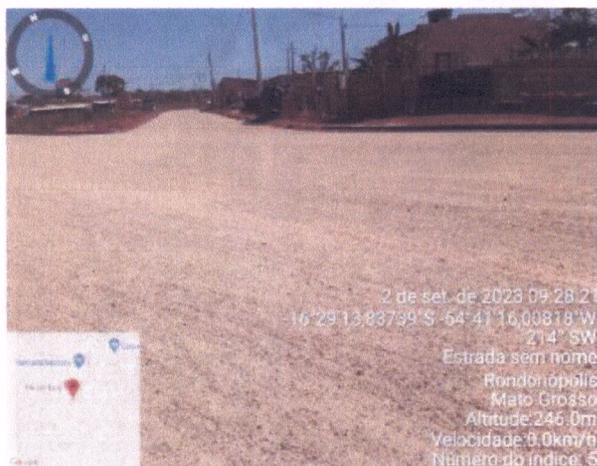
Fonte: SEMMA, Coleta de Imagens DJI Fly More 2 – 60m

**Vista Panorâmica:** Loteamento Maria Amélia Araújo e entorno apresenta áreas com vegetação e terrenos com solo exposto

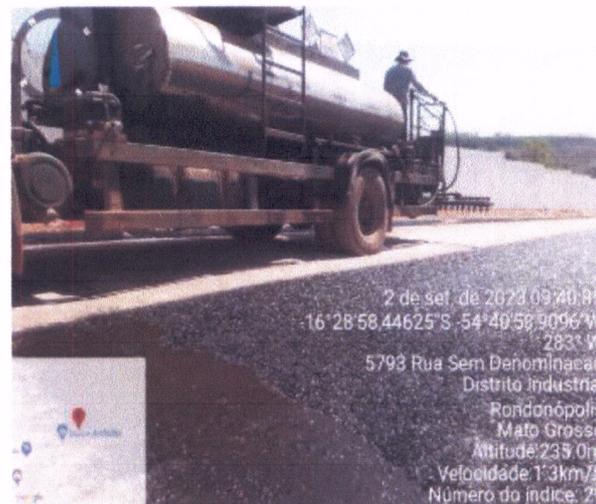
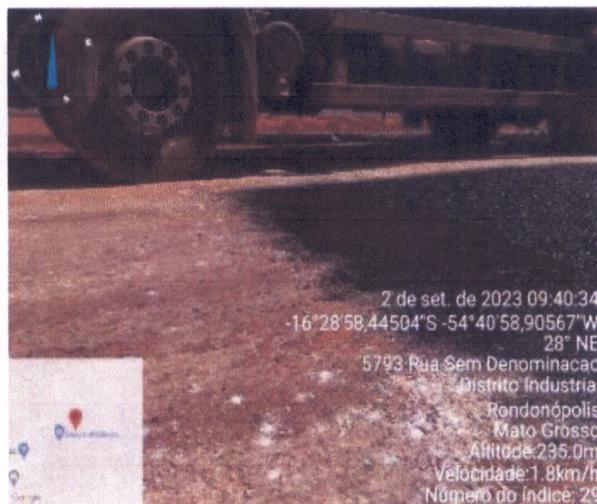


Fonte: SEMMA, Coleta de Imagens DJI Fly More 2 – 60m

A pavimentação asfáltica no bairro Maria Amélia Araújo é um exemplo de compromisso com a qualidade e o bem-estar dos residentes. A utilização do Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ) garante uma superfície durável e resistente, capaz de suportar o tráfego constante e as condições climáticas variáveis. Além disso, a infraestrutura das vias inclui cuidados detalhados, como bocas de lobo bem projetadas e poços de visita que facilitam a manutenção e o gerenciamento das águas pluviais, contribuindo para a prevenção de alagamentos e garantindo a segurança das áreas circundantes. O meio-fio cuidadosamente construído não apenas define as margens das ruas, mas também melhora a estética e a organização do bairro. A acessibilidade é uma prioridade, com calçadas bem planejadas e rampas de acesso, garantindo que todas as pessoas possam desfrutar das vias de maneira igualitária.



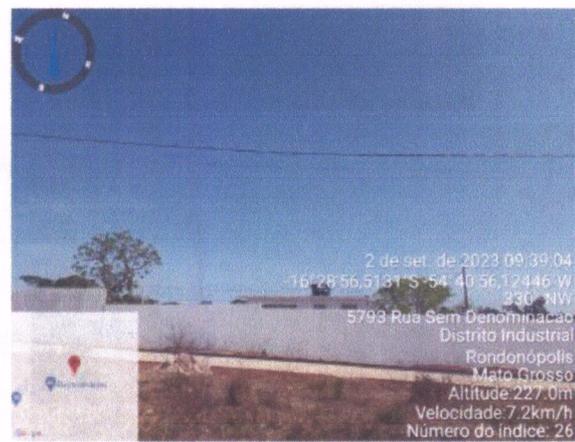
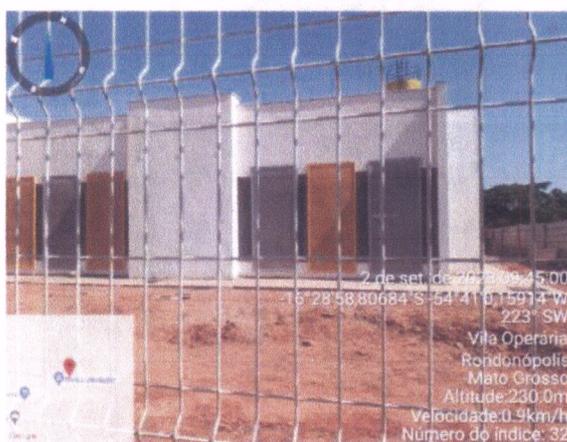
No bairro Maria Amélia Araújo, estão sendo implementadas diversas etapas cruciais para a execução de obras de asfalto. Primeiramente, ocorreu a preparação minuciosa do terreno, incluindo a limpeza e o nivelamento da superfície. Em seguida, foi realizada a construção da base, com camadas de material granular compactado para fornecer o suporte necessário. Posteriormente, a aplicação do asfalto aquecido foi feita de maneira uniforme sobre a base preparada, e a compactação adequada foi realizada com rolos especializados. Além disso, medidas para garantir a drenagem apropriada e a sinalização viária também estão sendo implementadas para proporcionar uma infraestrutura de qualidade aos moradores do bairro Maria Amélia. A criteriosa execução dessas etapas é fundamental para assegurar uma pavimentação asfáltica durável e eficaz.



Melhorar a qualidade das ruas na etapa final de asfaltamento no bairro Maria Amélia em Rondonópolis é uma iniciativa importante para garantir uma infraestrutura viária adequada e proporcionar uma melhor qualidade de vida aos moradores.

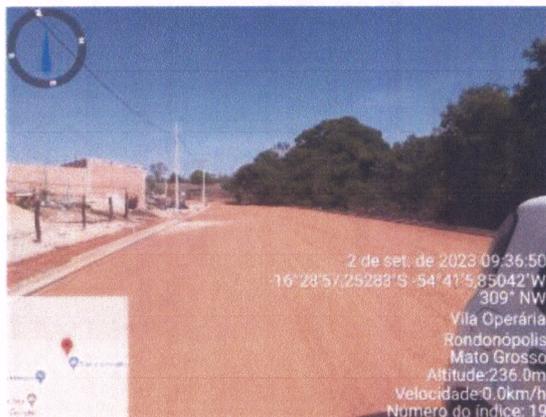
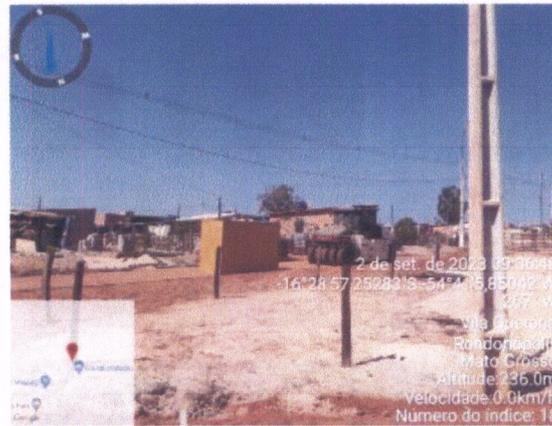
A construção e disponibilização do Centro Municipal de Educação Infantil (CMEI) no bairro Maria Amélia Araújo representam um marco significativo no investimento em educação e bem-estar infantil. Esta moderna e completa instituição educacional oferece um ambiente propício ao aprendizado e ao desenvolvimento das crianças. Equipada com todos os recursos necessários, incluindo banheiros adaptados para garantir a acessibilidade, o CMEI atende às necessidades específicas da educação infantil.

A disponibilidade de uma escola bem equipada e adaptada para as necessidades das crianças é uma conquista importante que promove o acesso igualitário à educação e cria um ambiente favorável ao desenvolvimento saudável das crianças.



Fonte: SEMMA, 2023

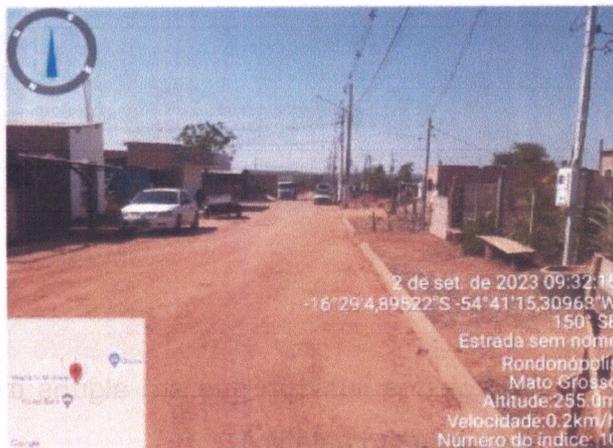
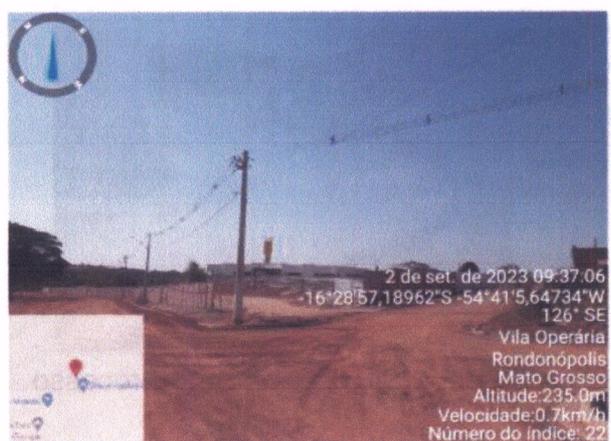
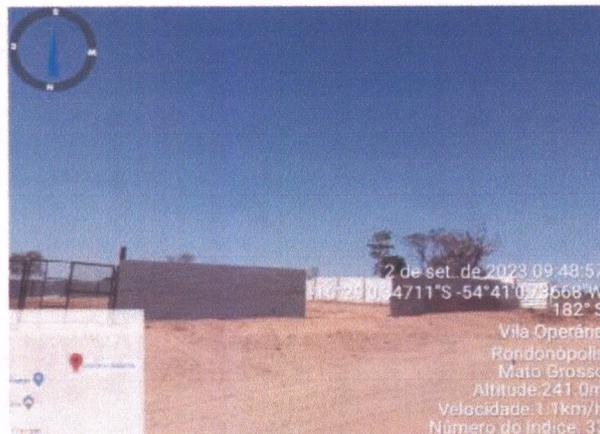
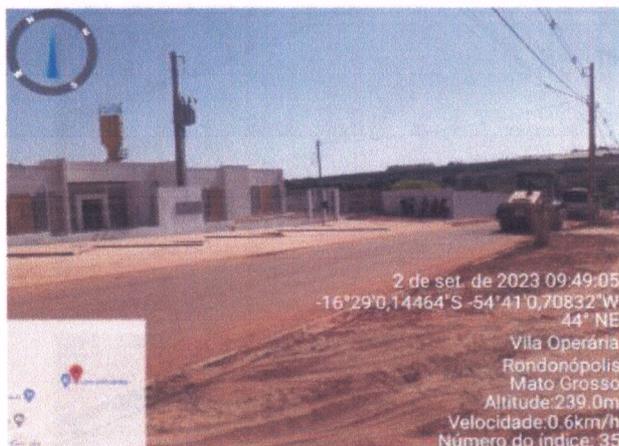
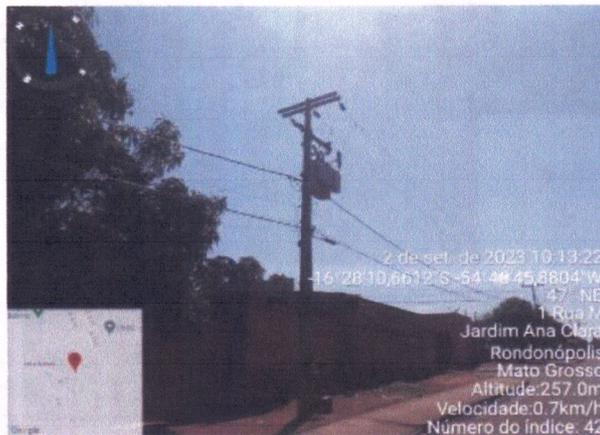
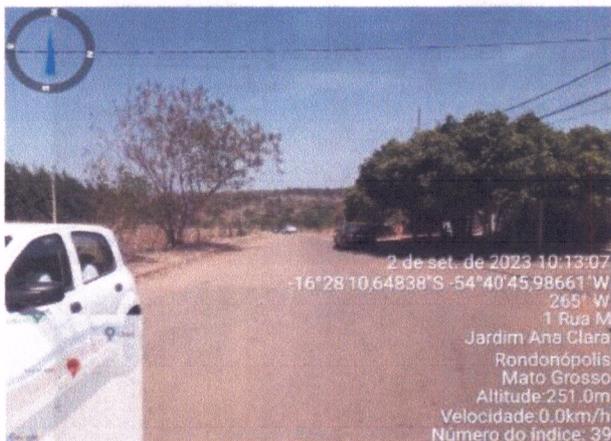
Aprimoramento da infraestrutura na região, abrangendo a construção de escolas para crianças e a pavimentação de vias. Portanto, este centro educacional não apenas oferece um espaço seguro e acolhedor para as crianças, mas também desempenha um papel fundamental no apoio ao crescimento cognitivo e social dos alunos. Ao fornecer uma base sólida para o aprendizado e o desenvolvimento, o CMEI contribui para o futuro brilhante das crianças da comunidade.



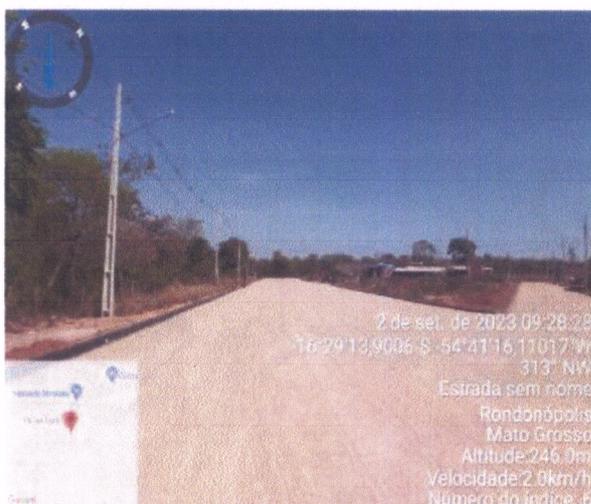
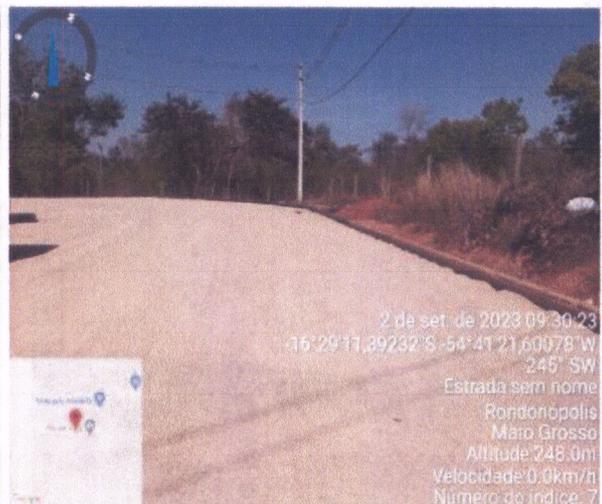
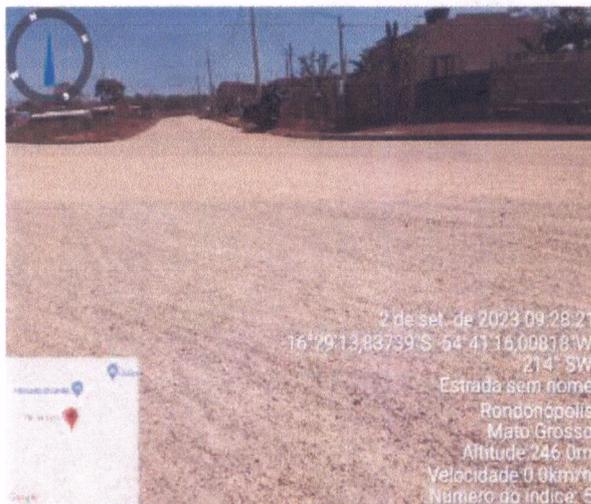
CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT

Também está em andamento uma atividade de construção no bairro, com materiais doados pela prefeitura municipal de Rondonópolis. Em algumas áreas, ainda não houve construções, e algumas casas de madeira ainda estão presentes.

Também dispõe de uma rede elétrica instalada em todo o bairro, proporcionando maior conforto aos seus moradores

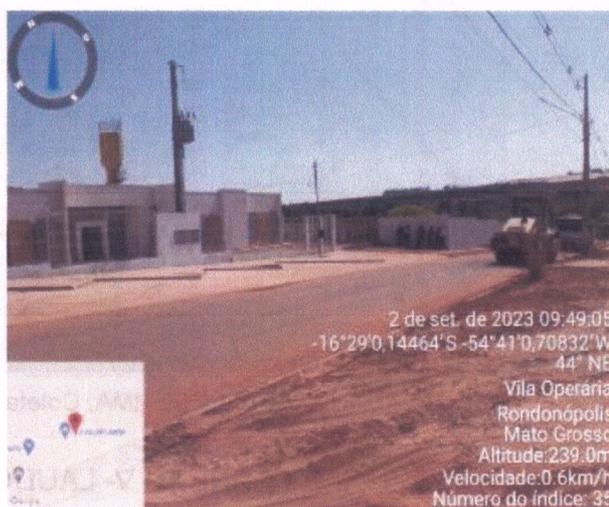
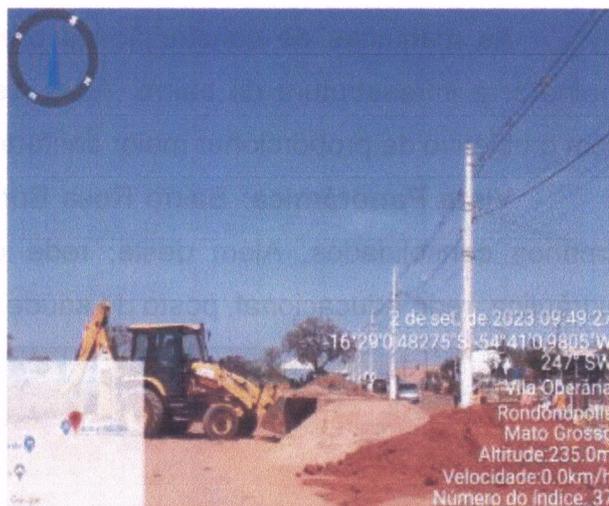
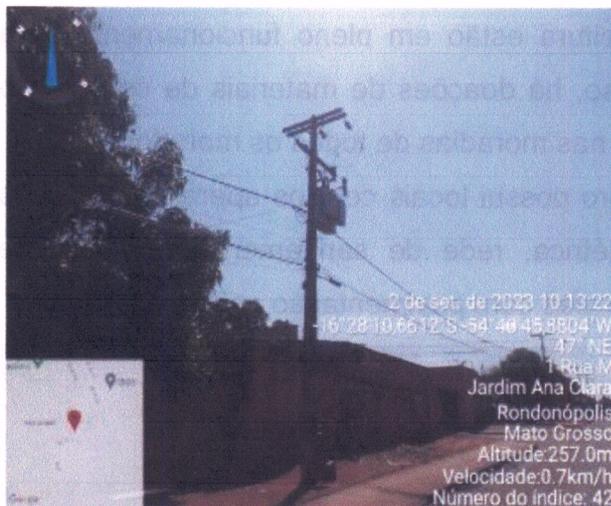


CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT



Os registros ilustram que em alguns trechos do bairro ainda estão em processo final de pavimentação asfáltica.

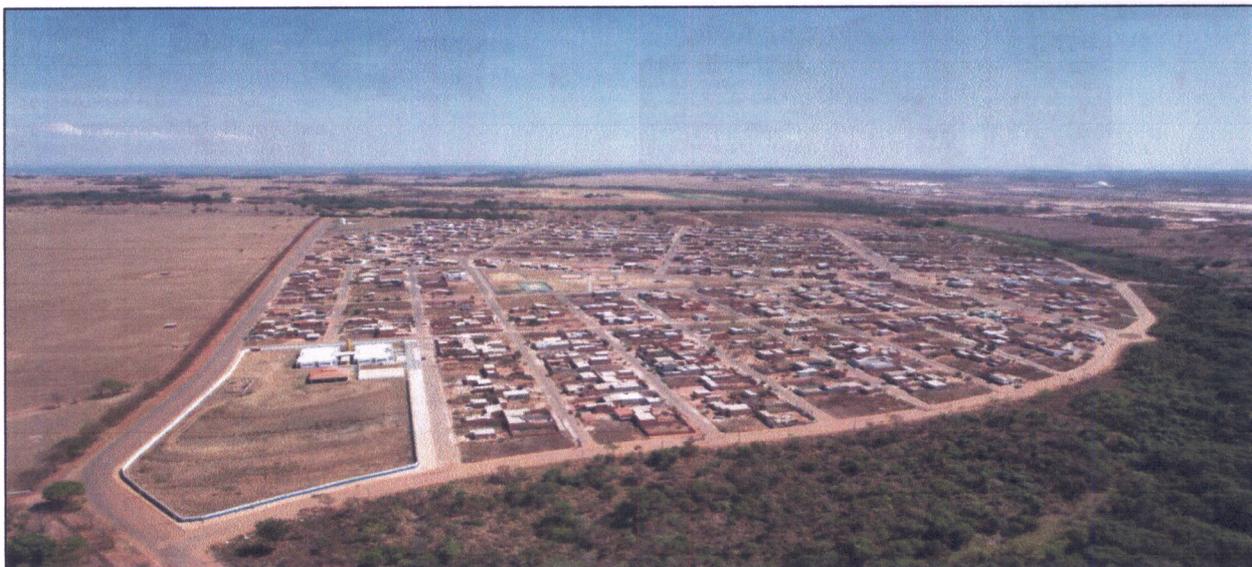
CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT



CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT

As máquinas de construção da prefeitura estão em pleno funcionamento para melhorar a infraestrutura do bairro. Além disso, há doações de materiais de construção com o objetivo de proporcionar maior conforto nas moradias de todos os moradores.

**Vista Panorâmica:** Bairro Rosa Bororo possui locais com os aparelhos públicos urbanos consolidados. Além deste, rede elétrica, rede de saneamento básico, rede hidráulica, rede educacional, posto de saúde e vias com pavimentação asfáltica.



Fonte: SEMMA, Coleta de Imagens DJI Fly More 2 – 60m

#### ANEXO V- LAUDO DE AFERIÇÃO DE SOM

A avaliação de ruídos em áreas com tráfego ferroviário é vital para compreender e mitigar os impactos negativos do ruído nas comunidades locais.

O uso de decibelímetros proporciona medições precisas e dados essenciais para avaliar o impacto do ruído na saúde humana e no ambiente.

Portanto, a avaliação foi crucial para identificar potenciais riscos à saúde e desenvolver estratégias de mitigação eficazes, garantindo o cumprimento das regulamentações ambientais e promovendo uma coexistência equilibrada entre a infraestrutura ferroviária e o bem-estar das populações locais, **Imagens de 01 a 06.**



CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT



ESTADO DE MATO GROSSO  
POLÍCIA MILITAR  
COMANDO DE POLICIAMENTO ESPECIALIZADO  
2ª CIA INDEPENDENTE DE POLÍCIA MILITAR DE PROTEÇÃO AMBIENTAL



## RELATÓRIO DE INSPEÇÃO

### 1. CONSTATAÇÕES:

Primeiramente, cabe informar que o presente relatório é de natureza técnica informativa e descritiva que tem por finalidade subsidiar os órgãos ambientais competentes com informações relevantes para a tomada de decisões de cunho administrativo, em detrimento a instalação e construção da ferrovia que será construída nas proximidades da cidade de Rondonópolis.

Cabe destacar que a fiscalização foi motivada por solicitação da secretaria de meio ambiente municipal (SEMMA), a senhora Kamila Carvalho, onde foi solicitado a aferição dos ruídos causados por uma locomotiva em movimento, para identificações de possíveis danos a moradores das imediações de onde a ferrovia será instalada.

Sendo assim, na data de 18 de outubro de 2023, por volta das 10h00min esta guarnição policial da 2ª Companhia de Polícia Militar de Proteção Ambiental, composta pelos integrantes: 1º Sgt PM Edson **Fernandes** dos **Santos** e 3º Sgt PM **Cleber** dos Santos Souza, juntamente com a senhora Rossana Aparecida Demarchi, matrícula 1554755, Assessora de Análise Ambiental (SEMMA). Deslocou até a coordenada geográfica 16° 42' 57" S, 54° 41' 12" W, as margens da ferrovia onde foi realizado a aferição da locomotiva em movimento com o aparelho decibelímetro DEC-490 N° DE SÉRIE 22101401438619, calibrado e inspecionado pelo IMETRO com a medição n° 6536343449 realizado em 05/02/2023 com validade até 05/2024. conforme imagens baixas:



Av. Bandeirantes nº255 Residencial Parque Lajeado - Rondonópolis-MT  
CEP 78.720-825 Fone (66) 3426-9467  
E-mail: [2°cipm\\_ambiental\\_sul@pm.mt.gov.br](mailto:2°cipm_ambiental_sul@pm.mt.gov.br)



### RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

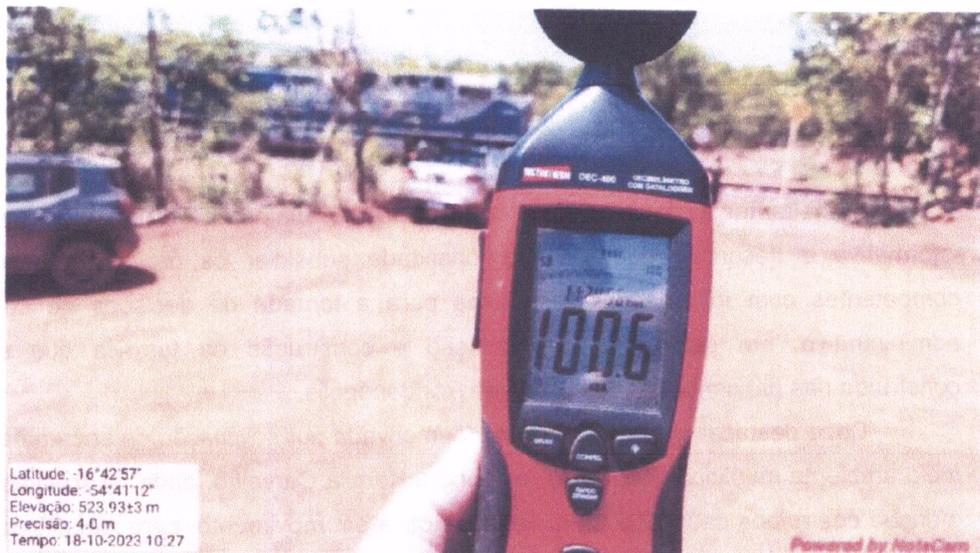


Imagem 01- Imagem da aferição da locomotiva no momento da utilização da buzina a 40 metros da ferrovia

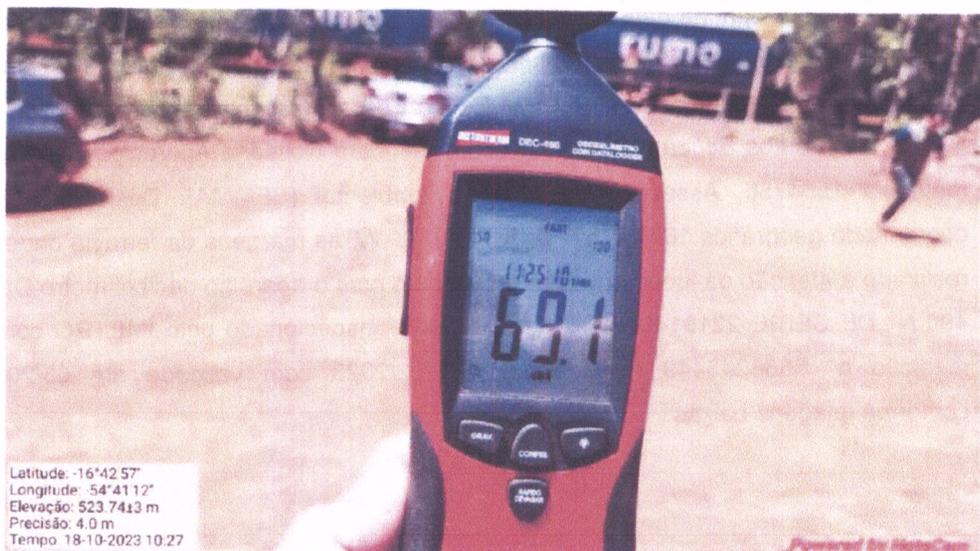


Imagem 02- Imagem da aferição do ruído da locomotiva em movimento a 40 metros da ferrovia.



ESTADO DE MATO GROSSO  
POLÍCIA MILITAR  
COMANDO DE POLÍCIAMENTO ESPECIALIZADO  
2ª CIA INDEPENDENTE DE POLÍCIA MILITAR DE PROTEÇÃO AMBIENTAL

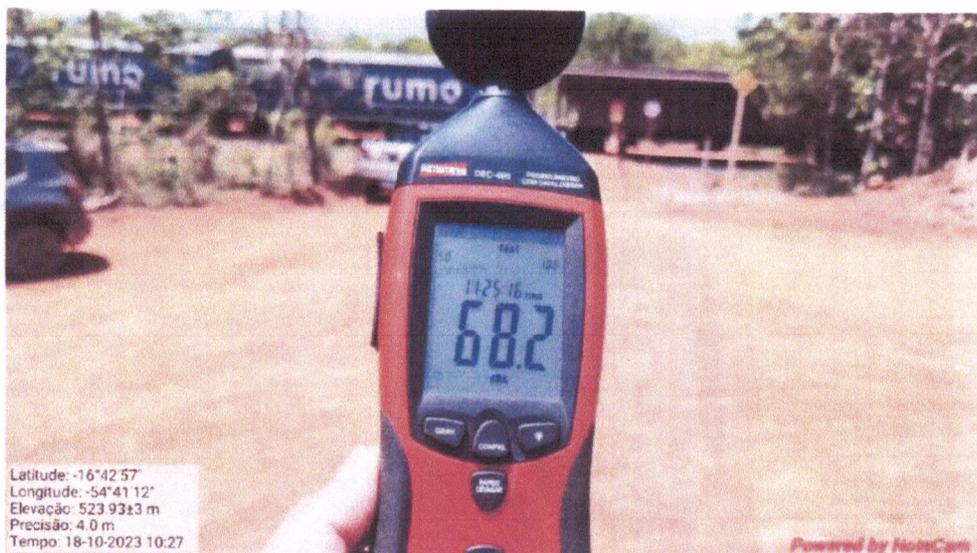


Imagem 03- Imagem da aferição do ruído da locomotiva em movimento a 40 metros da ferrovia.



Imagem 04- Imagem da aferição do ruído da locomotiva em movimento a 80 metros da ferrovia.





ESTADO DE MATO GROSSO  
POLÍCIA MILITAR  
COMANDO DE POLÍCIAMENTO ESPECIALIZADO  
2ª CIA INDEPENDENTE DE POLÍCIA MILITAR DE PROTEÇÃO AMBIENTAL



Imagem 05- Imagem da aferição do ruído da locomotiva em movimento a 80 metros da ferrovia.



Imagem 06- Imagem da aferição do ruído da locomotiva em movimento a 100 metros da ferrovia.





Imagem 07- Imagem da aferição do ruído da locomotiva em movimento a 100 metros da ferrovia



Imagem 08- Imagens dos locais locais onde foram realizadas as aferições com o aparelho decibelímetro pela guarnição durante a passagem da locomotiva pela ferrovia.

É o relatório.

Rondonópolis 18 de outubro de 2023



PREFEITURA DE  
RONDONÓPOLIS

CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT



ESTADO DE MATO GROSSO  
SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA  
POLÍCIA MILITAR  
PM - 2ª CIA AMBIENTAL - RONDONÓPOLIS



BOLETIM DE OCORRÊNCIA - Nº: 2023.296224  
ELABORADO POR 98800016- CLEBER DOS SANTOS SOUZA  
DATA/HORA DA COMUNICAÇÃO: 18/10/2023 às 13:54 DO FATO: 18/10/2023 às 10:00

COMUNICANTE

Nome.....: SEMMA - RONDONÓPOLIS  
Logradouro...: AVENIDA DURVALINO VITORINO Número.....: s/n  
Complemento.: QUADRA 33 E LOTE 6/8  
Bairro.....: VILA GOURLART Município....: RONDONÓPOLIS UF.....: MT  
Ponto Ref...: SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE

NATUREZA DA OCORRÊNCIA

Legislação...: OCORRÊNCIAS ATÍPICAS  
Título.....: OCORRÊNCIAS ATÍPICAS  
Natureza....: OCORRÊNCIAS DE NATUREZA DIVERSA  
Forma.....: CONSUMADO  
Meios Empr...: OUTRO(S)  
Motivação...: OUTRO(S)

LOCAL DO FATO

Tipo Local...: NAO ESPECIFICADO  
Descrição...: NAO ESPECIFICADO COMPLEXO FERROVIÁRIA RUMO  
Data.....: 18/10/2023 Hora.....:10:00  
Estado.....: MATO GROSSO  
Município....: RONDONÓPOLIS  
Latitude....: -16.716434321130134  
Longitude...: -54.68709825700892

NARRATIVA

AOS DIAS 18 DE OUTUBRO DE 2023 A GUARNIÇÃO DA 2ª CIPMPA COMPOSTA PELO 1º SGT PM FERNANDES SANTOS E O 3º SGT PM CLEBER EM ATENDIMENTO A SOLICITAÇÃO DA SENHORA KAMILA CARVALHO SECRETÁRIA DA SEMMA DESLOCOU JUNTAMENTE COM A ASSESSORA DE ANÁLISE AMBIENTAL DA SEMMA ROSANA APARECIDA DEMANCHI ATÉ O COMPLEXO FERROVIÁRIO RUMO NESTA URBE, ONDE ESTA GUARNIÇÃO UTILIZANDO O APARELHO DECIBELIMETRO DEC - 490 Nº DE SÉRIE 22101401438619, CALIBRADO E INSPECIONADO PELO IMETRO COM A MEDIÇÃO Nº 6536343449 REALIZADO EM 05/2023 E VALIDADE ATÉ 05/2024 REALIZOU A AFERIÇÃO DO SOM PRODUZIDO PELA LOCOMOTIVA DO TREM EM MOVIMENTO EM DIVERSAS DISTÂNCIAS, AFINS DE SUBSIDIAR A SEMMA NAS TOMADAS DE DECISÕES DE CUNHO ADMINISTRATIVO. AS AFERIÇÕES E RESPECTIVAS DISTÂNCIAS EM RELAÇÃO AO TREM EM MOVIMENTO FORAM RELATADOS E DEMONSTRADOS NO RELATÓRIO TÉCNICO ELABORADO POR ESSA GUARNIÇÃO POLICIAL MILITAR.

PROVIDÊNCIAS

BOLETIM CONFECCIONADO JUNTAMENTE COM RELATÓRIO TÉCNICO PARA CONHECIMENTO E APOIO A SEMMA.

- BAIRRO: /-



CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT

## 10. REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Projeto de estruturas de concreto. NBR 6118, ABNT, 2023, 242p.

\_\_\_\_\_. Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade. NBR 10151, ABNT, 2000, 4p.

BRASIL, Lei 5788/90. Estatuto da Cidade. Presidente da República em 10 de julho de 2001.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.985, de 18 de Julho de 2000. Regulamenta o artigo 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Ministério do Meio Ambiente, Brasília. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L99](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L99). Acesso em: 18 de Outubro de 2023.

CONAMA. Conselho Nacional de Meio Ambiente. **Resolução nº001/86, de 23 de Janeiro de 1986**. Dispõe sobre as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da política Nacional do Meio Ambiente.

PEREIRA, S. V. M.; ROLINDO, J. M. R.. Expectativas de Moradores de Ouro Verde de Goiás sobre a Chegada da Ferrovia Norte Sul no Município. *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science*, V. 6, P. 252-271, 2017. Disponível em: . Acessado em: 07 out. 2021.

**INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA:** In:< <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/rondonopolis>> . Acesso em: 03/10/2023.

**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE E MUDANÇA DO CLIMA.** In site: < <https://www.gov.br/mma/pt-br/assuntos/ecossistemas-1/areas-prioritarias-para-biodiversidade> > > . Acesso em 05/09/2023.

RUMO, EIA-RIMA. Estudo e Relatório de Impacto Ambiental(RIMA). Ferrovia de Integração Estadual do Mato Grosso. Cuiabá, 2021.

RONDONÓPOLIS. Lei complementar nº 043, de 28 de dezembro de 2006. Dispõe sobre instituir o Plano Diretor Participativo de Desenvolvimento Urbano E Ambiental do Município de Rondonópolis,e dá outras Providências. Rondonópolis, Diário Oficial de Rondonópolis, 28 dez. 2006.



CODEUR – Comissão Permanente de Desenvolvimento Urbano de Rondonópolis – MT

\_\_\_\_\_. Decreto nº 9.982 de 26 de março de 2021. Dispõe sobre aprovação de loteamento de interesse social denominado de “Jardim Maria Amelia”.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Meio Ambiente Municipal: Dados Vetoriais. Acesso em: 05/10/2023.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Ação Social: **REGISTROS DE COLETA DE DADOS IN LOCO**: Secretaria de Ação Social (2022). +

SANTOS, Izequias Estevam dos. Manual de métodos e técnicas de pesquisa científica. 6. ed. Rio de Janeiro: Editora Impetus, 2009.