



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Francisco Beltrão

Avenida Júlio Assis Cavalheiro, 2295, 3º andar - Bairro: Industrial - CEP: 85601-000 - Fone:
(46)3904-0801 - www.jfpr.jus.br - Email: prfra01@jfpr.jus.br

AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5002202-45.2017.4.04.7007/PR

AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

RÉU: DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES -
DNIT

RÉU: UNIÃO - ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO

SENTENÇA

Trata-se de ação civil pública ajuizada pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL contra o DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE - DNIT e a UNIÃO, visando à condenação dos réus a implementarem medidas efetivas que assegurem o trânsito seguro dos cidadãos que trafegam na Rodovia BR 163, no trecho compreendido entre os municípios de Barracão e Santo Antônio do Sudoeste, no Estado do Paraná. Relata que referido trecho da Rodovia apresenta índice alarmante de acidentes de trânsito e está em desconformidade com a legislação de trânsito. Aduz ter instaurado Inquérito Civil 1.25.010.000007/2017-34, após Policiais Rodoviários Federais apresentarem a situação precária em que se encontra o trecho em destaque, constado ali que *“entre o Km zero/Pr e o Km 40/Pr da BR-163 é o responsável por 45% do total de acidentes da BR-163 no Paraná, senão vejamos: “O total de acidentes apenas no ano de 2016 somados, dos principais tipos de ocorrência contabilizam 124 acidentes num total de 270. O que representa que os 45,92% do total de acidentes da BR-163 em 2016 está concentrada na faixa entre os Km 0 e Km 40. Que nos leva a crer que esses acidentes estão diretamente ligados com a baixa capacidade de escoamento da rodovia nessa localidade.”*. Registra que, *“o trecho em comento foi recentemente restaurado e está em ótimas condições de trafegabilidade, sem defeitos no asfalto e com sinalização adequada. Ocorre que as “ótimas condições de trafegabilidade” se resumem à ausência de buracos e à existência de sinalização, tendo em vista que, conforme o relatório apresentado pela PRF, o trecho possui pista de rodagem extremamente estreita (apenas 7 metros de largura já considerando as faixas externas, e em alguns trechos apenas 6,80 metros, abaixo do determinado pelas normas de rodagem) e não é dotado de acostamento nem terceiras faixas que oportunizem as ultrapassagens (pelo contrário: é dotado de um degrau de aproximadamente 20 cm de cada lado da rodovia em*

razão da recapagem citada pelo Engenheiro do DNIT – o que só aumentou o nível de insegurança da rodovia)". Ainda, traz informação prestada pelo Superintendente Regional do DNIT no Paraná no sentido de que, "apesar de haver estudos e um contrato em andamento que objetiva a elaboração de estudos de pré-viabilidade em andamento, não há rubrica orçamentária no Orçamento Geral da União destinada à execução da ampliação da capacidade no segmento rodoviário em tela, bem como que a conclusão das obras no trecho contíguo (Marmeleiro-Cascavel) tem previsão para dezembro do ano de 2017." Argumentou que há erro visível da administração em prestigiar tal trecho, deixando de iniciar as obras em um trecho mais perigoso, com maior número de acidente, que é o ponto da rodovia entre Barracão e Santo Antônio do Sudoeste. Desse modo, pretende que o DNIT e a UNIÃO sejam compelidos judicialmente a realizarem obras no local de modo a proteger a vida daqueles que transitam pelo local.

Pleiteou a concessão de liminar para o fim de determinar que o DNIT e a UNIÃO:

1. conjuntamente implantem medidas concretas, imediatamente, visando a diminuição dos riscos de acidentes na BR-163, especificamente no trecho compreendido entre os municípios paranaenses de Barracão e Santo Antônio do Sudoeste, sob pena de multa diária pelo descumprimento no valor a ser arbitrado pela autoridade judicial;

2. apresentem nos autos os estudos de pré-viabilidade em andamento, bem como o instrumento através do qual foram contratados, citados no ofício nº 0639 da Superintendência Regional do DNIT no Paraná – fls. 61-62 do Inquérito Civil nº 1.25.010.000007/2017-34 (em anexo);

3. apresentem um calendário de obras, com as datas de previsão de início e conclusão das obras necessárias a garantir a fluidez do trânsito e a segurança dos usuários no trecho da BR- 163 compreendido entre os municípios de Barracão e Santo Antônio do Sudoeste, estado do Paraná;

4. destinem verba orçamentária suficiente para a realização das obras de manutenção, melhoria e aumento da capacidade viária do trecho da BR-163 compreendido entre Barracão/PR e Santo Antônio do Sudoeste/Pr, consistentes no dever de ampliar a trafegabilidade da rodovia BR-163 fazendo com que o trecho entre os municípios paranaenses de Barracão e Santo Antônio do Sudoeste acompanhem as mesmas condições de trafegabilidade e segurança dos trechos imediatamente contíguos, em especial realizando o melhoramento de curvas horizontais, a construção de acostamento, a diminuição do degrau existente entre a pista e o local onde deverá ser construído o acostamento, de faixas adicionais, de vias marginais, de interseções, de terceiras faixas, de duplicações, de adequações de greide, de passarelas e de

contornos de trechos urbanizados, de modo que possa ser efetivamente cumprido o prazo de execução da obra previsto no calendário de obras a ser apresentado;".

Ao final, pediu a procedência dos pedidos a fim de *determinar que os requeridos sejam definitivamente condenados nas obrigações de fazer, consistentes no dever de ampliar a trafegabilidade da rodovia BR-163 fazendo com que o trecho entre os municípios paranaenses de Barracão e Santo Antônio do Sudoeste acompanhem as mesmas condições de trafegabilidade e segurança dos trechos imediatamente contíguos, em especial realizando o melhoramento de curvas horizontais, a construção de acostamento, a diminuição do degrau existente entre a pista e o local onde deverá ser construído o acostamento, de faixas adicionais, de vias marginais, de interseções, de terceiras faixas, de duplicações, de adequações de greide, de passarelas e de contornos de trechos urbanizados*, postulando a imposição de multa diária até o cumprimento da obrigação.

Foram afastadas as preliminares ventiladas nas manifestações dos réus e deferido em parte os pedidos de tutela de urgência (evento 23/DESPADEC1) apenas para determinar que os réus apresentassem, em quinze dias, os estudos de pré-viabilidade existentes em relação ao trecho objeto da presente demanda, conforme informado no Ofício nº 99/2017 - PRM/FB, constante do evento 1/INQ2/pag. 33.

Houve interposição de agravo de instrumento pelo MPF diante da parte indeferida das liminares, sendo mantida a decisão agravada pelo TRF da 4ª Região (eventos 33, 42 e 64).

O DNIT apresentou estudo de pré-viabilidade em relação ao trecho objeto da demanda, assinalando que o estudo se encontraria na etapa 4, sendo inerente ao estudo ambiental, mas não seria conclusivo quanto à realização da obra (evento 44).

Manifestando-se sobre os documentos (evento 49), o MPF assinalou que o Contrato PP-940/2014-00 inerente às obras na rodovia foi assinado em 24/10/2014, com prazo de execução de 36 (trinta e seis) meses. Postulou, assim, que os réus se manifestassem sobre uma data provável para a apresentação do relatório conclusivo do estudo mencionado no evento 44.

Em resposta (evento 61), o DNIT afirmou que o prazo de execução foi prorrogado para 28/6/2018, explicando que o contrato é nacional e abrange vários lotes no país todo, dentre eles o seguimento da BR 163. Reiterou que *o estudo de pré-viabilidade para duplicação da via objeto da demanda encontra-se na etapa 4, sendo que está em elaboração relatório de alternativas e análise ambiental (item 4.2) e relatório orçamentário dos custos da obra (item 4.4)*.

Os réus apresentaram contestação, rebatendo o mérito das questões ventiladas pela parte autora e postulando a improcedência dos pedidos (eventos 54 e 56).

Houve nova manifestação do MPF sobre as contestações e os documentos apresentados na demanda, reiterando-se pela procedência dos pedidos (evento 62).

O DNIT afirmou que está adotando todas as medidas necessárias à manutenção do trecho objeto da lide, com as melhorias possíveis e estudos sobre a possível ampliação da via em respeito à legislação pertinente e as exigências do TCU, destacando que a expectativa de encerramento do estudo é de 90 dias, prorrogando o contrato para 31/7/2019. Na oportunidade, assinalou que (evento 74):

Nessa linha, o DNIT apresenta em anexo o Termo Aditivo de Prorrogação do Prazo do Contrato PP-940/2014-00, que alterou o prazo de vigência para 31/07/2019, bem como Ofício SRE-PR-DNIT nº 22192/2018, elaborado pela Superintendência Regional do DNIT, explicando a previsão para o Lote 17, no qual consta a Rodovia BR-163/PR, no trecho entre Barracão e Marmelândia. Note-se que no referido ofício fica claro que a empresa contratada apresenta produtos para cada etapa do estudo, que devem ser analisados e aprovados pelo DNIT a partir de avaliação legal e técnica, para que o cronograma do estudo retome seu andamento. Essa atividade pode levar mais tempo que o desejado, considerando-se a qualidade e a adequação legal do produto entregue pela empresa contratada, motivo pelo qual as prorrogações às vezes se tornam necessárias. Atualmente, o estudo está no último item da etapa 4 (*Produto 4.4 - Orçamento Estimativo de Custos*), sendo que, após concluído, permitirá o início da etapa 5, consistente no *Relatório Final de Pré-viabilidade*.

O Ministério Público requereu a fixação de multa para a hipótese de não apresentação do relatório de pré-viabilidade no prazo assinalado (evento 80).

O pedido foi deferido (evento 82), definindo-se que os requeridos deveriam comprovar nos autos até o dia 28 de setembro de 2018 o cumprimento da liminar deferida ao evento 23, sob pena de multa diária no valor de R\$ 200,00 (duzentos reais) em caso de descumprimento, a contar do dia 29/09/2018, independente de nova intimação.

Em cumprimento, o DNIT apresentou o relatório de pré-viabilidade do projeto inerente ao trecho da rodovia discutido na demanda, bem como nota Técnica nº 08/2018-CGPLAN/DPP, que detalhou os procedimentos que a empresa contratada devia observar na elaboração desse relatório; relatórios de análises das áreas técnicas do DNIT aprovando (aceitando) referido relatório; informação da Procuradoria junto ao DNIT noticiando que a empresa contratada apresentou um primeiro relatório em 10/09/2018, que não foi aprovado pela área técnica da Autarquia, sendo que o relatório ora juntado (corrigido) foi apresentado em 21/09/2018 (evento 91).

Examinando os documentos, o Ministério Público postulou a procedência dos pedidos nos exatos termos da inicial, concluindo que o relatório apontaria graves problemas de sinalização na rodovia, largura da pista e acostamento, não havendo vias marginais ou faixas de pedestre para a segurança dos usuários, destacando irregularidades nos seguintes trechos:

Entre o Km 0,00 (Barracão) ao Km 7,80 o volume de tráfego é bastante intenso e em grande parte composto por veículos pesados, apresentando como características a pavimentação em pista simples, seção transversal menor que a típica, não apresentando acostamento, raramente faixa de segurança e de largura variável (evento 1/RELT7/pag. 28).

Verificou-se que a interseção do Km 0 (Barracão) possui meios-fios dos canteiros quebrados ou enterrados em razão da passagem de veículos pesados, concluindo que a concepção da interseção não está mais adequada para o tipo de veículo que trafega pela rodovia.

Dessa forma, a solução apresentada pela empresa de consultoria é realizar a adequação das interseções para melhor atender ao tipo de veículo que passa pelo trecho.

Na área urbana de Barracão, o trecho do km 7,80 ao km 11 não oferece segurança aos usuários, tendo em vista que não foram implantados acostamentos e a plataforma da rodovia, bem como as faixas de segurança são variáveis e com larguras inferiores à típica. Além disso, há um alto fluxo de veículos de carga concomitante com os veículos leves (evento 91/RELT7/pag. 29).

O km 11,60 até km 12,60 constatou-se ser o ponto mais crítico do trecho, pois além de ser perímetro de serra, há invasão da faixa de domínio, falta de acostamento e faixa de segurança, ocasionando acidentes envolvendo o tráfego de veículos pesados, principalmente em dias chuvosos (evento 91/RELT7/pag. 30).

No trecho entre o km 11,60 e o fim do segmento (km 40), em Santo Antônio do Sudoeste, encontrou-se o maior número de problemas, possuindo rampas acentuadas, curvas e intenso tráfego de veículos pesados, o que ocasiona uma série de acidentes, principalmente em épocas de chuvas. Além disso, na maior parte deste trecho não há acostamentos e as faixas de segurança são raras e/ou mal definidas, conforme se observa na figura 6 (evento 91/RELT7/pag. 31).

Não havendo necessidade de outras provas, os autos vieram conclusos para sentença.

É o relatório.

FUNDAMENTO e DECIDO.

1. Das preliminares

As preliminares suscitadas pelas partes foram devidamente analisadas e refutadas na decisão do evento 23, sendo despiciendo novo exame.

2. Do mérito

A controvérsia posta nos autos gira em torno da omissão dos réus na conservação da Rodovia BR 163, no trecho compreendido entre os municípios de Barracão e Santo Antônio do Sudoeste, fato que, segundo a narrativa do Ministério Público, deixa a rodovia em péssimas condições de trafegabilidade, gerando elevado número de acidentes, causando danos e colocando em risco à vida, saúde e a segurança de todos os cidadãos que nela trafegam, havendo grave prejuízo à coletividade.

A temática da ação coletiva ora em foco envolve questão relacionada às políticas públicas e o exercício do seu controle pelo Poder Judiciário.

Apesar de se constituir em conceito jurídico indeterminado, pode-se afirmar que as políticas públicas perfazem um conjunto de atuações do Poder Público para a realização de um objetivo determinado, tendo como finalidade o interesse público.

O exercício do seu controle pelo Poder Público ainda é bastante questionado, sobretudo ante o postulado constitucional da Separação dos Poderes.

Entretanto, o princípio vem recebendo interpretação que o mitiga nas hipóteses em que a norma constitucional – principalmente quando veicula direito fundamental – está sendo violada, seja por ação ou omissão do Poder Público.

Essa nova interpretação constitucional decorre do denominado constitucionalismo e, mais recentemente, do neoconstitucionalismo, movimentos sociais, políticos e jurídicos vocacionados a limitar o poder do Estado e garantir a eficácia dos direitos fundamentais, com fulcro na força normativa e efetividade da Constituição.

A legitimidade da intervenção do Poder Judiciário na seara das políticas públicas vem sendo amplamente reconhecida pela jurisprudência nacional – ainda que de forma excepcional –, especialmente pelo Supremo Tribunal Federal, sempre que a ausência ou a ineficiência de medidas concretizadoras de direitos fundamentais implique em ofensa de normas constitucionais, hipótese em que é inoponível a alegação genérica da reserva do possível e da Separação dos Poderes.

Constatada situação configuradora de desrespeito à Constituição (quase sempre em virtude de um comportamento Estatal negativo), o Poder Judiciário, se provocado, encontra-se autorizado,

dada a Supremacia da Constituição e a atribuição de sua salvaguarda, a determinar a implementação, pelo Estado, de políticas públicas tendentes a garantir a efetividade das normas constitucionais violadas, sem que isso configure ofensa ao princípio da divisão funcional do Poder.

Neste sentido:

AGRAVO REGIMENTAL EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO. INTERPOSIÇÃO EM 18.6.2018. POLÍTICAS PÚBLICAS. IMPLEMENTAÇÃO. PODER PÚBLICO. OMISSÃO. RESTAURAÇÃO DE RODOVIAS. PODER JUDICIÁRIO. DETERMINAÇÃO. PRINCÍPIO DA SEPARAÇÃO DOS PODERES. OFENSA. AUSÊNCIA. DIREITOS FUNDAMENTAIS. GARANTIA. 1. Demonstrada a excepcionalidade da situação, bem como a omissão do ente público, pode o Poder Judiciário determinar a implantação de políticas públicas, por se relacionarem a direitos ou garantias fundamentais, sem que isso ofenda o princípio da separação dos poderes. Precedentes. 2. Agravo regimental a que se nega provimento. Verba honorária majorada em ¼ (um quarto), nos termos do art. 85, § 11, do CPC, devendo ser observados os §§ 2º e 3º do referido dispositivo. (ARE 1086093 AgR, Relator(a): Min. EDSON FACHIN, Segunda Turma, julgado em 12/04/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-086 DIVULG 25-04-2019 PUBLIC 26-04-2019).

No caso concreto, a narrativa autoral aponta que a conduta omissiva dos réus, em relação à manutenção da rodovia BR-163, no trecho compreendido entre os municípios de Barracão e Santo Antônio do Sudoeste, vem causando um número elevado de acidentes, em razão da péssima condição em que se encontra, circunstância que expõe a grave risco a vida, a saúde e a segurança de todos que dela se utilizam.

Cuida-se, portanto, de direitos constitucionais de matiz fundamental, em amplitude difusa, cuja violação, consoante exposto, autoriza a intervenção do Poder Judiciário, de forma a garantir, por meio de políticas públicas, a sua realização e preservação.

De posse do relatório de pré-viabilidade das reformas da rodovia (evento 91), o autor afirmou que os documentos apresentados apontam graves problemas de sinalização, largura da pista e acostamento inadequados, não havendo vias marginais ou faixas de pedestre para a segurança dos usuários. Destacou, enfim, sobre algumas irregularidades:

Entre o km 0,00 (Barracão) ao km 7,80 o volume de tráfego é bastante intenso e em grande parte composto por veículos pesados, apresentando como características a pavimentação em pista simples, seção transversal menor que a típica, não apresentando acostamento, raramente faixa de segurança e de largura variável (evento 91/RELT7/pag. 28).

Verificou-se que a interseção do km 0 (Barracão) possui meios-fios dos canteiros quebrados ou enterrados em razão da passagem de veículos pesados, concluindo que a concepção da interseção não está mais adequada para o tipo de veículo que trafega pela rodovia.

Dessa forma, a solução apresentada pela empresa de consultoria é realizar a adequação das interseções para melhor atender ao tipo de veículo que passa pelo trecho.

Na área urbana de Barracão, o trecho do km 7,80 ao km 11 não oferece segurança aos usuários, tendo em vista que não foram implantados acostamentos e a plataforma da rodovia, bem como as faixas de segurança são variáveis e com larguras inferiores à típica. Além disso, há um alto fluxo de veículos de carga concomitante com os veículos leves (evento 91/RELT7/pag. 29).

Do km 11,60 até km 12,60 constatou-se ser o ponto mais crítico do trecho, pois além de ser perímetro de serra, há invasão da faixa de domínio, falta de acostamento e faixa de segurança, ocasionando acidentes envolvendo o tráfego de veículos pesados, principalmente em dias chuvosos (evento 91/RELT7/pag. 30).

No trecho entre o km 11,60 e o fim do segmento (km 37), em Santo Antônio do Sudoeste, encontrou-se o maior número de problemas, possuindo rampas acentuadas, curvas e intenso tráfego de veículos pesados, o que ocasiona uma série de acidentes, principalmente em épocas de chuvas. Além disso, na maior parte deste trecho não há acostamentos e as faixas de segurança são raras e/ou mal definidas, conforme se observa na figura 6 (evento 91/RELT7/pag. 31).

Em que pese os argumentos expostos na contestação de que o Ministério Público se precipitou na conclusão do Inquérito Civil sem um estudo aprofundado sobre as condições da rodovia, embasando-se apenas em dados apresentados pela Polícia Rodoviária Federal, sem confirmação técnica, o relatório de pré-viabilidade apresentado pelo DNIT no evento 91 não deixa dúvidas acerca das más condições de conservação da rodovia BR-163, confirmando a necessidade de reparos em diversos pontos entendidos como críticos (evento 91/RELT7/pag. 29/34).

Conclui-se, portanto, que a displicência dos órgãos competentes na manutenção da rodovia vem atentando contra o direito à vida, à saúde e à segurança dos seus usuários, que se encontram ligados entre si por circunstância de fato, qual seja, a utilização da rodovia, caracterizando aqueles direitos, *in casu*, como de ordem difusa.

E, consoante já assinalado, a situação que caracteriza ofensa a direito fundamental previsto na Constituição da República autoriza o Poder Judiciário, quando provocado – como ocorre na

hipótese vertente –, a intervir, determinando a realização, pelo Estado, de políticas públicas tendentes a garantir ou preservar o bem jurídico fundamental tutelado.

Configurada situação de violação ao direito à vida, à saúde e à segurança dos usuários da rodovia BR-163 no trecho citado, cabível a intervenção do Poder Judiciário, a fim de determinar à autoridade responsável a adoção de medidas necessárias e suficientes a garantir condições mínimas de trafegabilidade, de modo a preservar os mencionados direitos vitais dos cidadãos que dela fazem uso.

Outrossim, é indubitável que o orçamento é um ponto sensível para a conclusão do processo de duplicação e para a realização das obras de conservação necessárias a garantir a segurança dos usuários da rodovia. Destarte, o sucesso da implantação das medidas necessárias à conservação da rodovia BR-163 depende de recursos oriundos do orçamento da UNIÃO, a serem transferidos ao DNIT por meio do Ministério dos Transportes.

Cabível, portanto, a condenação da União a continuar promovendo as devidas dotações orçamentárias ao DNIT para a execução do contrato DNIT nº PP-940/2014-00, realizado com o consórcio PROSUL-APPE com a finalidade de execução de serviços técnicos e desenvolvimento de estudos para o planejamento da infraestrutura de transportes sob competência do DNIT relativamente ao trecho da BR 163 compreendido entre municípios de Barracão e Santo Antônio do Sudoeste até que todas as obras sejam concluídas e para que se possa manter o adequado funcionamento da rodovia.

DISPOSITIVO

Ante o exposto, confirmo a liminar deferida e JULGO PROCEDENTE o pedido, com fundamento no artigo 487, inciso I, do Código de Processo Civil, a fim de:

(a) CONDENAR o DNIT a proceder à realização das melhorias exigidas segundo o relatório de pré-viabilidade inerente ao contrato DNIT nº PP-940/2014-00, realizado com o consórcio PROSUL-APPE (evento 91), fazendo com que o trecho entre os municípios paranaenses de Barracão e Santo Antônio do Sudoeste acompanhem as mesmas condições de trafegabilidade e segurança dos trechos imediatamente contíguos, em especial realizando o melhoramento de curvas horizontais, a construção de acostamento, a diminuição do degrau existente entre a pista e o local onde deverá ser construído o acostamento, de faixas adicionais, de vias marginais, de interseções, de terceiras faixas, de duplicações, de adequações de greide, de passarelas e de contornos de trechos urbanizados, conforme requerido na inicial;

(b) CONDENAR a União a promover as devidas dotações orçamentárias para a execução do contrato PP-940/2014-00 firmado com a PROSUL com a finalidade de execução de serviços técnicos e

desenvolvimento de estudos para o planejamento da infraestrutura de transportes relativamente ao trecho da BR 163 compreendido entre municípios de Barracão e Santo Antônio do Sudoeste até que todas as obras sejam concluídas e para que se possa manter o adequado funcionamento da rodovia.

Sem condenação ao pagamento de custas e de honorários advocatícios (Lei Federal nº 7.347/1985, artigo 18).

Sentença sujeita à remessa necessária (CPC, artigo 496, inciso I).

Publicada e registrada eletronicamente. **Intimem-se.**

Na hipótese de interposição de recursos voluntários, intime-se a parte contrária para apresentação de contrarrazões, no devido prazo, e, em seguida, remetam-se os autos ao Tribunal Regional Federal da 4ª Região.

Após o trânsito em julgado, não havendo requerimento de cumprimento de sentença (CPC, artigo 513, §1º), arquivem-se, com baixa estatística, sem prejuízo da retomada da causa na forma do artigo 513 do CPC.

Documento eletrônico assinado por **PAULO MARIO CANABARRO TROIS NETO, Juiz Federal**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **700007712851v11** e do código CRC **65d6b749**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): PAULO MARIO CANABARRO TROIS NETO

Data e Hora: 30/10/2019, às 17:25:34

5002202-45.2017.4.04.7007

700007712851 .V11