



À Prefeitura do Município de Santos

Assunto: **Respostas aos questionamentos do Sr. Marcos Antônio Veiga de Campos relativos ao Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – Navegantes Residence**

As questões em negrito e entre as aspas são transcrições exatas dos questionamentos, sem qualquer alteração no texto.

Abaixo delas, tem-se as respostas extraídas do EIV ajustado conforme solicitação do COMAIV.

**1. “O edifício localizado na Av. Saldanha da Gama com a Rua Afonso Celso de Paula Lima é de construção dos anos 1950/1960, portanto em época anterior à data de tombamento do Museu da Pesca”**

De acordo com os órgãos responsáveis, CONDEPASA (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos), CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo) e IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), o único imóvel tombado que se encontra na área de influência do empreendimento, abrangendo um raio de 300 metros, é o MUSEU DA PESCA.

**2. “Se a área de influência é de 300 metros, como sua construção não irá impactar o Museu da Pesca localizado há menos de 50 metros”**

Entende-se que não há impacto relacionado à construção do empreendimento Navegantes Residence que afete as características do Museu da Pesca.

Não há impacto relacionado à ventilação e iluminação natural. Além disso, as obras de melhoria e remodelamento do bairro Ponta da Praia, sob responsabilidade da empresa construtora do empreendimento, e devidamente aprovadas na prefeitura conforme termo de compromisso Nº 82/2018, processo 55889/2018-29, irão, entre outros aspectos, revitalizar a região e requalificar o trânsito, visando “garantir a diferenciação e o disciplinamento do uso e da ocupação do solo na área, potencializando suas vocações voltadas ao turismo, lazer e esportes, minimizando gargalos existentes”.



**3. “O alargamento da Rua Francisco Hayden em apenas 1,0 metro, considerando a demanda de população e de veículos promovida pelo empreendimento é absolutamente ridícula”**

O alargamento da Rua Francisco Hayden em 1,0 metro é apenas uma das medidas mitigatórias e contrapartidas do empreendimento Navegantes Residence que irão impactar positivamente não só para o bairro Ponta da Praia, mas para todo o município de Santos.

Dentre todas as obras (algumas já iniciadas), as que se referem à melhoria de mobilidade no bairro Ponta da Praia são:

- I. Requalificação do sistema Viário - Trecho 1: Avenida Samuel Leão e Moura entre a Avenida Joaquim Monte Negro (Canal 6) e a Rua Carlos de Campos;
- II. Requalificação do sistema viário - Trecho 2: Avenida Saldanha da Gama entre a Rua Carlos de Campos e a Rua Ministro Daniel de Carvalho;
- III. Requalificação do sistema viário - Trecho 3: Avenida Almirante Saldanha da Gama entre a Rua Ministro Daniel de Carvalho e o Ferry-Boat;
- IV. Requalificação do sistema viário - Trecho 4: Praça Gago Coutinho entre o Ferry-Boat e a Rua Amélia Leuchtemberg;

Todas essas obras já estão devidamente aprovadas na Prefeitura Municipal de Santos e a definição dos projetos foi feita por um Grupo Técnico de Trabalho – GTT, do município, criado por meio do decreto 8.091/2018, levando em consideração demandas, exigências legais, condições ambientais do espaço, tendo como objetivo final a busca de soluções urbanísticas adequadas no contexto de sustentabilidade inclusiva para uma cidade mais compacta.

**4. “São vias de menor capacidade de suporte hoje, em face ao atual adensamento da região, mas com certeza deixarão de sê-lo pelo absurdo aumento do adensamento promovido pelo empreendimento”**

Essa questão faz referência às Avenidas Alm. Saldanha da Gama e Rei Alberto I.

Conforme anexos VII e VIII da Lei Complementar 1.006 de 17 de julho de 2018, que disciplina o ordenamento do uso e ocupação do solo na área insular, as duas vias citadas são “VIAS ARTERIAIS”, ou seja, “são avenidas e ruas que possuem maior capacidade de suporte e permitem ligações entre as diversas regiões da cidade, com médio a alto fluxo de veículos, por onde passam também os sistemas de transporte de alta capacidade e veículos de carga”.



de menor porte”. A Avenida Rei Alberto I, é considerada, também, um via especial, classificada como “Corredores de Desenvolvimento Urbano (CDU)”, por possuir grande capacidade de circulação e onde se pretende estimular o adensamento sustentável.

Apenas a Rua Francisco Hayden é uma “Via de menor capacidade de suporte”, mas por ela, haverá apenas acesso de pedestres e Port Cochere para desembarque sem prejuízo para o trânsito local conforme descrito no relatório (EIV).

No empreendimento, o acesso de veículos das torres 01 e 02 será pela Av. Rei Alberto I e saída pela Av. Saldanha da Gama. Nas torres 03 e 04 tanto a entrada como a saída serão pela Av. Rei Alberto I.

Com relação aos empórios e restaurantes, o acesso de pedestres será pela Avenida Almirante Saldanha da Gama, assim como a entrada de veículos. Já a saída, será pela Avenida Rei Alberto I, dividindo, dessa forma, o fluxo de automóveis e minimizando impactos no trânsito das vias do entorno.

Já no anexo IX, da mesma Lei Complementar, são verificadas as permissão de uso de atividades mais impactantes por seu porte e/ou natureza de acordo com a classificação das vias.

O empreendimento objeto desse estudo, além do uso residencial, prevê a implantação de 2 empórios e 2 restaurantes.

De acordo com o Art. 21, o uso residencial é o destinado à moradia, tanto uni-habitacional como plurihabitacional.

Já o Art. 22 define as categorias de uso comercial e de prestação de serviços, identificadas pela sigla CS, subdividindo-as nas seguintes categorias:

*“CS1: comércio e/ou prestação de serviços caracterizados por atividades de influência local e que podem adequar-se aos padrões de uso residencial, no que diz respeito às características de ocupação dos lotes, de acessos, de tráfego e aos níveis de ruído, vibrações e poluição. Quando em empreendimentos mistos –residencial e comércio e/ou prestação de serviços –devem dispor de acessos independentes e que as utilizem apenas no térreo, no embasamento ou em blocos distintos, admitindo-se as seguintes atividades:*



*h) comércio varejista de produtos alimentícios, a exemplo de: minimercados, empórios, mercearias, laticínios, rotisseries, hortifrutigranjeiros, padarias, confeitarias, bombonieres, casas de carnes, peixarias, adegas, sorveterias e casas de café;*

*CS2: comércio e/ou prestação de serviços que podem adequar-se aos padrões de uso residencial, e que impliquem na fixação de padrões específicos referentes às características de ocupação do lote, de acesso, de localização, de tráfego, de serviços urbanos e aos níveis de ruído, de vibrações e de poluição ambiental. Quando em empreendimentos mistos –residencial e comércio e/ou prestação de serviços – devem dispor de acessos independentes e que as utilizem apenas no térreo, o embasamento ou em blocos distintos, admitindo-se as seguintes atividades:*

*h) comércio varejista de produtos alimentícios, a exemplo de: restaurantes, pizzarias, churrascarias, lanchonetes, bares com ou sem fabricação artesanal de bebidas;*

Assim, conforme exposto, o empreendimento está de acordo com o uso permitido por vias especificado na Lei de Uso e Ocupação do Solo.

Além disso, o empreendimento já conta com a aprovação e termo de compromisso para implantação em zona especial – NIDE 6.

**5. “Novamente a situação fática atual é uma e a futura, com o gigantismo desse empreendimento, será outra, completamente diferente. Além disso, e nenhum instante o estudo aponta para o acréscimo pontual de veículos na região, existente hoje e promovido pelo acesso à travessia de veículos Santos-Guarujá (balsas), que já causam impacto negativo significativo na região, sobretudo em férias de verão e feriados prolongados. Sem dúvida essa situação, que hoje já se apresenta caótica em algumas épocas do ano, será ainda mais impactada pelo acréscimo de veículos promovido pelo Navegantes Residence”**

Todos os impactos no trânsito da região foram avaliados e são objeto de aprovação pela CET – Santos, inclusive aqueles devido à travessia Santos-Guarujá.



Dentre todas as melhorias e contrapartidas para o município, conforme já exposto, a reurbanização da Ponta da Praia prevê alterações no viário da Ponta da Praia, desde a Av. Saldanha da Gama, a partir da R. Carlos de Campos, até a Pça. Alm. Gago Coutinho, onde se localiza o atual Mercado de Peixe.

Haverá um aumento significativo da extensão viária no entorno Praça Alm. Gago Coutinho, resultando no distanciamento dos cruzamentos semaforizados e consequente aumento da fluidez viária no seu entorno, devido a uma maior área de acomodação dos veículos.

Com essa nova configuração geometria, haverá a possibilidade dos veículos que saem das balsas que efetuam a travessia Santos – Guarujá, tanto pela Pça. Alm. Gago Coutinho como pela Av. Saldanha da Gama, de executarem este movimento em conjunto com o fluxo veicular da via principal. Sendo assim será possível a reprogramação dos tempos semaforicos, desvinculando os mesmos em função da saída das balsas, resultando em menor tempo de espera para os veículos que trafegam pelas vias que se aproximam da referida praça, ou seja, Av. Rei Alberto e Av. Mario Covas Jr.

Outro ponto a destacar é a possibilidade dos veículos que saem das balsas que efetuam a travessia Santos – Guarujá, acessarem diretamente a Av. Saldanha da Gama, reduzindo em média 50% o fluxo veicular no entorno da Pça. Gago Coutinho.

Cabe salientar ainda que em função da nova geometria viária na Pça. Gago Coutinho, todos os acessos à travessia de balsas Santos – Guarujá ocorrerão pela Av. Saldanha da Gama, segregada para este fim a partir do canal 7, reduzindo o volume veicular na Av. Rei Alberto em aproximadamente 100 veículos/hora x pico, uma vez que esta via atualmente é rota de acesso para veículos preferenciais e motos.

**6. “O gigantismo do empreendimento aumentará em muito os impactos negativos e área já impactada. A verticalização é colocada como algo inevitável, o que é absolutamente incorreto, pois há formas mais inteligentes e muito menos impactantes, de ocupação do espaço urbano. A única ótica imputada para justificar a verticalização é o preço da área e sua consequente diluição pelo maior número de compradores”**

Todos os impactos negativos para o bairro Ponta da Praia foram levantados e são objetos desse estudo.



A verticalização é colocada como uma das formas de ocupação de espaço urbano e está de acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo da área insular do Município de Santos. Ela não é apontada como a única, mas como uma forma economicamente viável e, se executada de forma responsável, sustentável e inteligente, seguindo toda a legislação vigente e oferecendo medidas compensatórias e contrapartidas, não só para o bairro, como para todo o município, pode sim, trazer grandes benefícios para toda a população.

**7. “Os impactos relativos ao aumento de temperatura, comprometimento da circulação e obstrução da iluminação natural com certeza ocorrerão E DEVEM SER QUANTIFICADOS. A avaliação subjetiva feita no estudo é inaceitável”.**

Tais avaliações foram realizadas e apresentadas à prefeitura para aprovação.

**8. “As previsões de consumo de água e de contribuição de esgoto estão subdimensionadas, pois não contemplam a população flutuante, visitantes e prestadores de serviços, que é extremamente significativa e estimada, no próprio estudo, em aproximadamente 1000 pessoas. A informação da concessionária de águas e esgoto (SABESP) de que poderá atender toda essa demanda é fundamental e não acompanha o estudo apresentado”**

O estudo considerou 100% de ocupação das unidades (Pior caso, 100% ocupação. Residentes fixos) e os cálculos foram feitos com base nessa premissa e seguindo as normas técnicas vigentes.

**9. “Haverá incremento objetivando oferta de transporte público? Se houver qual o impacto no viário?”**

Os usuários do empreendimento que utilizem o transporte público o acessarão, pela Avenida Saldanha da Gama, onde se concentram a maioria das linhas de ônibus. São 16 linhas da viação Piracicabana que atendem diretamente a área do empreendimento.

Em virtude do crescimento populacional decorrente da ocupação do condomínio Navegantes Residence, inevitavelmente, ocorrerá, um aumento pela demanda de equipamentos públicos de transporte.



Devido ao crescimento do bairro, o número de linhas que atendem a área de influência podem se tornar insuficientes para atender à demanda gerada por novos empreendimentos.

Desta forma, verifica-se que o bairro Ponta da Praia necessitará, futuramente, de novos investimentos, públicos e das empresas consorciadas, visando o incremento e revitalização dos sistemas de transporte. Porém, esse impacto está sendo mitigado com a requalificação do sistema viário local.

Com relação às medidas realizadas para minimizar os impactos causados pela implantação do Navegantes Residence, destaca-se a reestruturação viária do bairro Ponta da Praia, além da revitalização dos pontos de ônibus e investimentos em ciclovias.

**10. “O que a cidade menos precisa é de mais semáforos, induzido por crescimento urbano anômalo como o proposto. A criação de vagas coletivas como solução é uma utopia, pois deverão ser usadas pelos visitantes do condomínio, fator que não existiria se o empreendimento ao existisse e que não irá beneficiar em absolutamente nada os moradores do entorno. Quais os benefícios que esse crescimento anormal de aumento viário poderá trazer à vizinhança?”**

A criação de 166 vagas estacionamento de uso coletivo, não restrito aos condôminos, segue determinação do Art. 131 da LC Nº 1.006/2018. Essa medida foi criada por se entender a necessidade devido à implantação de novos empreendimentos de grande porte no município de Santos.

Dentre os principais benefícios diretos e indiretos que empreendimento está trazendo para cidade de Santos, tem-se:

- I. Construção e equipagem da nova Unidade Municipal de Ensino (UME) do Jabaquara;
- II. Requalificação do sistema Viário - Trecho 1: Avenida Samuel Leão e Moura entre a Avenida Joaquim Monte Negro (Canal 6) e a Rua Carlos de Campos;
- III. Requalificação do sistema viário - Trecho 2: Avenida Saldanha da Gama entre a Rua Carlos de Campos e a Rua Ministro Daniel de Carvalho;
- IV. Requalificação do sistema viário - Trecho 3: Avenida Almirante Saldanha da Gama entre a Rua Ministro Daniel de Carvalho e o Ferry-Boat;
- V. Requalificação do sistema viário - Trecho 4: Praça Gago Coutinho entre o Ferry-Boat e a Rua Amélia Leuchtemberg;



- VI. Reforma e adaptação do deck do pescador, sito à Avenida Saldanha da Gama, em frente ao museu da pesca;
- VII. Reforma e adaptação da ponte Edgard Perdigão, sito à Avenida Saldanha da Gama, em frente ao clube de regatas Saldanha da Gama.

Esses projetos, conforme já mencionado, foram definidos por um Grupo Técnico de Trabalho do município de Santos– GTT, criado por meio do decreto 8.091/2018, tendo como principais objetivos:

- Garantir a diferenciação e o disciplinamento do uso e da ocupação do solo na área, potencializando suas vocações voltadas ao turismo, lazer e esportes, minimizando gargalos existentes;
- Reforçar e requalificar as unidades ambientais e urbanas existentes ou projetadas por meio de desenho urbano adequado;
- Garantir o conforto ambiental num clima quente e úmido como o de Santos readequando o paisagismo urbano;
- Requalificar os deslocamentos, a mobilidade urbana reforçando sua integração, coerência espacial e articulações;
- Introduzir novos equipamentos urbanos para consolidar as vocações já identificadas;
- Promover a harmonia na relação Porto/Cidade.

**11. “Essa estimativa é delirante. O aumento habitacional, EM ÁREA JÁ ADENSADA, só traz desvalorização do entorno, pelos aumento dos conflitos, disputa pelo espaço, aglomerações indesejadas causadas pelo AUMENTO do impactos ao cotidiano que, em hipótese alguma serão reduzidos como informado no EIV”**

Essa afirmação refere-se à valorização imobiliária do bairro Ponta da Praia.

O bairro Ponta da Praia apresenta a menor densidade domiciliar e habitacional em comparação aos demais bairros da orla de Santos, e é considerado um dos melhores e mais valorizados da cidade, devido à segurança e elevada renda de seus moradores, o que acaba conferindo ao bairro uma valoração imobiliária significativa em comparação a outros bairros do mesmo município. Outro ponto que valoriza o bairro é o acesso bem próximo ao Guarujá, através das balsas.





O bairro vem passando por um processo de valorização imobiliária nos últimos anos, somente no período de 2008 a 2015, os preços do metro quadrado dos imóveis no bairro da Ponta da Praia subiram de R\$ 2.439,00 para R\$ 5.678,00 o que representa um aumento de 132% num contexto econômico em que variação da inflação deste período é de 50%, segundo o Índice Geral de Preços ao Consumidor – IPCA.

Além disso, conforme o índice FipeZap de Preços de Imóveis anunciados (parceria entre a Fipe e o portal ZAP), que faz um acompanhamento sistematizado da evolução dos preços do mercado imobiliário brasileiro, aponta que, apesar da oscilação, os preços vem se mantendo em constante elevação desde dezembro de 2012, acumulando aumento de 21,65% no período. Como referência, o IPCA nesse mesmo período foi de 41,59%.

Estima-se, assim, que com a construção do empreendimento em questão, aliado as obras de remodelamento da Ponta da Praia, irá valorizar os imóveis da região, porém, não se espera incremento significativo para o estoque de altíssimo padrão, que já se encontram com valores bem elevados e próximos ao seu máximo.

### **12. “Essas declarações são fundamentais JÁ para avaliação da sociedade.”**

Essa afirmação se refere às declarações de conformidade das concessionárias de Água e Esgoto, Energia elétrica e Gás.

O empreendimento atende todas as determinações e normas das concessionárias e as declarações de conformidade serão apresentadas tão após a aprovação do projeto, conforme determinado pela legislação vigente e regras estabelecidas pelas Concessionárias.

Vale ressaltar que devido ao porte do empreendimento, podem ser feitas algumas solicitações quanto a intervenções nas redes existentes. Nesse caso, serão avaliadas e todas as necessidades de adequações.

Lembrando que o fornecimento do serviço será viabilizado somente mediante aprovação do projeto pela concessionária responsável, atendendo à Lei Complementar Nº 1018 de 27 de novembro de 2018, e qualquer necessidade de intervenção na via pública ou espaço aéreo será apresentada à COMSERP (Comissão Municipal de Serviços Públicos) para aprovação em cumprimento ao Decreto Municipal Nº 738/1955 e seus decretos posteriores.



**13. “Chamar um empreendimento com 1056 unidades habitacionais, UM supermercado e UM restaurante para uso dos moradores de USO MISTO é, no mínimo, tentativa enganosa”**

Os restaurantes e empórios do Navegantes Residence não são de uso exclusivo dos moradores, sendo abertos ao público.

Quanto à classificação, essa não é uma definição da construtora do empreendimento, mas sim um cumprimento ao especificado na Lei Complementar 1.006/2018.

**14. “Haverá sim aumento de gases gerados pela absurda concentração de veículos, e não apenas CO<sub>2</sub>, o menos preocupante sob a ótica do microambiente, mas o Monóxido de Carbono, Material particulado, óxido de Enxofre e de Nitrogênio, Oxidantes Fotoquímicos dentre outros. A colocação do CO<sub>2</sub> demonstra a pouca familiaridade dos autores do EIV com a matéria, pois tal contaminante só preocupa em termos globais, posto que é considerado um GEE gás de efeito estufa, e, portanto, há de ser considerado em questões globais, assumindo pouca importância em questões locais. Apenas para argumentar a quantidade de resíduos sólidos gerados pelo empreendimento, e que serão dispostos em aterro sanitário, posto que essa é a disposição dos resíduos coletados na cidade de Santos, produzirão quantidades, aí sim importantes, de CO<sub>2</sub> e CH<sub>4</sub>, esse GEE muito mais nocivo do que o CO<sub>2</sub>.”**

O uso misto do empreendimento, com restaurantes e empórios disponíveis, e a oferta de lazer e serviços no bairro, reduz a necessidade de deslocamentos de veículos. Esse fato, combinado com a proximidade de pontos de ônibus revitalizados, ciclovias, revitalização da área de bicicletas da prefeitura e implantação de bicicletário no canteiro de obras, irão incentivar o uso de transporte coletivo e bicicletas. Por outro lado, a requalificação do sistema viário irá diminuir a quantidade de veículos em circulação e reduzirá os tempos de trajeto, contribuindo para redução dos problemas de mobilidade urbana e emissão de gases poluentes e materiais particulados.

Com relação aos resíduos sólidos, compartilhamos da mesma opinião que os aterros sanitários não são uma forma eficiente para a disposição final desse material. Entendemos que o incentivo à coleta seletiva, reciclagem, reaproveitamento e medidas de conscientização da população, aliadas a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS) sejam o caminho para essa questão.



Além de outras medidas com foco em sustentabilidade apresentadas no relatório (EIV), no Navegantes Residence, será incentivada a correta separação do lixo.

Quanto ao volume gerado, consideramos o pior cenário com 100% de ocupação das unidades e todos residentes fixos. Porém, no caso de parte da população ser de segunda residência (apenas temporada), os impactos negativos ao longo do ano serão menos significativos.

**15. “Mais um absurdo. Adensa-se, de forma anômala o viário imediato, e pretende-se resolver o problema com sinalização semafórica, que não haveria necessidade alguma se o empreendimento não existisse.”**

Conforme já mencionado na questão 10, as principais obras que visam a melhoria de mobilidade no bairro Ponta da Praia são as listadas abaixo. A implantação de sinalização semafórica é apenas uma das medidas.

- I. Requalificação do sistema Viário - Trecho 1: Avenida Samuel Leão e Moura entre a Avenida Joaquim Monte Negro (Canal 6) e a Rua Carlos de Campos;
- II. Requalificação do sistema viário - Trecho 2: Avenida Saldanha da Gama entre a Rua Carlos de Campos e a Rua Ministro Daniel de Carvalho;
- III. Requalificação do sistema viário - Trecho 3: Avenida Almirante Saldanha da Gama entre a Rua Ministro Daniel de Carvalho e o Ferry-Boat;
- IV. Requalificação do sistema viário - Trecho 4: Praça Gago Coutinho entre o Ferry-Boat e a Rua Amélia Leuchtemberg;
- V. Alargamento, em 1,0 metro, da Rua Francisco Hayden;
- VI. Criação de Port Cochere contribuindo para a qualidade do trânsito, evitando congestionamentos, além de facilitar o deslocamento das pessoas idosas ou portadores de necessidade especiais.

Lembrando que todas essas obras já estão devidamente aprovadas na Prefeitura Municipal de Santos e a definição dos projetos foi feita por um Grupo Técnico de Trabalho – GTT, do município, criado por meio do decreto 8.091/2018.



**16. “A proibição junto à calçada do clube internacional trará sérios prejuízos ao quadro associativo. A disponibilização de apenas 268 vagas de uso coletivo não trará benefício algum, pois serão disputadas com os visitantes dos moradores do condomínio. Outra coisa que o EIV não explica é se essas vagas serão onerosas, o que será muito difícil.”**

Conforme já explicado, todas as obras de melhoria viária do bairro já estão devidamente aprovadas na Prefeitura Municipal de Santos e a definição dos projetos foi feita por um Grupo Técnico de Trabalho – GTT, criado por meio do decreto 8.091/2018. Essa avaliação levou em consideração demandas, exigências legais, condições ambientais do espaço, tendo como objetivo final a busca de soluções urbanísticas adequadas no contexto de sustentabilidade inclusiva para uma cidade mais compacta, foram avaliados todos os impactos, positivos e negativos, visando o bem estar da população como um todo.

Com relação às vagas de uso coletivo, não restrita aos condôminos, criadas em cumprimento ao Art. 131 da LC Nº 1.006/2018, se prevê que haverá custo para sua utilização.

**17. “Não há possibilidade de que empreendimento de tal magnitude traga valorização imobiliária na região, muito pelo contrário. As medidas mitigadoras propostas são absolutamente insuficientes para contrapor os impactos.”**

Esse ponto já foi respondido na questão 11.

Marcelo Perez Cabral  
CPF: 298.822.338-64  
S4C Emp. e Const. Ltda

Paulo Sérgio Veríssimo Mendes  
CPF: 199.386.208-09  
Miramar Part. e Const. Ltda

## PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi proposto para assinatura digital na plataforma Portal de Assinaturas Certisign. Para verificar as assinaturas clique no link: <https://www.portaldeassinaturas.com.br/Verificar/DF08-2D61-C331-477F> ou vá até o site <https://www.portaldeassinaturas.com.br:443> e utilize o código abaixo para verificar se este documento é válido.

**Código para verificação: DF08-2D61-C331-477F**



### Hash do Documento

1DA61C5E256CE7B495E5D7A29F24AAB6DCDD6F18392ED89BEBD49DDAD8DC7A1D

O(s) nome(s) indicado(s) para assinatura, bem como seu(s) status em 21/08/2019 é(são) :

Marcelo Perez Cabral - 298.822.338-64 em 21/08/2019 20:31

UTC-03:00

**Tipo:** Certificado Digital

