

Campos – Regularização – Rua Canadá, 408 – Jardim Paulista – Relator: Conselheiro Carlos Eduardo. Por solicitação do Conselheiro, o processo será deliberado em próxima reunião. Processo 2012-0.021.875-9 – Pedro Paulo Figueira Barbosa – Remembramento de lotes – Rua Desembargador Teodomiro, 113 / 125 – Pinheiros – Relator: Conselheiro Carlos Eduardo. Por solicitação do Conselheiro, o processo será deliberado em próxima reunião. Processo 2010-0.315.472-3 – Simone Keim – Reforma e regularização – Rua Macau, 131 – Jardim Luzitânia – Relator: Conselheiro Carlos Eduardo. Por solicitação do Conselheiro, o processo será deliberado em próxima reunião. Processo 2007-0.299.139-9 – Bradish Representação e Participações Ltda – Projeto modificativo de construção – Rua Portugal, 276 – Relator: Conselheiro Carlos Eduardo. Por solicitação do Conselheiro, o processo será deliberado em próxima reunião. Processo 2012-0.057.559-4 – Benício Vicente Colla – Regularização e remembramento – Praça Padre Aleixo Monteiro Mafra, 72, 78, 80, 86, 88 e 92 – São Miguel Paulista – Relator: Conselheiro Alfonso. Em razão do pedido de vista aos autos, efetuado pelo Conselheiro Adilson, o processo será deliberado em próxima reunião. Processo 2011-0.262.739-5 – Ricardo Piragini – Reforma com acréscimo de área – Rua Monsenhor Alberto Pequeno, 186 – Pacaembu – Relator: Conselheiro Alfonso. Por solicitação do Conselheiro, o processo será deliberado em próxima reunião. Processo 2010-0.052.854-1 – Byung Hwun Na – Aplicação de multa por construção sem autorização (Pedido de desistência do processo de construção, estando a obra finalizada) – Rua Margarida, 143 – Barra Funda – Relator: Conselheiro Marcelo. Por solicitação do Conselheiro, o processo foi DEFERIDO, COM A SEGUINTE DIRETRIZ: – O Departamento do Patrimônio Histórico deverá ser comunicado do início das obras para que, se necessário, proceda-se a estudos de prospecção arqueológica. Processo 2011-0.265.373-6 – Secretaria Municipal de Cultura – Comunicação de obra irregular – Rua Iguaçu, 233 – Tatuapé – Relator: Conselheiro Bloch. Por solicitação do Conselheiro, o processo ficará em custódia no CONPESP, até apresentação, por técnicos da Divisão de Preservação, da proposta de desapropriação e ocupação do entorno da Casa do Tatuapé – Rua Guabijú, 49 – Tatuapé. Processo 2012-0.002.413-0 – Companhia de Engenharia de Tráfego – Autorização para remoção dos trilhos instalados ao longo da Rua Visconde de Parnaíba – Mooca – Relator: Conselheiro Bloch. Por unanimidade de votos dos Conselheiros, o pedido foi DEFERIDO, COM AS SEGUINTE DIRETRIZES: 1. Que seja verificado se há projeto para o retorno do passeio de bonde; 2. Que antes do início das obras, os trilhos sejam registrados / documentados; e 3. Que seja verificada a existência de remanescentes dos trilhos originais, via "poço de visita" documentado e refeito o pavimento. Processo 2003-1.062.936-1 – Pedro Bittencourt de Castro – Regularização – Al. Gabriel Monteiro da Silva, 1258 – Jardim Paulistano – Relator: Conselheiro Bloch. Por solicitação do Conselheiro, o processo será deliberado em próxima reunião. Processo: 2011-0.157.342-9 – Subprefeitura S6 – Pertinência de aplicação de multa por execução de obra em desacordo com o aprovado no PA 2008-0.148.210-7 – Rua Silvio Portugal, 9 – Pacaembu – Relator: Conselheiro Walter. Por solicitação do Conselheiro, o processo será deliberado em próxima reunião. Processo 2011-0.317.502-1 – Paulo Roberto Hoffmann – Reforma – Rua Escobar Ortiz, 383 – Jardim Paulista – Relator: Conselheiro Walter. Por solicitação do Conselheiro, o processo ficará em custódia no DPH até apresentação, ao Conselho, por técnicos da Divisão de Preservação, dos parâmetros para ocupação de recuos, conforme as sucessivas alterações da legislação de zoneamento dessa área tombada. Processo 2011-0.279.125-0 – Karla Cristina Sarafian – Demolição e construção – Rua D'Ouro, 83 –

2

Mooca

Moradores querem retirada de trilhos

Eles alegam que tem
ocorrido acidentes com
motos e pedestres e
fizeram abaixo-assinado

MARICI CAPITELLI
marici.capitelli@grupocapital.com.br

Queda de motoqueiros e até pedestres no meio da Rua Visconde de Parnaíba, na Mooca, zona leste de São Paulo, virou rotina. Omitido dos tombos, alguns com gravidade, são cerca de 800 metros de trilhos instalados em cima do asfalto. Por causa da gravidade da situação, moradores e comerciantes se mobilizaram e fizeram um abaixo-assinado para que esses trilhos sejam retirados e também uma parte que está na esquina com a Rua Dr. Almeida Lima.

O documento, com cerca de 500 assinaturas, foi entregue à Secretaria Estadual de Cultura. Os trilhos foram instalados pelo governo do Estado em 1998 para que um bonde circulasse da Estação de Metrô Bresser-Mooca até o Memorial do Imigrante. Só que o museu foi fechado em agosto do ano passado para reforma e o bonde, levado para Santos.

"Esses trilhos não têm mais utilidade ou importância histórica e emocional, estão causando aci-

dentos e danos aos moradores", afirma Wanda Herrero, presidente do Conselho Comunitário de Segurança (Conseg) Brás/Mooca/Belenzinho.

Segundo os moradores, as quedas são mais frequentes nos dias de chuva. Mas muitos acidentes também ocorrem com o tempo seco. "Já vi, no mínimo, uns 30 motoqueiros acidentados. Alguns deles com fraturas expostas", afirma Terezinha Domaradzki, de 40 anos, porteira de um dos edifícios da Rua Visconde de Parnaíba. Segundo os moradores, entre as vítimas já estiveram policiais militares e maratonistas em serviço.

Avalado Rodrigues Silva, de 53 anos, porteiro de uma empresa na mesma rua, além de socorrer as vítimas, também já guardou os motos quando os acidentados foram encaminhados para o hospital. O auxiliar administrativo lene Breviglieri, de 30 anos, tem motocicleta e já caiu duas vezes na rua. "Em uma das quedas fiquei com uma cicatriz na perna porque a moto caiu em cima dela. Considero aquela rua a mais perigosa da região".

Na Pizzaria Nova Espera, que costuma fazer entregas na rua, todos os motoqueiros já caíram no local. "Por mais cuidado que se tome, a roda escorrega nos trilhos",



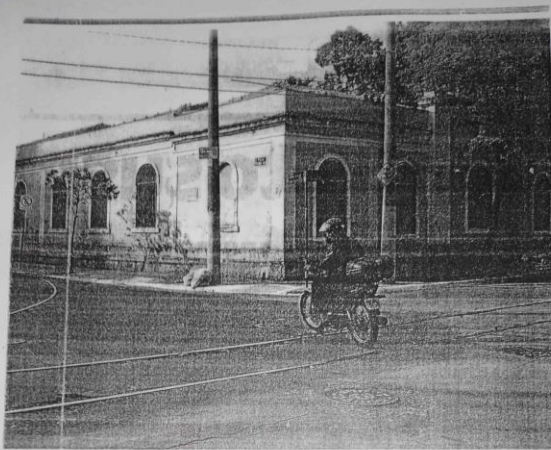
ONDE FICA



diz o entregador George Marcelo de Melo, de 25 anos, que também já se acidentou.

Um ex-entregador do estabelecimento chegou a ficar mais de 20 dias afastado do trabalho por causa de acidente.

Há cerca de cinco meses, o aposentado Isaias Garcia, de 55 anos, derrubou com o carro no trilho e



a Dr. Almeida Lima: trilhos não são mais utilizados desde o ano passado, quando bonde foi levado para Santos

atingiu um caminha. Teve um prejuízo de R\$6 mil. "Foi um aborrecimento muito grande e felizmente ele não se machucou, mas qual o sentido desses trilhos?", questiona a irmã da vítima, Odília Garcia da Silva, de 68 anos.

Mesmo de tênis, Ana Claudia Carvalho, de 31 anos, escorreu nos trilhos quando caminhava para a Estação Bresser-Mooca do Metrô, que fica no final da Visconde de Parnaíba. "Tem que tirar esses trilhos", diz a jovem que também já presenciou vários motoqueiros caídos.

Empurra-empurra

A Secretaria Estadual de Cultura disse que não é de sua competência retirar os trilhos, porque é um problema de via urbana. A Secretaria de Coordenação das Subprefeituras também informou que não é atribuição da pasta.

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) foi questionada se seria sua atribuição, mas não deu retorno para a reportagem. ::

Estrutura não tem valor histórico, afirma associação

Os trilhos não têm valor histórico. Essa é a opinião de Sidnei Gonçalves, diretor financeiro da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF-SP). "Eles foram colocados lá em 1998 e não se trata de um bem tombado", explicou. Entretanto, ele lamenta se a retirada do equipamento se confirmar. "Não teremos como colocar o bonde lá novamente quando o memorial for reaberto. E não tem outro lugar para andar de bonde em São Paulo."

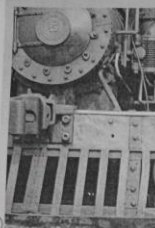
Gonçalves disse que o processo de retirada dos trilhos é complexo e o que se fez em outros bairros foi colocar asfalto por cima. Segundo ele, se o equipa-

mento for de fato retirado, a ABPF-SP quer em recebê-lo.

Os trilhos tiveram utilidade durante dez anos. Foram instalados para a inauguração do Memorial do Imigrante cuja instalação era uma hospedaria construída entre 1886 e 1888 que recebia os imigrantes. Dentre as atrações do memorial estava o passeio de bonde, que transportava passageiros da Estação Bresser do Metrô ao memorial. Os passeios aconteciam nos fins de semana e feriados. Em cada viagem, era possível transportar 30 pessoas sentadas.

Em 2008, a CET fez mudanças no trânsito da região e os passeios acabaram, já que o bonde passou a trafegar na contramão. A partir daí, ele ficou parado em frente ao memorial. Em maio deste ano, foi cedido para a Prefeitura de Santos.

"14 ANOS DO TREM CULTURAL DOS IMIGRANTES – ABPF/SP!"



No dia 05 de Abril de 1998, era inaugurado o Trem Cultural dos Imigrantes – Maria Fumaça (Brás / Mooca), junto ao Memorial do Imigrante (Antiga Hospedaria de Imigrantes) do bairro paulistano da Mooca.

Esta foi uma parceria firmada na época, entre a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF (Regional São Paulo) e o Memorial do Imigrante, através da Secretaria de Estado da Cultura. Que consistia na implantação do Núcleo Histórico dos Transportes do Memorial do Imigrante. Núcleo este que contemplava o Trem Cultural dos Imigrantes, que passou a operar aos finais de semana para o público em geral. E em dias da semana, para grupos de excursões agendados.



Foi recriada toda a atmosfera da época dos Imigrantes, com o antigo Trem tracionado por Locomotiva à Vapor, percorrendo um trecho da primeira ferrovia do estado de São Paulo, pelo desvio ferroviário da antiga Parada de Trens da Hospedaria, com objetivo de resgatar a história da ferrovia e a época da vinda dos Imigrantes ao Brasil. Que vinham de diversos países

do mundo, transportados em navios, até o Porto de Santos. Do porto Santista até a Hospedaria de Imigrantes, estes eram transportados pelos trilhos da primeira ferrovia do estado de São Paulo, a então The São Paulo Railway Company. Ferrovia idealizada pelo Irineu Evangelista de Souza (Barão de Mauá), que foi construída pelo capital de investidores Ingleses. Que a partir de 1946, com o fim da concessão dos ingleses, passou a ser administrada pelo governo brasileiro, que a denominou de Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, nome popularmente conhecido até hoje.



Com o Trem Cultural – Maria Fumaça foi implantada nesta época também, o Bonde Cultural dos Imigrantes; Parceria entre a ABPF/SP, Secretarias da Cultural e do Turismo do estado, que possibilitou o resgate e recuperação do Bonde de fabricação Escocesa de prefixo - 38, que se encontrava parado junto a um pátio ferroviário no interior do estado nesta época. Veículo este que no passado, pertenceu à cidade de Santos. Este antigo veículo foi recuperado por intermédio desta parceria na época, nas oficinas da Estrada de Ferro Campos do Jordão.

Além da recuperação Bonde, foram assentados Trilhos no leito da Rua Visconde de Parnaíba, no trecho entre a portaria do Memorial do Imigrante, e a Estação Bresser – Mooca do

Metrô, por onde o Bonde passou a operar aos Domingos, resgatando a história dos bondes de São Paulo, que no passado faziam parte do sistema de transporte coletivo urbano da cidade. Inclusive pela própria Rua Visconde de Parnaíba, passava antigamente uma linha de Bondes, que vinha do centro da cidade. E junto a Parada de Trens da antiga Hospedaria, além da operação do Trem Cultural dos Imigrantes, a ABPF/SP mantinha a exposição permanente, com acervo de peças antigas da ferrovia, fotos, e até uma maquete de ferreomodelismo, com miniaturas de Trens Elétricos circulando em exposição.



A parceria do Núcleo Histórico dos Transportes entre a ABPF/SP e o Memorial do Imigrante, foi finalizada em Agosto de 2010, quando este Museu, que é de jurisdição da Secretaria da Cultura do estado, foi fechado para reforma. Sendo solicitada a saída da ABPF/SP nesta época, que teve de recolher todo o seu acervo da parada de Trens.

O Bonde – 38, que já se encontrava parado, apenas em exposição junto a portaria do Memorial do Imigrante, em virtude a mudança da mão de direção da Visconde de Parnaíba

próximo ao Metrô Bresser, que veio a dificultar a operação do antigo bonde naquele trecho com segurança, ficou exposto na rua em frente ao museu, mas sem a apoio na segurança do mesmo. Passando a servir de abrigo para moradores de rua, tendo inclusive parte de seus componentes furtados.

O velho Bonde foi levado para a cidade de Santos, por intermédio de uma nova parceria entre a ABPF e a Prefeitura de Santos, que se comprometeu a manter e operar o veículo nesta cidade, em sua linha histórica cultural de bondes. Entretanto o Trem Cultural dos Imigrantes continua operando a todo vapor aos fins de semana, pelo desvio da antiga hospedaria, rodando entre as proximidades das estações Brás e Mooca da Ferrovia.

Graças a uma nova parceria firmada entre a ABPF e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, esta cedeu um pequeno espaço junto as Oficinas de Roosevelt, onde a ABPF – São Paulo implantou por recursos próprios, a Parada Provisória Rua Visconde de Parnaíba.

Neste espaço foi implantada uma pequena plataforma de embarque, bilheteria e sanitários, para atender ao público visitante. Que além do passeio de Trem pode optar por fazer retratos de época, no estilo dos idos de 1900, com o retratista Fernando de Paula Assis. Que mantém um acervo de roupas antigas, onde o visitante pode se caracterizar para retratos em seu míni estúdio, ou ao Lado da Maria Fumaça.

A operação do Trem Cultural dos Imigrantes ocorre aos Sábados e Domingos entre as 10h30 e 16h, período em que a velha Maria Fumaça parte a cada hora em média, fazendo pequenos passeios com duração de vinte e cinco minutos cada aproximadamente. Onde um monitor a bordo, conta parcelas da história da ferrovia. Agradecemos a todas as pessoas e parceiros, que prestigiam o trabalho da ABPF/SP nestes 14 anos, através do Trem Cultural dos Imigrantes!

Agradecemos aos sócios e colaboradores desta entidade, que com dedicação contribuem nas atividades, muitas vezes com trabalho voluntário em suas horas livres! Venham fazer este passeio no tempo, pelos trilhos do passado e tragam a família!...

A história do 38 (B)



São Paulo perde seu último bonde

Veículo que circulava pelo Brás, no centro, foi levado para Santos onde está sendo restaurado e vai permanecer

Na capital, sem ser cuidado, o bonde 38 virou abrigo de usuários de crack, além de passar por cheias e furtos

Em Santos, restauradores trabalham na reforma de bonde que veio de SP

Foto: Moacyr Lopes Nunes/FolhaPress, publicada com a matéria

Fomos tolos, eles poderiam estar por aí rodando, mas só nos resta a saudade

Se não fosse a falta de manutenção, o bonde 38 não estaria abandonado no Brás, no centro de São Paulo. O veículo, que circulava pelo Brás, no centro, foi levado para Santos onde está sendo restaurado e vai permanecer.

Em Santos, restauradores trabalham na reforma de bonde que veio de SP. Foto: Moacyr Lopes Nunes/FolhaPress, publicada com a matéria.

Imagem: reprodução parcial da página C4 da Folha de São Paulo de 1/5/2011

O bonde com prefixo 38 tem toda uma história, documentada com fotos, que se entrelaça com o processo de declínio e restauração desse sistema de transporte. Com o fim das linhas de bondes em Santos, este exemplar foi levado para a capital paulista, onde também fez história, como registrou o jornal paulistano *Folha de São Paulo*, na edição de 1º de maio de 2011, página C4:

Veículo que circulava pelo Brás, no centro, foi levado para Santos onde está sendo restaurado e vai permanecer

São Paulo perde seu último bonde

Na capital, sem ser cuidado, o bonde 38 virou abrigo de usuários de crack, além de passar por cheias e furtos

Cristina Moreno de Castro
De São Paulo

Bancos originais de 1917, feitos, como as colunas, do resistente pinho de Riga. Teto e assoalho de rara cabreúva. Detalhes em bronze, cobre e latão e pintura original de tom verde-musgo.

Eis o bonde prefixo 38, de 94 anos, o último a circular na cidade de São Paulo.

No final de fevereiro, ele voltou a Santos para ser restaurado e passar a funcionar em sua cidade natal. Lá, ele circulou entre 1917, vindo da Escócia, e 1971.

Na capital, fazia o pequeno trecho entre o Memorial do Imigrante, na zona Leste, e a estação de metrô Bresser-Mooca, a 500 metros dali.

Nada a ver com os longos trajetos que os bondes da cidade faziam entre 1900 e 1968, movidos a eletricidade – o 38 tinha sido transplantado com um motor do carro Tempra na primeira restauração por que passou.

Nos últimos dois anos, depois que um problema mecânico o imobilizou e sua proprietária, a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, não conseguiu verba para a manutenção, o tempo passou a ser implacável.

Depois de proporcionar passeios entre 1998 e 2008, viu-se como abrigo de usuários de crack, virou vítima de enchentes constantes, teve baterias e outras peças de pouco valor furtadas, viu cerca de um terço de sua madeira original se deprestar.

"Quer preservar um bem histórico? Põe pra funcionar", justifica o diretor-administrativo da ABPF-SP, Carlos Alberto Rollo.

Em Santos, o bonde ganhou um banho de loja, para ser oficialmente apresentado ao povo em um desfile no próximo sábado, que vai comemorar um milhão de passageiros desde que a cidade decidiu criar um museu vivo de bondes, em 2000.

Ele terá de andar rebocado em outro dos cinco bondes que funcionam na cidade, até receber um motor e voltar a funcionar, com 42 lugares. Está cedido em comodato por dez anos, renováveis.

Em seu lugar, em São Paulo, a Secretaria de Estado da Cultura cogita colocar um bonde como "elemento cenográfico" quando o Memorial voltar a funcionar.

OPINIÃO

Fomos tolos, eles poderiam estar por aí



Em Santos, restauradores trabalham na reforma de bonde que veio de SP
Foto: Moacyr Lopes Nunes/FolhaPress, publicada com a matéria

SAIBA MAIS

Frota na cidade chegou a ser de 472 veículos circulando

De São Paulo

Além do bonde 38, que funcionou no Memorial do Imigrante, não se sabe de outros bondes mantidos na cidade para fins de turismo.

"Infelizmente não pensaram no potencial turístico. Essa desativação radical deixou um vazio", lamenta Henrique Di Santoro, 62, administrador do Museu dos Transportes Públicos da Prefeitura de São Paulo.

Ele defende a criação de um circuito de bondes nos locais históricos do centro de São Paulo, a exemplo do que ocorre no bairro de Santa Tereza, no Rio de Janeiro. "Seria uma forma de deixar uma lembrança inesquecível daqueles tempos".

No museu é possível resgatar um pouco dessas memórias. Ali há, por exemplo, uma fotografia do primeiro bonde que circulou em São Paulo, em 1872, usando tração animal.

E outra da multidão atraída pelo bonde elétrico de 1900, apesar do temor geral de que poderia dar choque.

A frota de bondes da capital chegou a ter 472 veículos. Eles cruzavam toda a cidade a 60 km/h.

A viagem final ocorreu em 27 de março de 1968. (CMC)

rodando, mas só nos resta a saudade

Ralph Giesbrecht
Especial para a Folha

Há cerca de um mês, o bonde que estava encostado sobre os trilhos da Rua Visconde de Parnaíba, à frente da antiga Hospedaria dos Imigrantes, foi colocado sobre um caminhão e levado dali para sempre.

Ele havia vindo de Santos, onde teve a mesma função até 1971, quando foi retirado de circulação.

Porém, ele nada tinha a ver com a cidade de São Paulo, que teve seus bondes elétricos como transporte urbano por 68 anos, de 1900 a 1968. Estes bondes da Light e depois da CMTQ que circularam aqui, foram quase todos desmontados após seu fim.

Alguns poucos foram doados. Um deles está no Clube Pinheiros, outro em Bertioxa, no SESC, e outro no Museu do Transporte Coletivo na Avenida Cruzeiro do Sul, todos parados e maltratados.

Finalmente e felizmente, alguém conseguiu devolvê-lo a cidade paulista.

Hoje, está sendo restaurado para rodar com poucos irmãos sobreviventes pelo centro da cidade.

Cidade plana, Santos sempre admirou os bondes, mais ainda do que São Paulo. Sua retirada em 1971 foi pressionada pelo lobby rodoviário.

Em São Paulo, a última linha, praça João Mendes-Santo Amaro (zona Sul), havia terminado melancolicamente, no ano de 1968.

Eu, ainda criança e adolescente, andei nos bondes de São Paulo, que tinha os "camarões" (fechados) e os abertos, onde o cobrador andava pelos trilhos com as notas de cruzeiros dobradas entre os dedos das mãos.

Os bondes foram uma tradição forçada a acabar depois de uma campanha de morte, onde se os culpavam por tudo de ruim no trânsito.

Injustiça e morte de algo que, ao contrário do que se apregoava então, nada tinha de obsoleto. Poderiam estar rodando até hoje, com adaptações e modernizações, como ocorre em inúmeras cidades europeias.

Como fomos tolos. No litoral, a cidade litorânea de Santos os colocou de volta. Nós nem isso: somente ficamos com a saudade.

Ralph Giesbrecht é pesquisador ferroviário e da história de São Paulo e edita o site estacoesferroviarias.com.br.

A notícia, na edição Web do jornal santista A Tribuna de 31/3/2011:

Quinta-feira, 31 de março de 2011 - 21h10

Até 42 passageiros

Santos ganha novo bonde para integrar frota que circula pela linha turística

César Miranda

Mais um bonde passará a compor a frota de veículos que circulam pela linha turística de Santos. O equipamento, que circulou como meio de transporte entre 1912 e 1971, foi trazido do Memorial do Imigrante, em São Paulo.

Em bom estado de conservação, o veículo tem capacidade para transportar 42 passageiros. Ele é igual ao bonde camarão, porém, hoje ele está aberto. No Memorial do Imigrantes, o veículo ganhou um motor movido a gasolina de um Tempra, da Fiat, e até circulou por lá. "É o primeiro bonde que eu tenho notícia que era movido com esse combustível", disse o coordenador de projetos dos bondes, Luiz Dias Guimarães.

Aqui, voltará a funcionar como bonde reboque. Futuramente, serão feitas novas intervenções para circular movido à energia elétrica.

Agora o acervo do Museu Vivo de Bonde tem 12 bondes. Além dos nacionais, alguns são originários de Portugal, Itália, Estados Unidos e Escócia. Dessa frota, a equipe da CET já reconstruiu cinco bondes e um reboque.

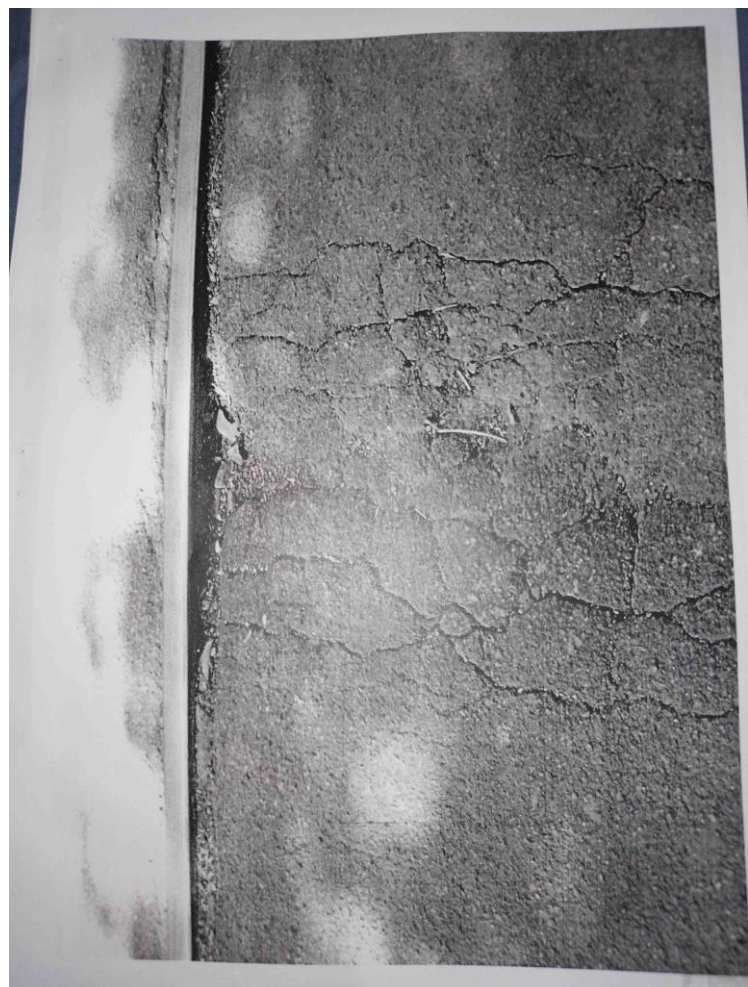
1 milhão de passageiros

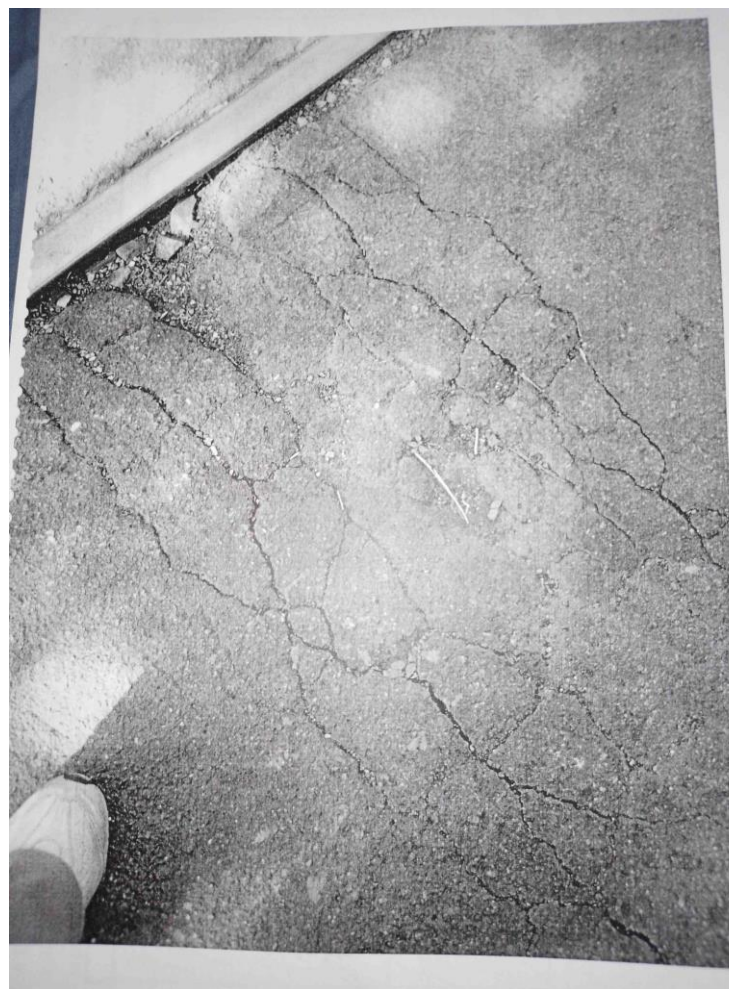
Um cortejo de bondes para comemorar a marca de 1 milhão de passageiros está previsto para acontecer na segunda quinzena de abril. A ideia da Prefeitura é que quatro ou cinco bondes circulem pela linha turística com passageiros a bordo.

Trata-se de um fato inédito desde que os veículos começaram a circular em 2000 em Santos. Sem data ainda definida do cortejo, os detalhes da festividade serão fechados nos próximos dias. A previsão é que o desfile ocorra num fim de semana.

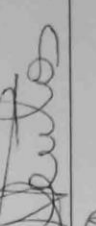


Foto publicada com a matéria





A Diretoria do Conseg Brás-Mooca-Belenzinho e os moradores da Rua Visconde de Parnaíba e entorno abaixo-assinados, solicitam a retirada dos trilhos, localizados na rua Visconde de Parnaíba desde o nr. 1400 até o nr. 1900, uma vez que o mesmo tem causado muitos acidentes e a sua utilidade não é mais necessária.

Nome	Endereço	RG	Assinatura
Paulo G. Santo	R. DIAS GALLOR	1482632	
ADILSON M. COSTA	Rua visconde R. 1961	11630842	
FRANCISCO B. CONGALVES	RUA VISC. PARNAIBA 1728	18232700	
FILIBERTO CESAR FORTARI	R. VISC. Parnaíba 1724	19796710-6	
TASSIO BAUNO A. AGUIAR	RUA VISC. PARNALBA 1724	44537278-5	
Gramminimarcelo J. Garcia	R. Visco de Parnaíba 1662	18984651.3	
Carlem Alexandre Pereira	R: Visconde de Parnaíba 1662	42265708-6	
Arthur Montalvão	R: Visconde de Parnaíba 1662	46545360-0	
Alfídia Cruz dos Santos	R. Visconde de Parnaíba 1662	39.099.561-7	
Leize Nabarette Brito	R. Visconde Parnaíba 1662	33.964.257-9	
Leonardo Barbosa de Brito	R: Visconde Parnaíba 1662	45261935	
Quêila Castro dos Santos	R: Visconde de Parnaíba, 1654 B		
Rafaela Gorgina Dantas	R: Visconde de Parnaíba, 1461	49.839-723-3	
Simone de Souza	R: VISC. de Parnaíba	1544 R-2805588	
Carla de Castro	R: Alm. Brás 173	14.053.460-2	