



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL

Coordenação de Gestão Urbana
 Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Oeste

Diretrizes para Intervenção Viária - SEDUH/SEGESP/COGEST/DIOEST

DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO VIÁRIA

- DIV 02/2022 -

DIRETRIZES PARA PROJETO DE SISTEMA VIÁRIO, ACESSIBILIDADE E QUALIFICAÇÃO URBANA DE VIA LOCAL –

QI 21 E QI 22 – TAGUATINGA-DF.

INTRODUÇÃO

1. APRESENTAÇÃO

Trata o presente de estudo motivado por demandas oriundas dos processos SEI 00055-00004458/2020-72 (solicitação de estacionamento público e sinalização em atendimento a demanda do colégio Objetivo no setor de indústria de Taguatinga, na QI 21, Lotes 18, 20, 22 a 26) e SEI 00132-00000665/2021-41 e 00132-00003898/2021-04 (demanda de embarque e desembarque e vagas para condomínio nos lotes 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 41 da QI 19).

Conforme descrito no Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT/DF, o sistema viário e de circulação integram a malha urbana de modo que sua infraestrutura é ordenada e hierarquizada, sendo necessária à circulação, estruturação e operação do sistema de transporte (inciso II, art. 17 – PDOT/DF). Desse modo, não é pertinente que o sistema viário seja analisado de forma dissociada do contexto urbano e social.

Assim, o presente documento expõe a análise não só do trecho solicitado para a regularização da via implantada, mas também considera toda a área na qual a via está inserida e a relação com os demais espaços que integram o local, para estabelecer as diretrizes que servirão de base para os projetos e estudos na área.

1.1. Objetivo

O objetivo das diretrizes expostas no documento em tela é orientar e subsidiar a elaboração dos estudos, o desenvolvimento e a implantação dos projetos para a via local e as áreas adjacentes que fazem ligação entre as quadras QI 21 E QI 22 – TAGUATINGA-DF.

Destacamos que a participação da comunidade é fator importante nas etapas de elaboração dos estudos e projeto para que a proposta esteja em consonância com as necessidades do local e possa ser preservada pelos usuários.

Portanto, levando em consideração o contexto viário e a necessidade de organização e qualificação do espaço público, bem como trazer qualificação urbana para os Espaços Livres de Uso Público – ELUPs e as rotas de pedestres, o documento em tela visa proporcionar a integração da via e dos demais espaços públicos com as áreas vizinhas.

2. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A área objeto do estudo é consubstanciada pela Planta de Urbanismo PR 9/1, devidamente registrada em cartório de Registro de Imóveis no ano de 1962 (Figura 1). A poligonal destacada para o estudo compreende as Quadras QI 21 e QI 22 (Figura 2) e sevirá de modelo de intervenção para todo o setor a partir de critérios específicos.

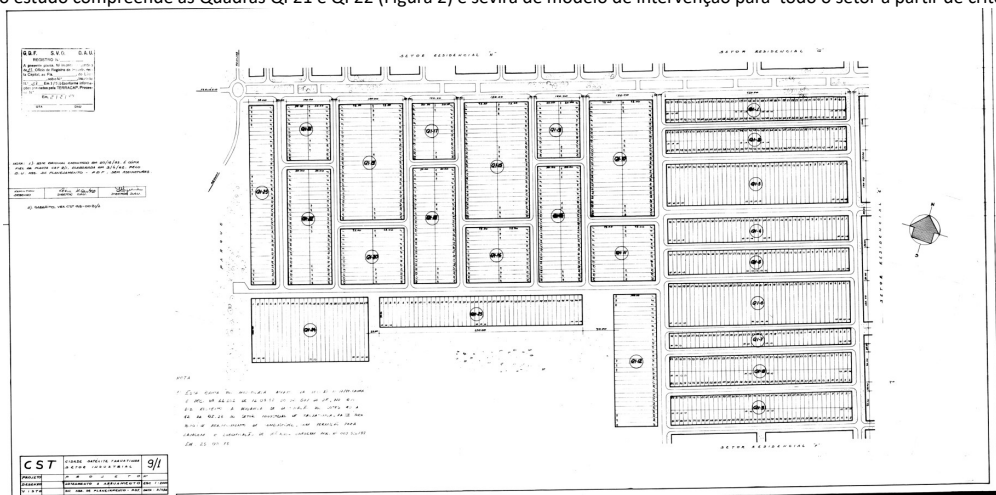


Figura 1 - PR 6/1 referente às Quadras Industriais de Taguatinga.

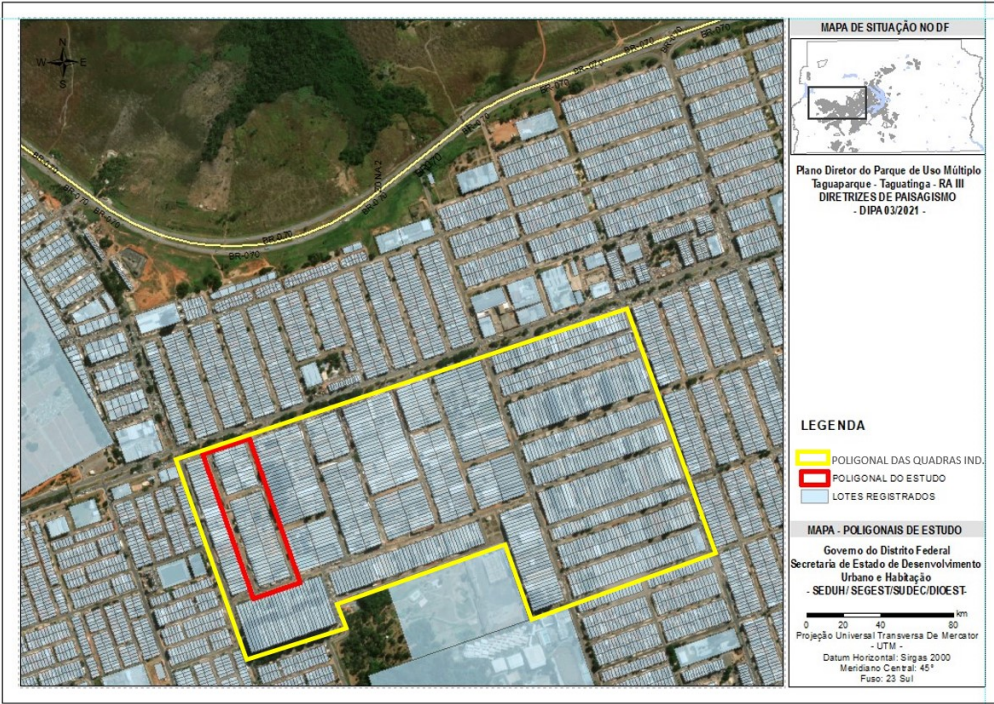


Figura 2 - Área de Estudo.

Em relação ao Macrozoneamento previsto no Plano Diretor de Ordenamento Territorial a área objeto do estudo se encontra parte em Zona Urbana de Uso Controlado II e em Zona Urbana Consolidada (Figura 3).

“Art. 70. A Zona Urbana de Uso Controlado II é composta por áreas predominantemente habitacionais de baixa e média densidade demográfica, com enclaves de alta densidade, conforme Anexo III, Mapa 5, desta Lei Complementar, sujeitas a restrições impostas pela sua sensibilidade ambiental e pela proteção dos mananciais destinados ao abastecimento de água.

(...)

Art. 72. A Zona Urbana Consolidada é composta por áreas predominantemente urbanizadas ou em processo de urbanização, de baixa, média e alta densidade demográfica, conforme Anexo III, Mapa 5, desta Lei Complementar, servidas de infraestrutura e equipamentos comunitários.”

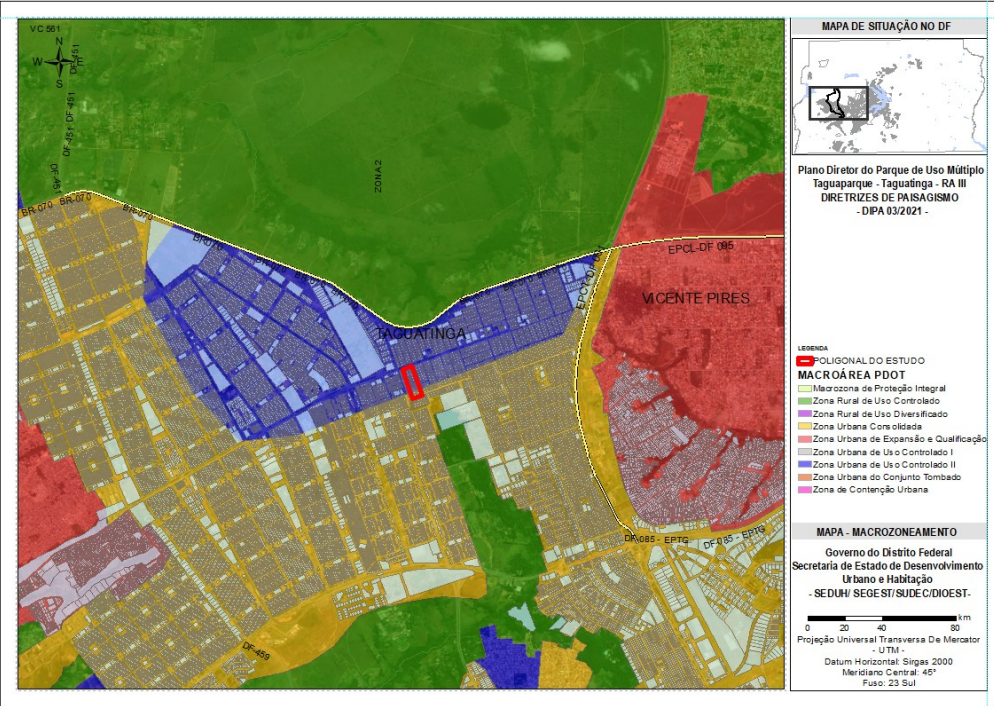


Figura 3 - Macrozoneamento PDOT.

2.1. Uso e Ocupação do Solo

Originalmente as normas de uso e ocupação do solo para o setor definiam como atividades principais as industriais, comércio e prestação de serviços conforme as normas CST GB 7/1 e 31/1.

Em 1998, foi aprovado o Plano Diretor de Taguatinga Lei Complementar nº 90/1998, no qual passou a adotar uma nova categoria de uso e ocupação do solo para o setor, com nível de restrição L2 que são lotes de menor restrição de atividades e que admitem a possibilidade de habitação multifamiliar:

"Art. 50 - Nos Lotes de Menor Restrição - L2, são vedadas Atividades de Alta Incomodidade - I3, salvo os casos previstos no art. 58.

(...)

Art. 52 - Nos Lotes de categorias LI, L2 e L3, é permitida mais de uma atividade não residencial, desde que respeitados os parâmetros de uso e ocupação do solo previstos no Código de Edificações e nesta Lei Complementar."

Posteriormente ao PDL de Taguatinga foi aprovada a lei complementar nº 948/2019 referente a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito federal- LUOS, que definiu nova categoria de uso para os lotes que compõem o setor e definidas essencialmente com a Unidade de Ocupação do Solo – CSIIR 2 NO que admite os seguintes usos:

"UOS CSIIR NO - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional, Industrial e Residencial Não Obrigatório, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional, industrial e residencial, nas categorias habitação unifamiliar ou habitação multifamiliar em tipologia de casas ou habitação multifamiliar em tipologia de apartamentos, não havendo obrigatoriedade para qualquer um dos usos, e que apresenta 2 subcategorias:

- a) CSIIR 1 NO - localiza-se nas áreas internas dos núcleos urbanos, próxima a áreas habitacionais, e possui abrangência local;
- b) CSIIR 2 NO - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros;"**

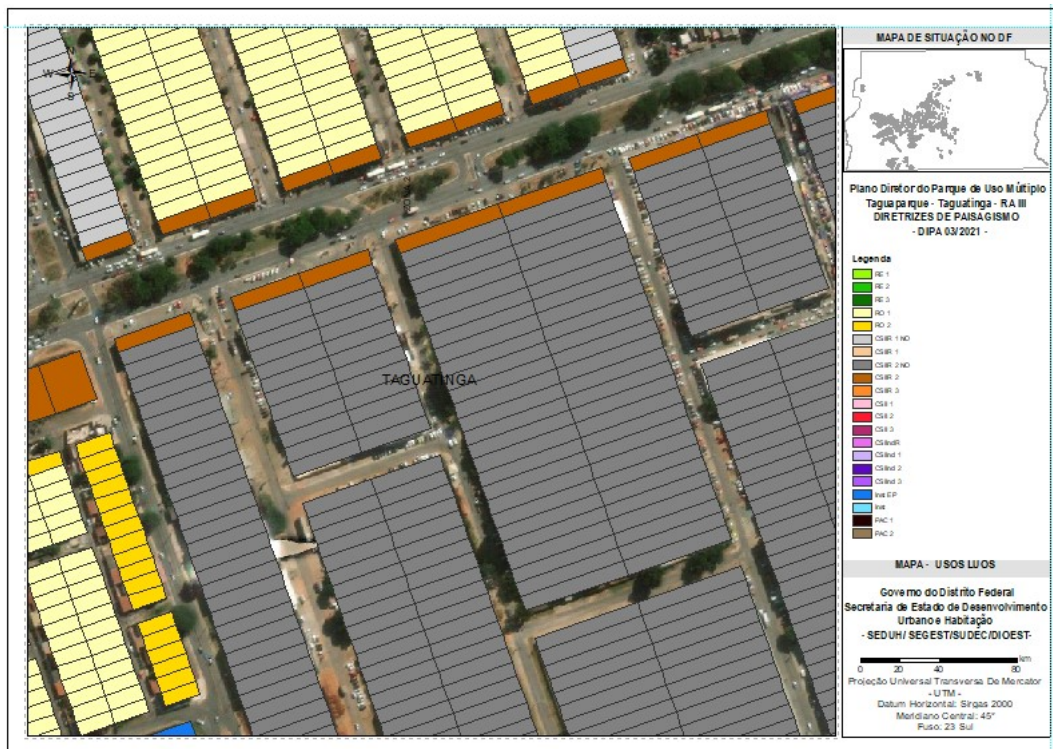


Figura 4 - Usos contidos na Lei de Uso e Ocupação do Solo - LUOS.

Portanto, para o setor, a LUOS definiu usos com características compatíveis com vias de atividades, centros e subcentros, no qual foram consideradas a localização do setor na malha urbana da cidade.

Atualmente, em vistoria no local podemos notar uma transformação no setor onde originalmente havia exclusivamente atividades comerciais, serviços e principalmente industriais, e que ao longo dos anos se desenvolveram novas dinâmicas, principalmente a implantação de empreendimentos habitacionais. Atualmente na área funcionam diversas atividades que geram importante impacto de trânsito na região.

2.2. Desenho Urbano e Sistema viário

O setor basicamente é composto por vias locais que fazem ligação a Avenida Hélio Prates que está definida no PDOT como uma importante via de atividades (Figura 5).

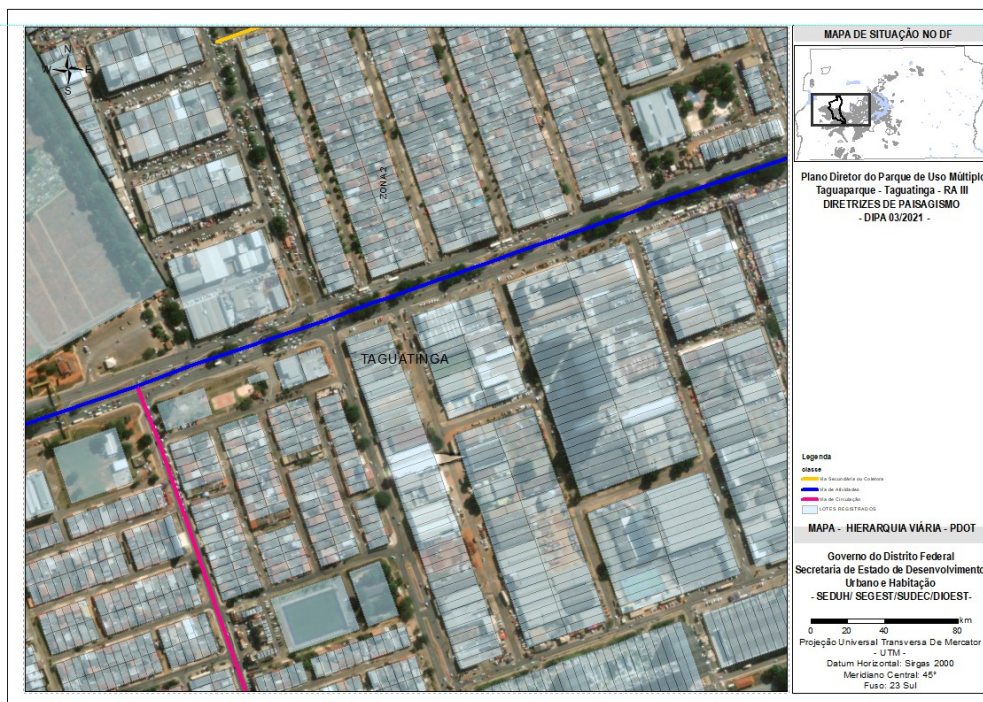


Figura 5 - Hierarquia Viária PDOT.

As Quadras Industriais de taguatinga seguem desenho urbano similar ao modelo de quarteirão urbanístico, com seus lotes dispostos em quadras retangulares e área pública composta de faixas de rolamento de veículos automotores e calçadas de circulação de pedestre (Figura 19).

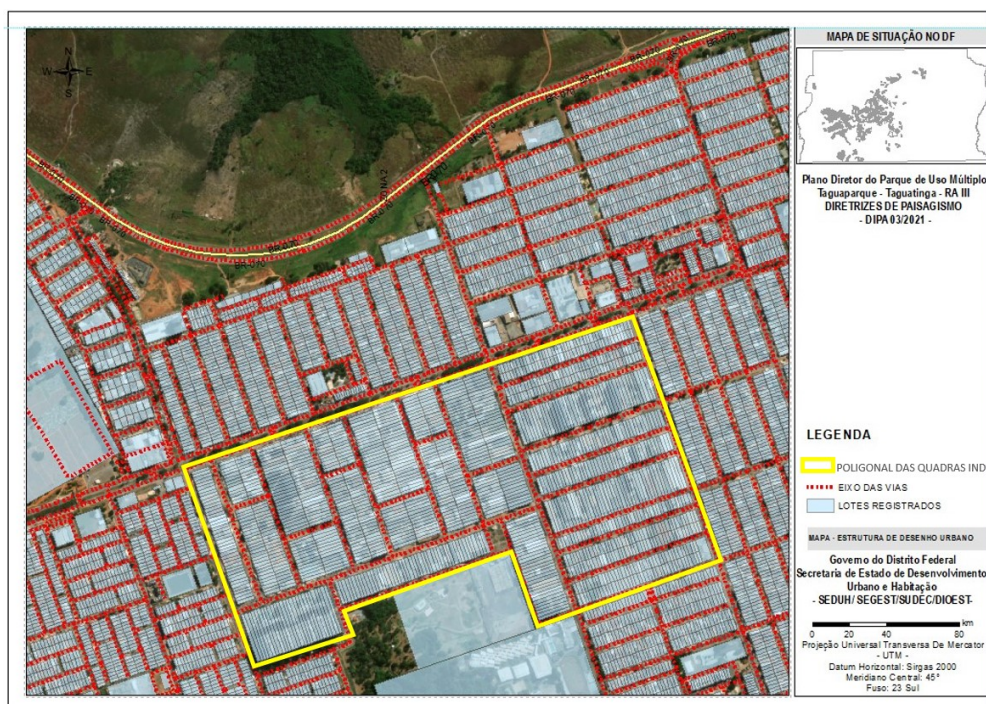


Figura 06 - Desenho Urbano das Quadras Industriais.

Ao analisarmos o projeto de urbanismo PR 9/1, que registra o setor, identificamos variações nas dimensões das "caixas viárias", ou seja, as vias possuem escalas urbanas distintas, que deverão ser consideradas para definição das Diretrizes urbanísticas. A principal Avenida que interliga transversalmente a Cidade de Taguanga é a Avenida Hélio Prates, que possui uma importante função de integração com a cidade de Ceilândia sendo uma das principais alternativas de saída para o Plano Piloto. A Avenida faz parte da proposta de intervenção urbanística relativa ao Corredor Oeste de Transporte contido no Plano Diretor de Transporte Urbano - PDTU (Lei Distrital nº 4.566, aprovada em 04 de maio de 2011) e portanto não fará parte das áreas de intervenções propostas no presente documento. As demais vias não possuem nomenclatura e portanto iremos citá-las no estudo como vias 1 a 4 (Figura 20).

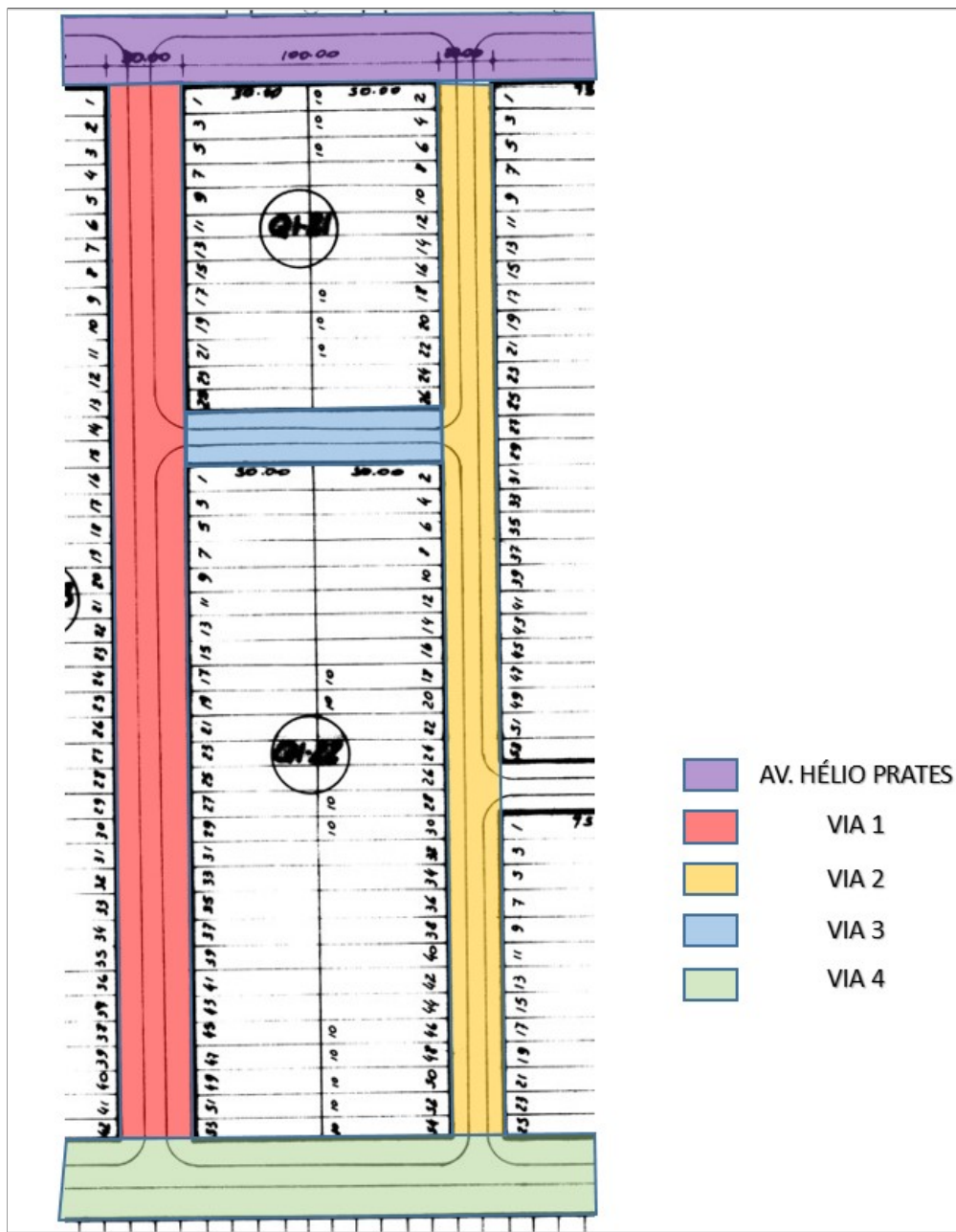


Figura 07 - Tipologia do sistema viário

Via 1 e 4- Possuem caixa viária de aproximadamente 30 metros, com calçadas generosas com dimensões de aproximadamente 11,5m (onze metros e meio) metros cada.

Vias 2 e 3 - Essas duas vias possuem caixa viária reduzida em comparação as Via 1 e 4, com dimensão de 20 m (vinte) metros de largura e calçadas de aproximadamente 6m (seis) metros de diâmetro. A via 2 tem papel importante pois é a principal alternativa de saída pra Avenida Hélio Prates.

2.3. Vistoria Técnica no local

A Transformação do setor se deu ao longo das últimas duas décadas, iniciada com o PDL da Cidade e ratificada pela LUOS permitindo o uso Residencial Multifamiliar. Um dos grandes problemas urbanísticos advindos dessa mudança no setor é a falta de projetos que busquem uma atualização de desenho urbano com uma maior qualificação dos espaços públicos. O projeto original da Quadra Industrial é datado de 1962, e, portanto, não havia previsão de estacionamentos ao longo das vias e detalhamento mais elaborado das rotas de pedestre, paisagismo contemplando outros modais de transporte.

A vistoria técnica foi realizada em 09/02/2022 com os seguintes apontamentos:

- Não há rota acessível para os pedestres;
- Falta de urbanização nas áreas lindeira aos lotes;
- Diversos Estacionamentos irregulares ao longo das vias.
- Os Estacionamentos executados não possuem projeto de urbanismo e não seguem desenho urbano adequado;
- Há diversas Invasões de área pública ao longo das calçadas;
- Sinalização precária;

Na Figura 6 apresentamos legenda esquemática do percurso realizado para a vistoria técnica e em seguida nas Figuras 7 a 16 apresentamos o levantamento fotográfico da vistoria.

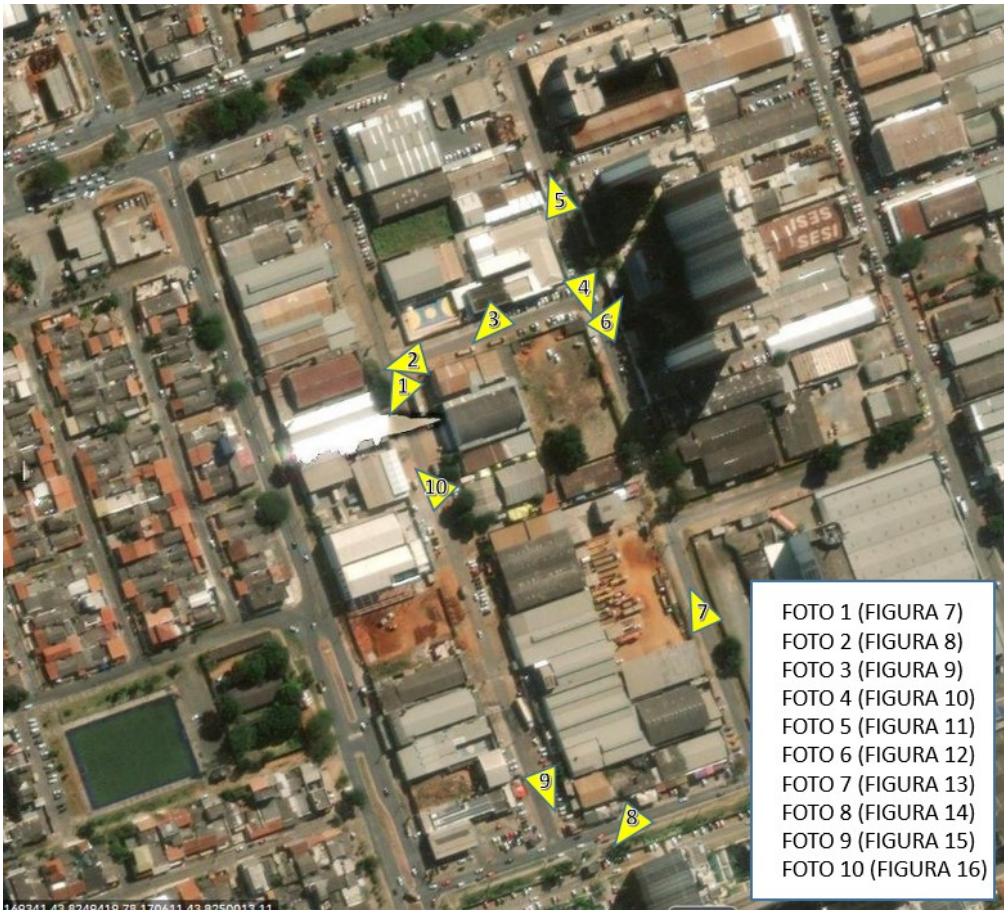


Figura 8 - Pontos de vista do levantamento iconográfico realizado na vistoria técnica (fotos 1 a 10).



Figura 9 - Sinalização provisória (mudança no sentido da via) - (Foto 1)



Figura 1



Figura 11 - Urbanização precária (Foto 3)



Figura 12 - Urbanização precária (Foto 4)



Figura 13 - Conflito entre veículos x pedestres (Foto 5)



Figura 14 - Urbanização precária (Foto 6)



Figura 15 - Urbanização Precária (Foto 7)



Figura 16 - Urbanização precária (Foto 8)



Figura 17 - Urbanização Precária (Foto 9)



Figura 1

Na data da vistoria técnica, o Detran-DF iniciou uma simulação *in loco* de mudança de sentido de duas vias nas Quadras QI 21 e QI 22 conforme apresentamos nas figuras 17 e 18. A mudança no sentido dessas vias tem por objetivo criar mais uma alternativa de saída para a Avenida Hélio Prates, pois foi relatado frequentes congestionamentos de veículos no setor, principalmente no sentido da saída para a Av. Hélio Prates.

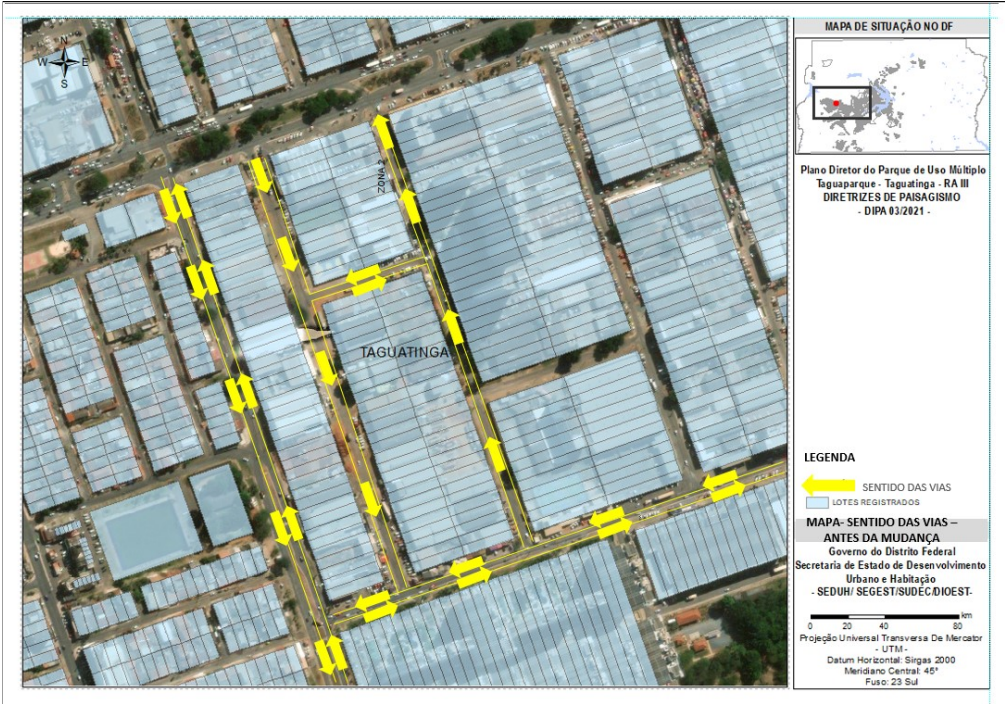


Figura 17 - sentido original das vias

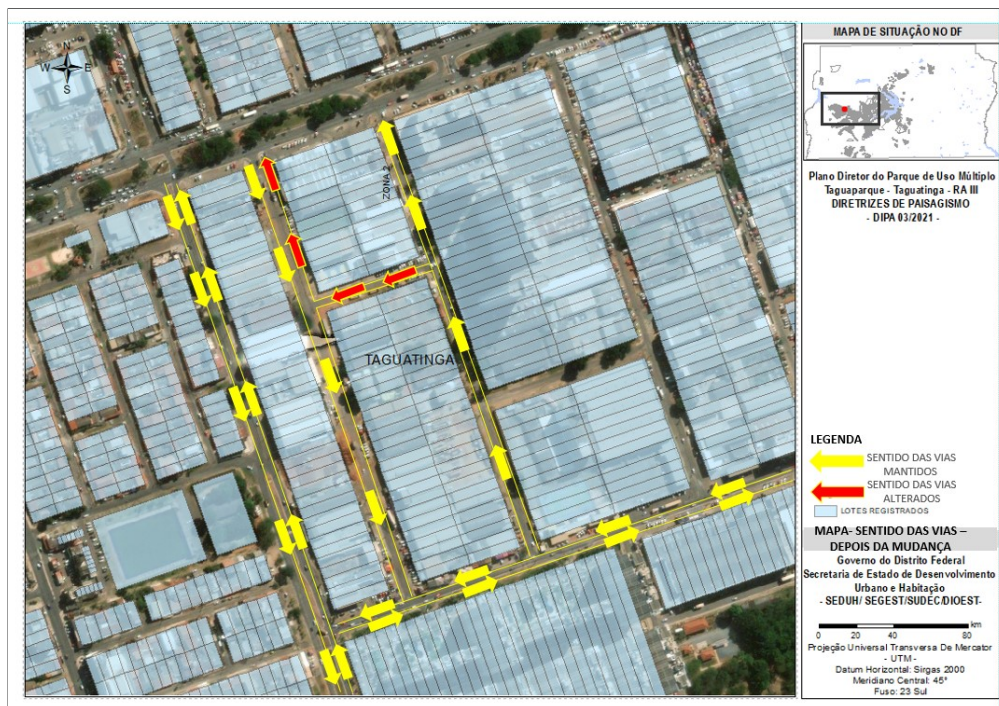


Figura 18 - Alteração de sentido viário

Considerando os problemas apresentados acima, destacamos a importância da organização e qualificação do espaço urbano como importante elemento na dinâmica da cidade, devendo ser objeto de ordenamento e gestão para a qualificação do espaço por meio da implantação de elementos que favoreça essa dinâmica urbana, garantindo que o uso dos lugares que integram a cidade e que as vontades de seus usuários possam ocorrer de forma hígida e harmônica, conforme Cassilha e Cassilha[1]descrevem:

“A gestão urbana deve se valer de um conjunto de instrumentos, principalmente a legislação urbana básica de uso e ocupação do solo, atividades, tarefas e funções que visam assegurar o adequado funcionamento de uma cidade. Visa garantir não somente a administração da cidade, como também a oferta dos serviços urbanos básicos e necessários para que a população e os vários agentes privados, públicos e comunitários, muitas vezes com interesses opostos, possam desenvolver e maximizar suas oportunidades de forma harmoniosa” (CASSILHA; CASSILHA, 2009, p. 11).

Dessa forma, entendemos que a cidade deve agregar as diferentes modalidades de circulação mantendo as relações entre os espaços urbanos e os seus usuários, sendo elemento fundamental para preservar a ambiência pretendida na localidade e por isso ressaltamos a necessidade de minimizar os conflitos entre pedestres e veículo (motorizados ou não), proporcionar rotas acessíveis que façam conexão entre os espaços livres de uso público, vias e lotes, priorizando o pedestre por meio de percursos arborizados, iluminados e com calçadas adequadas. Dessa forma, apresentaremos a seguir diretrizes que devem nortear os projetos de urbanismo a serem elaborados para qualificação do espaço urbano do Setor utilizando como base as Quadras QI 21 e QI 22 que servirá de modelo de intervenção para todo o setor.

3. DIRETRIZES DE PROJETO

3.1. Diretrizes Gerais

1. Seguir as diretrizes referentes ao sistema viário e de circulação estabelecidas no PDOT, em especial as dispostas em seu Art. 20;
2. Proporcionar e garantir a participação popular e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade no desenvolvimento, execução e acompanhamento de estudos e projetos para os espaços públicos;
3. Realizar os projetos de forma integrada, podendo a execução ser desenvolvida em etapas, assegurando com isso que as áreas adjacentes à via sejam adequadamente urbanizadas, priorizando os pedestres e os frequentadores dos espaços públicos;
4. Atender às normas de acessibilidade às pessoas com deficiência – PCD, conforme disposto na ABNT NBR 9050:2020, promovendo a acessibilidade universal, com a priorização do pedestre;
5. Assegurar o cumprimento do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF;
6. Assegurar a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modos de transporte, fomentando a integração modal na área de projeto;
7. Adequar e projetar vias e estacionamentos conforme o Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal;
8. Observar o quantitativo de vagas para portadores de deficiência física, bem como para idosos, a Lei nº 4.317, de 09 de abril de 2009, que institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência e a Lei nº 2.477, de 18 de novembro de 1999, que dispõe sobre a obrigatoriedade de destinação de vagas para o idoso nos estacionamentos públicos e privados no Distrito Federal.
9. Adequar os trechos de via e estacionamentos implantados sem SIV aprovado;
10. Integrar o Projeto de Sistema Viário – SIV com os demais espaços e elementos integrados ao tecido urbano, bem como aos demais projetos aprovados para o local, criando uma unidade ao longo da via;
11. Adequar o sistema viário de maneira a oferecer condições de desempenho satisfatório das diferentes funções de circulação, segurança de veículos, ciclistas, pedestres e de articulação com os diversos setores da cidade;
12. Priorizar a circulação, a segurança e o conforto dos usuários;
13. Promover a participação público privada na gestão dos espaços públicos;
14. Incentivar o desenvolvimento econômico e social e de geração de trabalho, emprego e renda;

15. Respeitar a escala humana no desenvolvimento e implantação dos projetos de intervenção urbana;
16. Promover a aplicação dos instrumentos de política de desenvolvimento urbano e ambiental com o objetivo de garantir a qualidade dos espaços de uso público.

3.2. Diretrizes Específicas

As intervenções urbanas deverão considerar as possibilidades que cada via apresenta, ou seja, deverão ser avaliadas as dimensões das "caixas viárias", o sentido viário de cada via e etc. A proposta deverá priorizar as áreas destinadas a pedestres com acessibilidade e faixas de serviços para implantação de mobiliários urbanos que possam garantir maior urbanidade para o setor. Nas figuras 19 a 22 apresentamos sugestão de desenho urbano com destaque aos elementos urbanos que deverão fazer parte da área de intervenção.

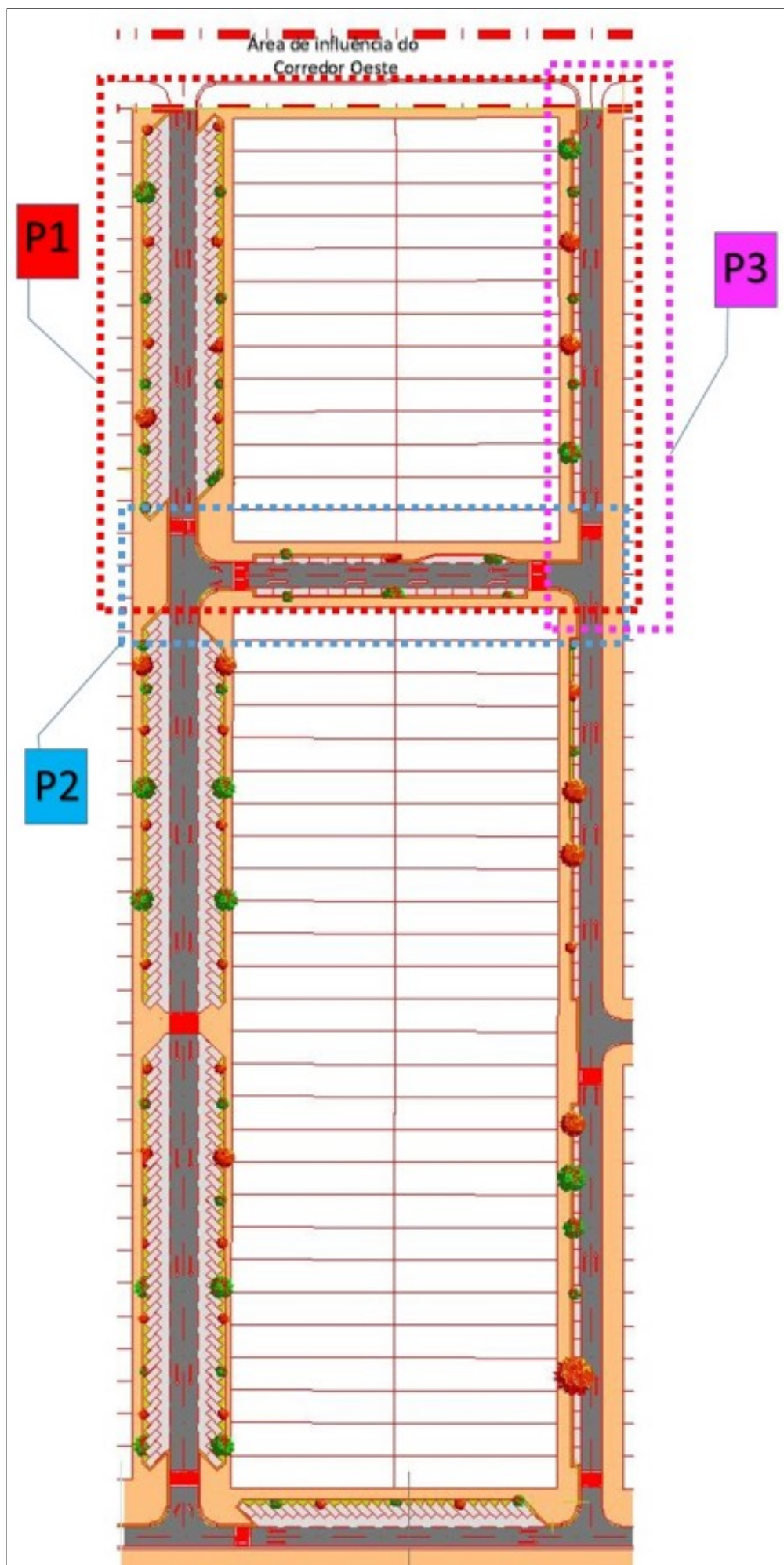


Figura 19 - Sugestão de Desenho Urbano Geral com os quadrantes P1, P2 e P3 referentes as questões específicas a serem consideradas.

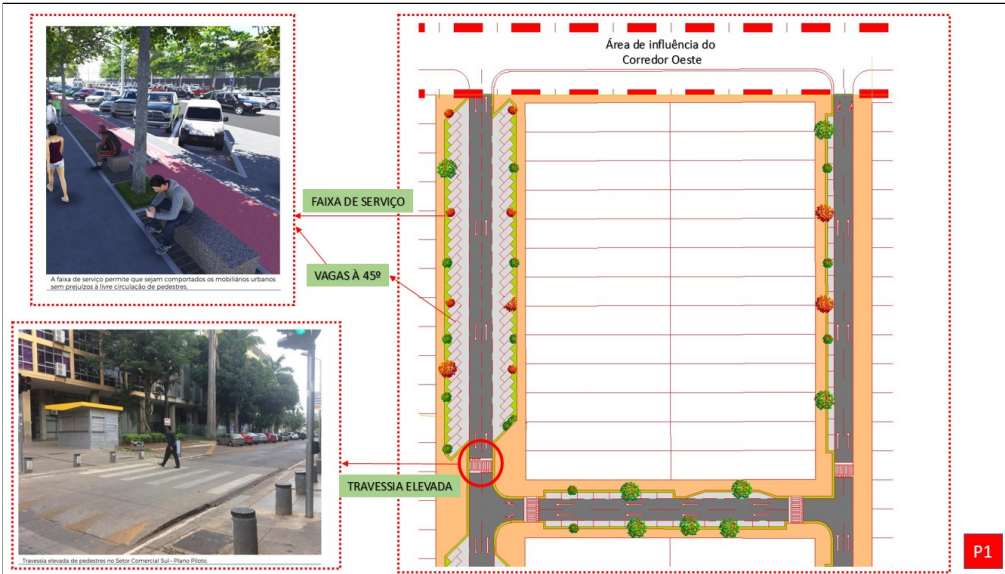


Figura 20 - Desenho Urbano Quadrante P1 com alguns elementos urbanos a serem considerados.

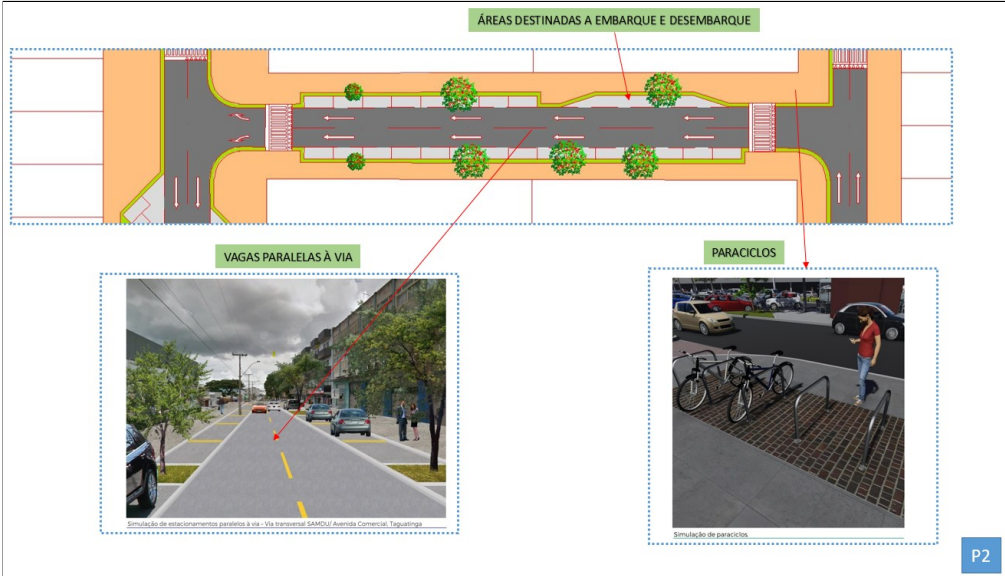


Figura 21 - Desenho Urbano Quadrante P2 com alguns elementos urbanos a serem considerados.

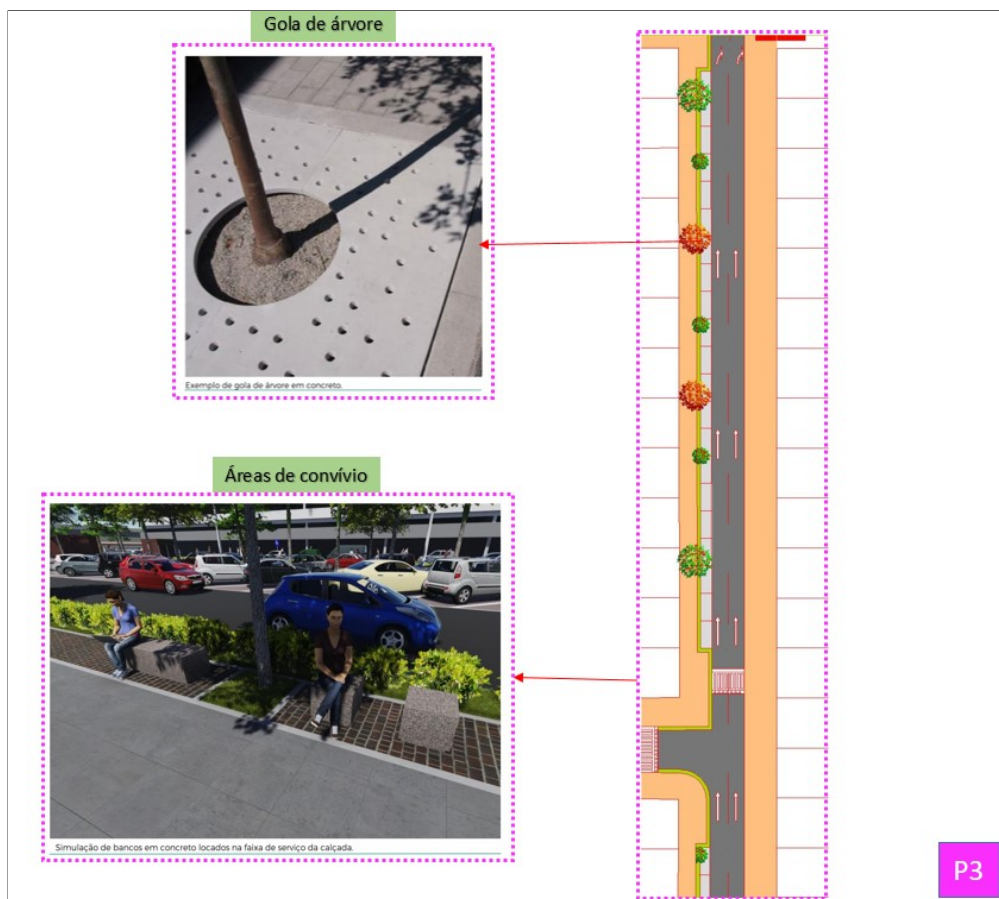


Figura 22 - Desenho Urbano Quadrante P3 com alguns elementos urbanos a serem considerados.

1. Desobstruir as ocupações irregulares nas áreas públicas;
2. Definir calçadas composta por passeio ou faixa livre, faixa de serviço e faixa de acesso ao lote;
3. Garantir passeio acessível, desobstruído, com largura mínima, inclinação transversal máxima, característica da superfície e nivelado ao logo das ruas, bem como o seu nivelamento ao logo das ruas e contorno das praças e a eliminação dos caminhos tortuosos, conforme ABNT NBR 9050:2020;
4. Definir pontos de travessia para pedestre nas vias com base na legislação viária vigente e ABNT NBR 9050:2020;
5. Para garantir a continuidade e priorizar o fluxo de pedestre deverá ser utilizado em pontos estratégicos o modelo de travessia elevada;
6. Prever nas proximidades de rampas e das passagens de acesso principal às edificações o rebaixamento de meios-fios ou nivelamento entre calçada e via, bem como a adequada sinalização horizontal e vertical (educativa ou de advertência);
7. Utilizar o piso podotátil de alerta, padrão, de alta resistência, demarcando o mobiliário, o elemento vegetal, os locais de travessia e desníveis, conforme ABNT NBR 9050:2020 e NBR 16537 (acessibilidade - sinalização tátil no piso);
8. Garantir a caminhabilidade do local com percursos que sejam interligados, com qualidade visual e segurança;
9. Respeitar a Escala Humana no desenvolvimento e implantação dos projetos de intervenção urbana;
10. Promover a acessibilidade universal, com a priorização do pedestre, observando os critérios de segurança para o usuário e seguir o conceito do desenho universal de forma a permitir que o uso seja efetivamente democrático dentro do espaço urbano;
11. Destinar Faixas de serviço ao longo das calçadas. As faixas de serviços consiste em espaço delimitado destinado a instalação de mobiliário urbano, sinalização viária, implantação de vegetação e redes de infraestrutura urbana, dentre outros.
12. Em vias com calçadas que possuem dimensão de aproximadamente seis metros de largura não deverão ser implantadas vagas de estacionamento na tipologia de 90°, 45° e 30°, tendo em vista que esses modelos restringem a possibilidade de implantação de calçadas juntamente com as faixas de serviços. Nesse caso específico deverão ser implantadas vagas paralelas ao sentido da via, que proporcionam maiores possibilidades para as calçadas e faixas de serviço;
13. Destinar áreas de embarque e desembarque nas áreas mais demandadas principalmente nos estabelecimentos Institucionais, comerciais e de ensino;
14. Instalar mobiliários urbanos (bancos, lixeiras, paraciclos e outros) adequados à característica local, em pontos desobstruídos e que permitam sua utilização, com conforto e segurança, por todos os usuários, inclusive por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
15. Para os Estacionamentos públicos utilizar pavimentação permeável conforme a Lei nº 3.835, de 27 de março de 2006 que dispõe sobre a pavimentação de estacionamentos no âmbito do Distrito Federal e dá outras providências;
16. Inserir arborização priorizando espécies nativas da região e tombadas pelo Decreto nº 14.783, de 17/06/1993, que podem ser encontradas no viveiro da NOVACAP;
17. Observar a escolha adequada das espécies a serem utilizadas junto às calçadas e aos estacionamentos, bem como nas áreas de convivência, de modo que sejam adequadas ao espaço e ao uso urbano;

18. Considerar para o projeto de paisagismo a largura das calçadas e canteiros, caracterização das vias, presença de redes subterrâneas de infraestrutura, características do solo, clima da região, orientação solar e arborização existente;
19. Evitar em locais de grande fluxo: os espaçamentos reduzidos entre os indivíduos arbóreos com copas grandes e muito fechadas, a utilização de uma única espécie e aquelas não compatíveis com o clima e o solo da região, inclusive as que possuem espinhos e são tóxicas;
20. Evitar junto às calçadas: as espécies de pequeno porte e copa densa ou com ramos pendentes, as árvores caducifólias, as árvores com sistema radicular superficial (sendo o ideal o pivotante), as plantas dotadas de espinhos, as produtoras de substâncias tóxicas, as evasivas com manutenção constante, as que desprendam muitas folhas, flores, frutos ou substâncias que tornem o piso escorregadio, as que não sejam de fácil controle para a limpeza pública e cujas raízes possam danificar o pavimento.
21. Criar com o projeto uma identidade paisagística e atrativa para a área;
22. O elemento vegetal deverá funcionar como barreira viva na contenção da água proveniente das enxurradas, atuando no controle de processos erosivos nas áreas com declividade acentuada.
23. Para a **qualificação urbana nos espaços**, destacamos o Art. 32 do Decreto nº 38.247, de 1º de junho de 2017, que dispõe sobre os procedimentos para a apresentação de Projetos de Urbanismo.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Recomendamos consulta ao Guia de Urbanização (<http://www.seduh.df.gov.br/guia-urbanizacao/>) elaborado pela então Suplan/Segeth que pode ser usado como referência na elaboração dos projetos em questão, no qual estão disponíveis essas e outras orientações e informações.

Importante salientar que as calçadas públicas devem ser contínuas nas entradas e saídas de veículos e entre lotes contíguos, livre de obstáculos, ou seja, com rotas acessíveis, que garantam a livre circulação de pedestres, a integração entre edificações, equipamentos públicos, parques e praças, bem como áreas comerciais aos pontos de parada de transporte coletivo, dentre outros e que os pisos devem apresentar boas condições de acesso e locomoção a todos os usuários, bem como assegurar conforto e segurança.

Alertamos quanto à necessidade das consultas às concessionárias de serviços públicos sobre possíveis interferências dos projetos sobre redes existentes.

É oportuno ressaltar que as vias e os estacionamentos não são elementos dissociados das demais interações que ocorrem no tecido urbano e precisam ser estudados de forma integrada com o fluxo das vias e de pedestres, qualificação dos espaços e os usos das áreas circunvizinhas.

Os conceitos urbanísticos gerais das diretrizes apresentadas deverão ser considerados em outras áreas similares das Quadras Industriais de Taguatinga. Entretanto, novas propostas deverão ser submetidas a esta Diretoria para avaliação, pois o desenho urbano possui peculiaridades específicas que devem ser consideradas e avaliadas antes dos novos projetos.

Por fim, informamos que a presente Diretriz Urbanística será disponibilizadas no GEOPORTAL e site da SEDUH.

5. BIBLIOGRAFIA DE REFERÊNCIA

ABNT (2012a) NBR 5101: iluminação pública. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

ABNT (2012b) NBR 15129: luminárias para iluminação pública. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

ABNT (2016) NBR 16537: acessibilidade - sinalização tátil no piso - diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

ABNT (2020) NBR 9050: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

GDF. Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias.

GDF. Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009 - Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT e [alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012.](#)

GDF. Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011 – Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF.

GDF. Lei nº 3.036, de 18 de julho de 2002 - Plano Diretor de Publicidade do Distrito Federal - PDP.

GDF. Lei nº 3.835, de 27 de março de 2006, que dispõe sobre a pavimentação de estacionamentos no âmbito do Distrito Federal e dá outras providências;

GOVERNO FEDERAL. Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 - Dispõe sobre Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências.

GOVERNO FEDERAL. Lei Federal nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999 - Altera a Lei nº 6.766/79, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre Parcelamento do Solo Urbano.

6. EQUIPE TÉCNICA

Supervisão Geral:

Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades – SUDEC

Andréa Mendonça de Moura – Subsecretária (SUDEC/SEGEST/SEDUH)

Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Oeste – DIOEST

Supervisão:

Fernanda Ferreira das Graças - Assessora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGEST/SEDUH)

Elaboração:

Márcio Brito Silva Ferreira – Diretor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGEST/SEDUH)

Colaboração:

Ana Valéria de Resende Bueno – Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGEST/SEDUH)

Neide Bajo Gonsalves - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGEST/SEDUH)

Francisco José Antunes Ferreira - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGEST/SEDUH)



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDA FERREIRA DAS GRAÇAS - Matr.0276155-6, Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Oeste**, em 12/05/2022, às 11:17, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **ANDREA MENDONÇA DE MOURA - Matr.0276486-5, Subsecretário(a) de Desenvolvimento das Cidades**, em 12/05/2022, às 12:13, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **MARCIO BRITO SILVA FERREIRA - Matr.0156950-3, Assessor(a)**, em 12/05/2022, às 12:22, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
verificador= **86269411** código CRC= **00734385**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Edifício Number One SCN Q 1 - Asa Norte, Brasília - DF - Bairro Asa Norte - CEP 70711-900 - DF