



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 de Requalificação Urbana - SEDUH/SEGESP/COGEST/DIOEST

**DIREQ 24/2022 – ALTERAÇÃO DO PARCELAMENTO E REQUALIFICAÇÃO URBANA DA QNM 12 E
CNM 02**

Processo SEI nº 00390-00008968/2022-33
Elaboração: Francisco José Antunes Ferreira – Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Cooperação: Fernanda Ferreira das Graças - Diretora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH)
Equipe técnica: Ana Valéria de Resende Bueno - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH), Márcio Brito Silva Ferreira - Assessor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH) e Neide Bajo Gonçalves - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Coordenação: Fernanda Ferreira das Graças - Diretora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH) e Andrea Mendonça de Moura - Subsecretária (SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Supervisão: Janaína Domingos Vieira - Secretária Executiva (SEGESP/SEDUH)
Interessado: Companhia Imobiliária de Brasília - TERRACAP
Endereço: QNM 12 e CNM 02, Centro Urbano da cidade de Ceilândia/RA - IX (RA-CEIL)

1. DISPOSIÇÕES INICIAIS

1.1. A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH, órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, tem a competência de definir Diretrizes Urbanísticas, nos termos dos Art. 38 e 39 da [Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#), que altera a [Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#), que aprova a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal - LUOS;

1.2. A elaboração destas Diretrizes Urbanísticas de Requalificação Urbana - DIREQ foi motivada pela requisição do interessado, por meio do processo SEI nº 0111-001182/2002;

1.3. Este documento apresenta diretrizes para a elaboração de projetos que viabilize a complementação e requalificação do parcelamento das quadras **QNM 12 e CNM 02**, na cidade de Ceilândia/RA - IX (RA-CEIL), conforme orientações constantes no Processo SEI nº 00390-00008968/2022-33;

1.3. Esta **DIREQ 24/2022** é fundamentada no inciso II, artigo 2º, da [Portaria nº 97, de 27 de setembro de 2022](#), que regulamenta a emissão dos Estudos Territoriais Urbanísticos – ETU e das Diretrizes Urbanísticas Específicas – DIUPE;

1.4. Este documento é elaborado com base nos critérios estabelecidos no inciso II do artigo 3º da [Portaria nº 97, de 27 de setembro de 2022](#), e no modelo estabelecido em seu Anexo III;

1.5. Este documento define:

1.6. Os arquivos georreferenciados referentes a esta **DIREQ 24/2022** serão disponibilizados no [Sistema de Informações Territoriais e Urbanas do Distrito Federal \(SITURB\)](#), no [Geoportal](#) e no [site da SEDUH](#);

1.7. As diretrizes de Uso e Ocupação do Solo estão de acordo com a [Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS](#);

1.8. A localização da poligonal da área, com aproximadamente **218.875,62m²**, objeto desta DIREQ encontra-se indicada na **Figura 1**;



Figura 1: poligonal e coordenadas QNM 12 e CNM 02, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

2. OBJETIVO E JUSTIFICATIVA

2.1. A definição de diretrizes visa dar subsídio para a elaboração de projeto de requalificação urbana das Quadras **QNM 12** e **CNM 02**, localizado no Centro Urbano da cidade de Ceilândia, que tem como objetivo:

- a) Dar continuidade a análise do Projeto de Urbanismo URB - 99/2001, estabelecendo diretrizes que visem não só as propostas de alteração do parcelamento original consubstanciado na Planta Registrada PR - 193/1, como também o ordenamento urbano da quadra de forma a qualificar o espaço urbano, dando ênfase na acessibilidade, no conforto ambiental e na urbanidade adequada para uma área central, como é o caso da QNM 12;
- b) Readequar o espaço da CNM 02, reordenando e racionalizando os espaços destinados aos estacionamentos públicos, bem como buscar a recuperação da qualidade daquele espaço urbano, recuperando a área da praça e das vias internas.

2.1. Quanto a justificativa, ela está preconizada no artigo 102 da Lei Complementar nº 314, de 1º de setembro de 2000, que aprovou o Plano Diretor Local de Ceilândia, estabelecendo que as quadras CNM 02 e QNM 12 serão objeto de projeto especial.

3. DIAGNÓSTICO

3.1. PLANO DIRETOR DE ORDENAMENTO TERRITORIAL - PDOT

3.1.1. O local a ser requalificado, de acordo com o **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT** aprovado pela [Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009](#), atualizada pela [Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012](#), está inserido na Macrozona Urbana na Zona Urbana de Uso ;

3.1.2. A poligonal de estudo está inserida na na Macrozona Urbana e, pelo zoneamento, na Zona Urbana de Uso Controlado II, conforme estabelecido no artigo 70 do PDOT, conforme **Figura 2**;

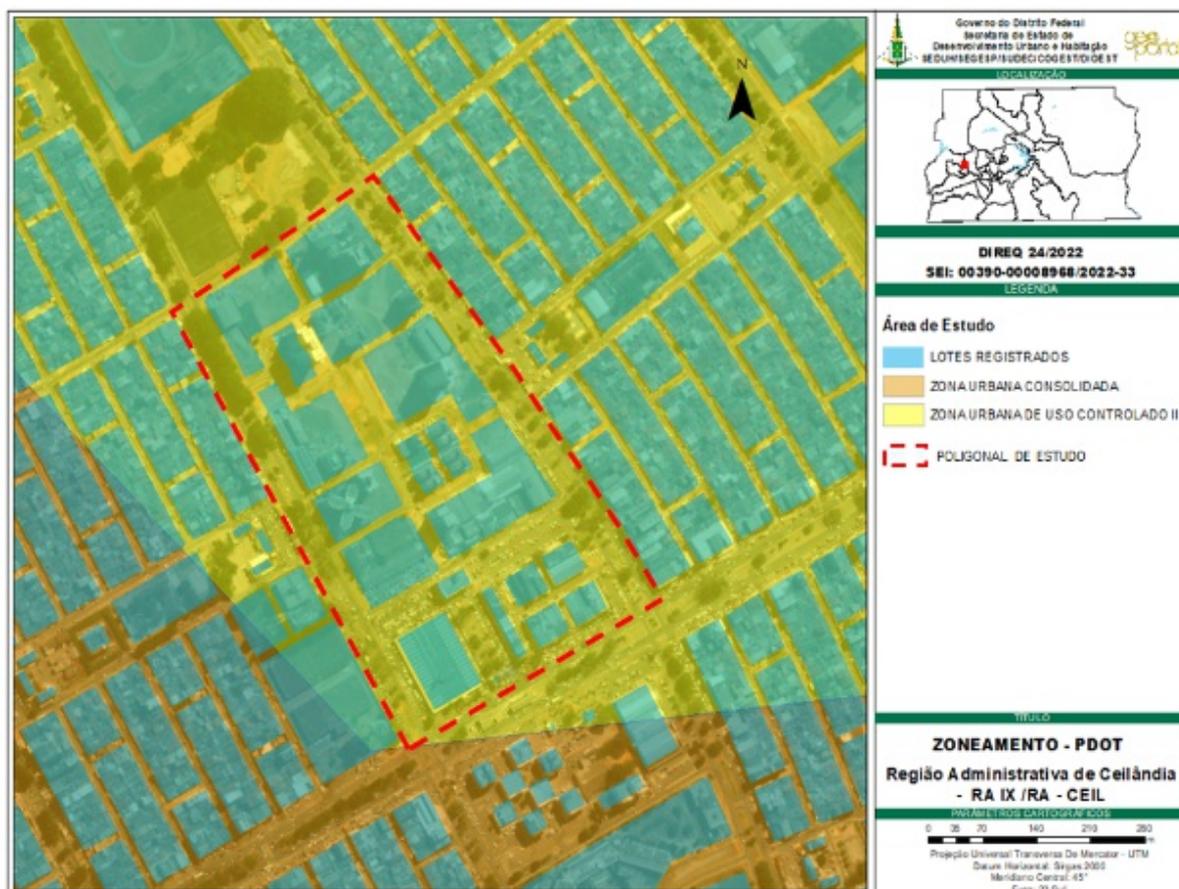


Figura 2: Zoneamento PDOT, a poligonal está totalmente inserida na Zona Urbana de Uso Controlado II, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

3.1.3. Para esta Zona Urbana de Uso Controlado são definidas diretrizes no art. 71 do PDOT, como segue:

"Art. 71. A Zona Urbana de Uso Controlado II deverá compatibilizar o uso urbano com a conservação dos recursos naturais, por meio da recuperação ambiental e da proteção dos recursos hídricos, de acordo com as seguintes diretrizes:

I – permitir o uso predominantemente habitacional de baixa e média densidade demográfica, com comércio, prestação de serviços, atividades institucionais e equipamentos públicos e comunitários inerentes à ocupação urbana, respeitadas as restrições de uso determinadas para o Setor Militar Complementar e o Setor de Múltiplas Atividades Norte;

II – respeitar o plano de manejo ou zoneamento referente às Unidades de Conservação englobadas por essa zona e demais legislação pertinente;

III – regularizar o uso e a ocupação do solo dos assentamentos informais inseridos nessa zona, conforme estabelecido na Estratégia de Regularização Fundiária, no Título III, Capítulo IV, Seção IV, considerando-se a questão urbanística, ambiental, de salubridade ambiental, edilícia e fundiária; [\(Inciso alterado\(a\) pelo\(a\) Lei Complementar 854 de 15/10/2012\)](#)

IV – qualificar e recuperar áreas degradadas ocupadas por assentamentos informais de modo a minimizar danos ambientais;

V – adotar medidas de controle ambiental voltadas para o entorno imediato das Unidades de Conservação de Proteção Integral e as Áreas de Relevante Interesse Ecológico inseridas nessa zona, visando à manutenção de sua integridade ecológica;

VI – adotar medidas de controle da propagação de doenças de veiculação por fatores ambientais."

3.1.4. O PDOT definiu coeficiente de aproveitamento máximo para os Centros Urbanos de Ceilândia igual a **6** (seis);

3.1.5. A poligonal está inserida na Zona de **Média Densidade** (> 50 e < 150 hab/ha) de acordo com com o Anexo III, Mapa 5, em conjunto com o artigo 39, que estabelece as faixas de densidade, **Figura 3**;



Figura 3: enquadramento da poligonal de estudo na densidade estabelecida pelo PDOT, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

3.2. PLANO DIRETOR LOCAL – PDL

3.2.1. A área de estudo está definida no PDL de Ceilândia, aprovado pela Lei Complementar nº 314/2000, conforme o seu artigo 102, como segue.

"Art. 102. O Centro Urbano, constituído pelas quadras CNM 1, **CNM 2**, CNN 1, CNN 2, QNM 11, **QNM 12**, QNN 11 e QNN 12, será objeto de projeto urbanístico especial, observadas as seguintes diretrizes:

I - revitalização urbana, com a adoção de morfologias adequadas à função de centralidade do local;

II - reforço à configuração e constituição das áreas de praças;

III - integração ao Corredor de Atividades;

IV - ocupação das áreas públicas sem vocação para a constituição de praças, por meio da criação de lotes de categoria L2 - Lotes de Menor Restrição e coeficiente de aproveitamento correspondente a seis.

Parágrafo único. Na quadra QNM 11, será destinada área para implantação de shopping center." (grifo nosso)

3.3. PROJETOS URBANÍSTICOS E LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

3.3.1. A área em estudo encontra-se inserida na poligonal das Plantas Registradas CST PR - 902/1, CST PR - 903/1 e CST PR - 904/1, aprovadas pelo Decreto Governamental nº 9.785, de 10 de outubro de 1986, e registrado em cartório de registro de imóveis em 12/12/1986, e CST PR - 193/1, aprovada pelo Decreto Governamental nº 1.840, de 09 de novembro de 1971, e registrado em cartório de registro de imóveis em 14/4/1972, destaque na **Figura 4** em vermelho e amarelo, respectivamente;

3.3.2. Os lotes do entorno são aprovados pelas Plantas Registradas CST PR - 177/1, CST PR - 189/1, CST PR - 191/1, CST PR - 195/1 e CST PR - 203/1, destaque na **Figura 4** em azul, verde, roxo, cinza e ocre, respectivamente;

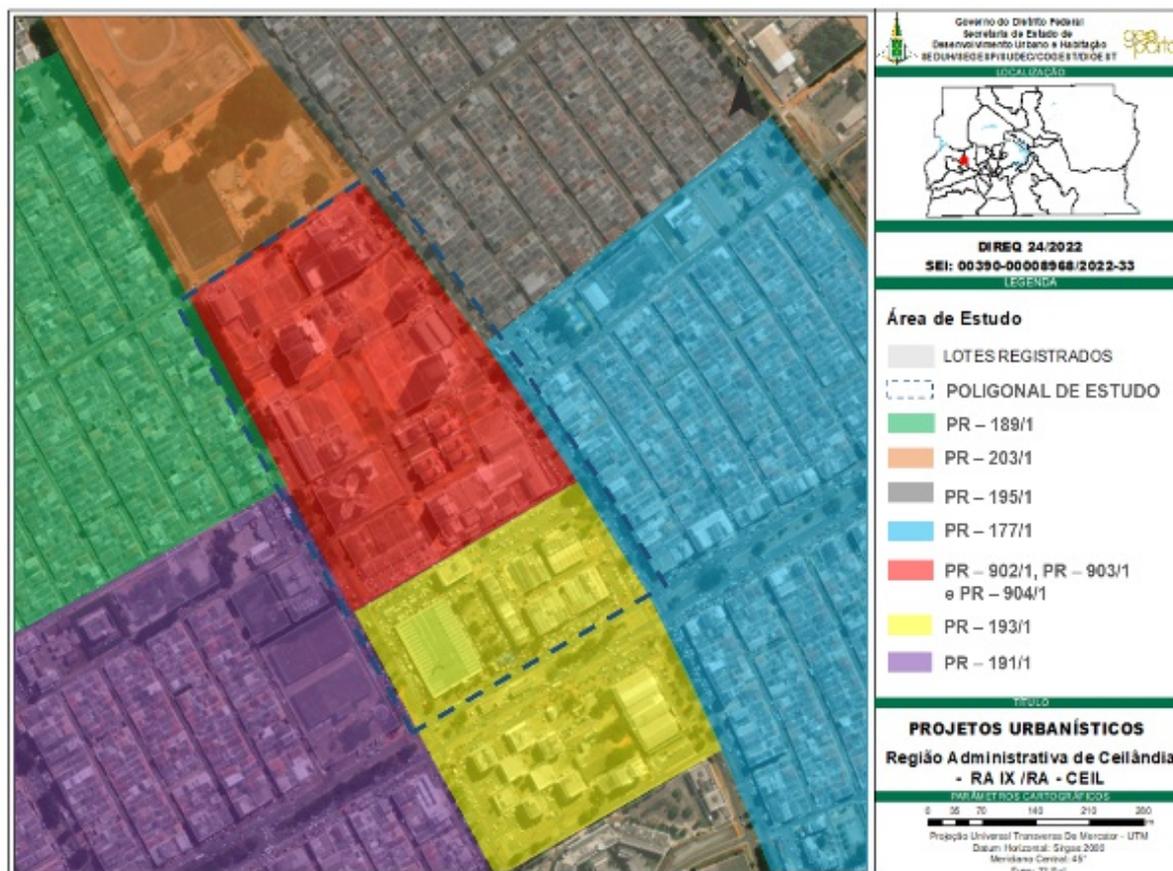


Figura 4: projetos urbanísticos na poligonal de estudo e no entorno, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

3.3.3. De acordo com a Lei Complementar nº de Uso e Ocupação do Solo – LUOS, a área a ser requalificada possui unidades imobiliárias classificadas na categoria **Unidades de Uso e Ocupação do Solo –UOS CSIIR 2** onde são permitidos os usos Comercial, Prestação de Serviços, Institucional, Industrial e Residencial, e um lote **UOS Inst EP**, Institucional Equipamento Público, onde são desenvolvidas atividades inerentes às políticas públicas setoriais;

3.3.4. Os lotes do entorno também são enquadrados nas categorias **UOS RO 1, RO 2, CSIIR 1, NQCSIIR 1, CSIIR 2, NQCSIIR 2, CSII 2, Inst EP** e **Inst**, onde são permitidos os usos Comercial, Prestação de Serviços, Institucional, Industrial e Residencial, conforme indicado na **Figura 5**:

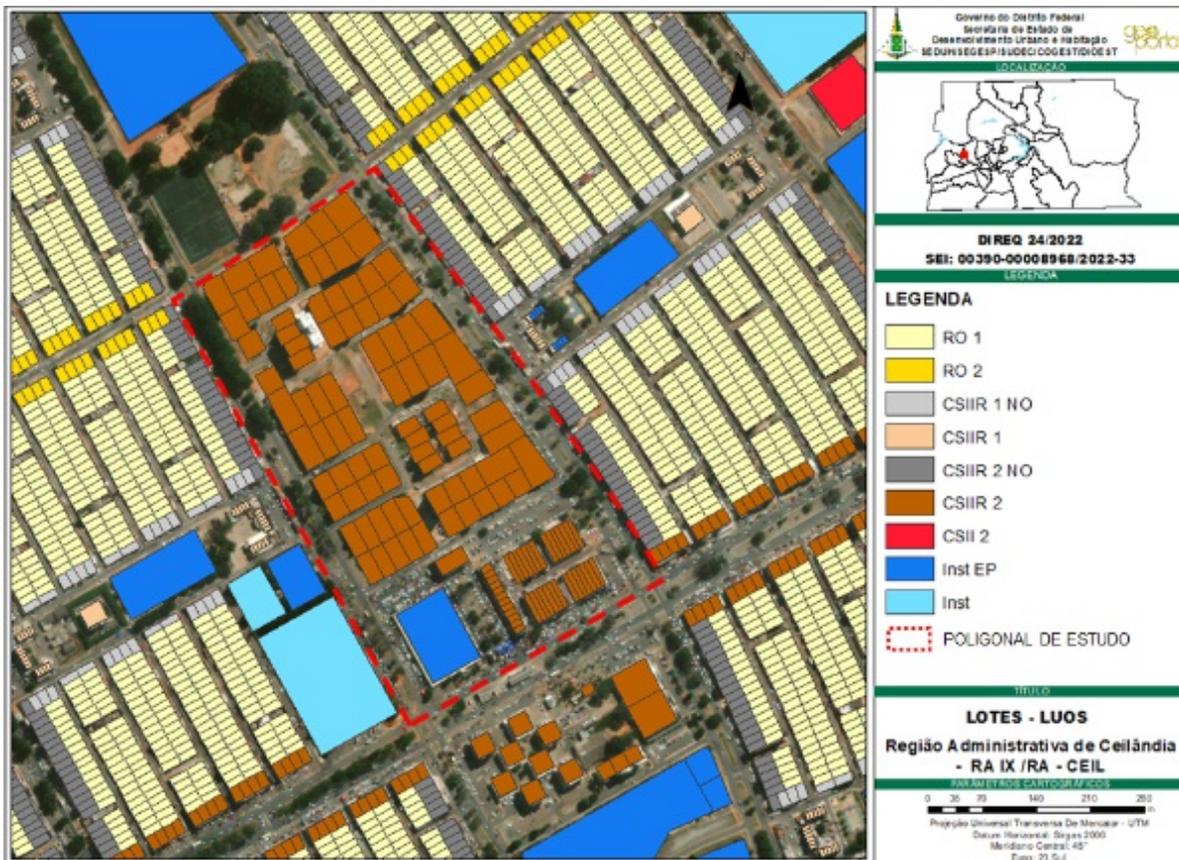


Figura 5: lotes LUOS na área de estudo e no seu entorno imediato, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

3.3.5. Em análise aos usos propostos, pelo PDL de Ceilândia, para a QNM 12, podemos observar que somente os lotes periféricos às vias QNM 12/14 e a de acesso a CNM 02 foram destinados para uso misto (destaque em vermelho), destinando o uso de habitação multifamiliar para a maioria dos lotes (destaque em amarelo), como mostra a **Figura 6**;



Figura 6: comparativo dos usos para os lotes da QNM 12 entre o PDL e a LUOS, Mapas elaborados pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH e imagens da Mapoteca/SEDUH

3.3.6. Dessa forma, ao destinar lotes para uso exclusivo de habitação multifamiliar em área central, como é o caso da QNM

12, o PDL não resguardou coerência com as características de ocupação nas centralidades das cidades, dotadas das melhores infraestruturas;

3.3.7. Para ilustrar a constatação sobre o impacto na ambientação urbana em função da escolha pelo uso exclusivo residencial multifamiliar em área central, o estudo mostra o esvaziamento das relações entre os lotes e a área pública, onde deveria ocorrer a diversidade de usos e atividades voltadas para os logradouros, ocorre a monotonia dos gradeamentos e emparedamentos dessas divisas, conforme destaques na **Figura 7**;



Figura 7: constatação da falta de diversidade de usos e atividades na QNM 12, Imagem elaborada pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH e imagens do Google Street View

3.3.8. Assim, a LUOS identificou essa discrepância entre os usos e a centralidade da QNM 12, destinando os lotes com a **UOS CSIIR 2**, destacando o que dispõe o seu artigo 5º, que diz:

"Art. 5º O uso do solo nos lotes e nas projeções abrangidos por esta Lei Complementar é indicado por unidades de uso e ocupação do solo - UOS no Anexo II.

§ 1º São categorias de UOS:

(...)

III - UOS CSIIR - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional, Industrial e Residencial, **onde são obrigatórios os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, simultaneamente ou não**, e admitido o uso residencial desde que este não ocorra voltado para o logradouro público no nível de circulação de pedestres, e que apresenta 3 subcategorias:

(...)

b) CSIIR 2 - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros;

(...)" (grifo nosso)

3.3.9. Destacamos do artigo 5º a obrigatoriedade da instalação dos usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial que ocorre a partir do nível térreo voltado para o logradouro e vias públicas;

3.3.10. A poligonal de estudo se sobrepõe às áreas de influência dos eixos de transporte público de média e alta capacidade conforme destacado pela LUOS, **Figura 8**, assim definido em seu artigo 26, conforme segue:

"Art. 26. O parâmetro de vagas de veículos no interior de lote ou projeção é estabelecido em função do uso e da atividade, do porte do empreendimento e do grau de acessibilidade em relação ao transporte público de média e alta capacidade.

§ 1º O transporte público de média e alta capacidade é composto pelos modais e infraestruturas do tipo trem, metrô, veículos leves sobre trilhos - VLT, veículos leves sobre pneus - VLP, corredores de ônibus e vias servidas com alta densidade de viagens de transporte público coletivo por ônibus.

§ 2º São classificados com alto grau de acessibilidade lotes e projeções:

I - inteiramente contidos a uma distância de 150,00 metros paralelos ao eixo da linha de transporte público de média e alta capacidade;

II - parcialmente contidos na área definida no inciso I, desde que não ultrapassem a distância de 300,00 metros medida paralelamente ao eixo da linha de transporte público de média e alta capacidade;

(...)"

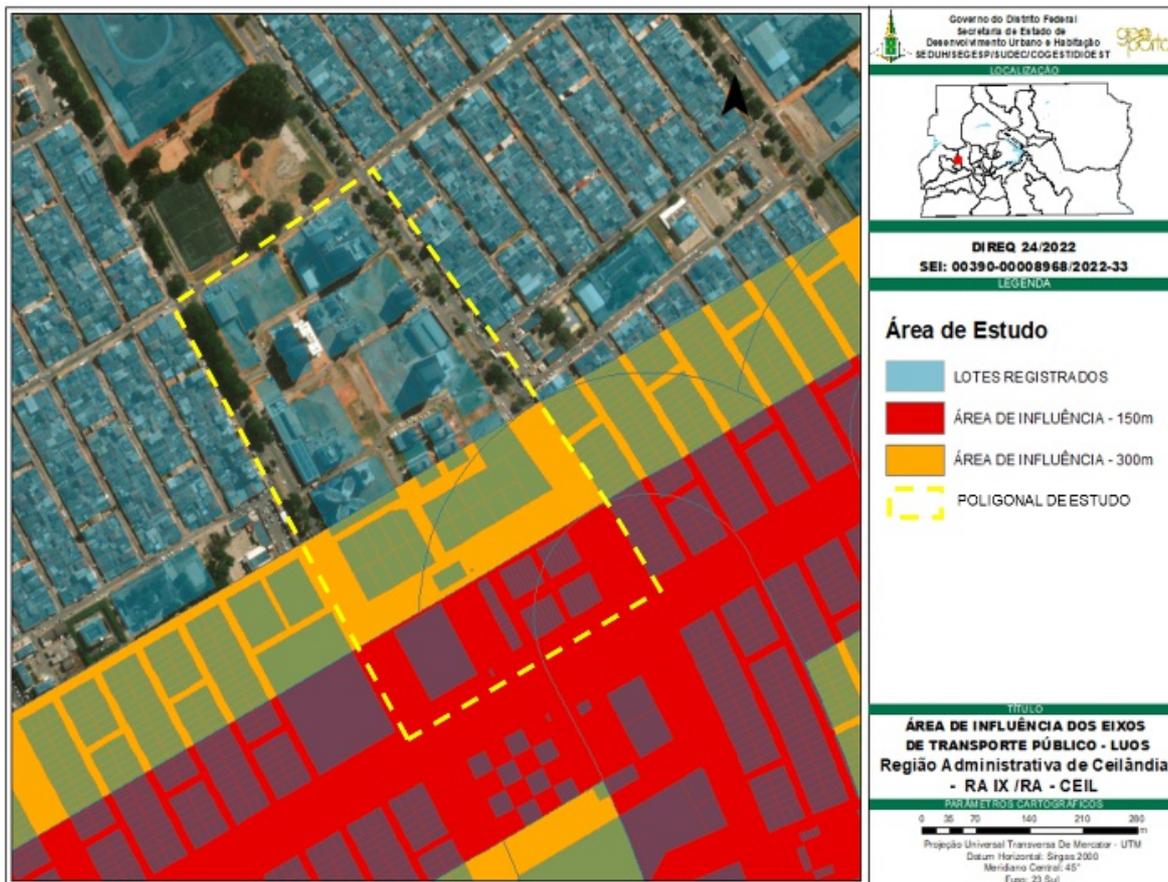


Figura 8: sobreposição da poligonal de estudo com os eixos de transporte público de alta capacidade, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

3.4. LEI N° 6.744, DE 07 DE DEZEMBRO DE 2020, E DECRETO N° 41.772, DE 03 DE FEVEREIRO DE 2021

3.4.1. A Lei nº 6.744/2020 que dispõe sobre a aplicação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, em seu artigo 5º diz:

"Art. 5º Para fins de enquadramento em EIV, nos termos do art. 4º, III, o cálculo do porte da edificação varia conforme a sua localização e a natureza da atividade definidas no Anexo Único, da seguinte forma:

I – para empreendimentos localizados na Zona A no zoneamento de Demanda de Transporte Individual, deve-se observar o limite de enquadramento da respectiva zona;

II – para empreendimentos localizados na Zona B no zoneamento de Demanda de Transporte Individual, deve-se observar o limite de enquadramento da respectiva zona;

(...)

§ 4º O zoneamento de Demanda de Transporte Individual de que tratam os incisos I e II do caput tem como base a concentração de viagens desse modal no território, sendo definido conforme o regulamento e aprovado por ato do Poder Executivo." (grifo nosso)

3.4.2. O Decreto nº 41.772/2021 regulamenta o art. 5º, § 4º, da Lei nº 6.744, de 7 de dezembro de 2020, que dispõe sobre a aplicação do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, diz em seu artigo 2º:

"Art. 2º O zoneamento de Demanda de Transporte Individual de que trata o art. 5º, § 4º, da Lei nº 6.744/2020, consta do Anexo Único deste Decreto.

Art. 3º Para efeito de enquadramento em EIV, consideram-se:

I - Zona A: as áreas de alta demanda de transporte individual destacadas na cor laranja no mapa constante do Anexo Único deste Decreto; e

II - Zona B: as demais áreas do mapa constante do Anexo Único deste Decreto."

3.4.3. Para efeito de enquadramento para aplicação de EIV, identificou-se que a poligonal está inserida na Zona A, conforme destaque na **Figura 9**;



Figura 9: enquadramento da poligonal na Zona A definida pelo Decreto nº 41.772/2021, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

3.5. ASPECTOS AMBIENTAIS

3.5.1. De acordo com o Zoneamento Ecológico Econômico do Distrito Federal - ZEE-DF, aprovado pela [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#), a área está inserida na Subzona de Diversificação Produtiva e de Serviços Ecológicos 1 - SZSE 1 da Zona Ecológico-Econômica de Diversificação Produtiva e Serviços Ecológicos - ZEEDPSE, conforme mostra o mapa da **Figura 10**;

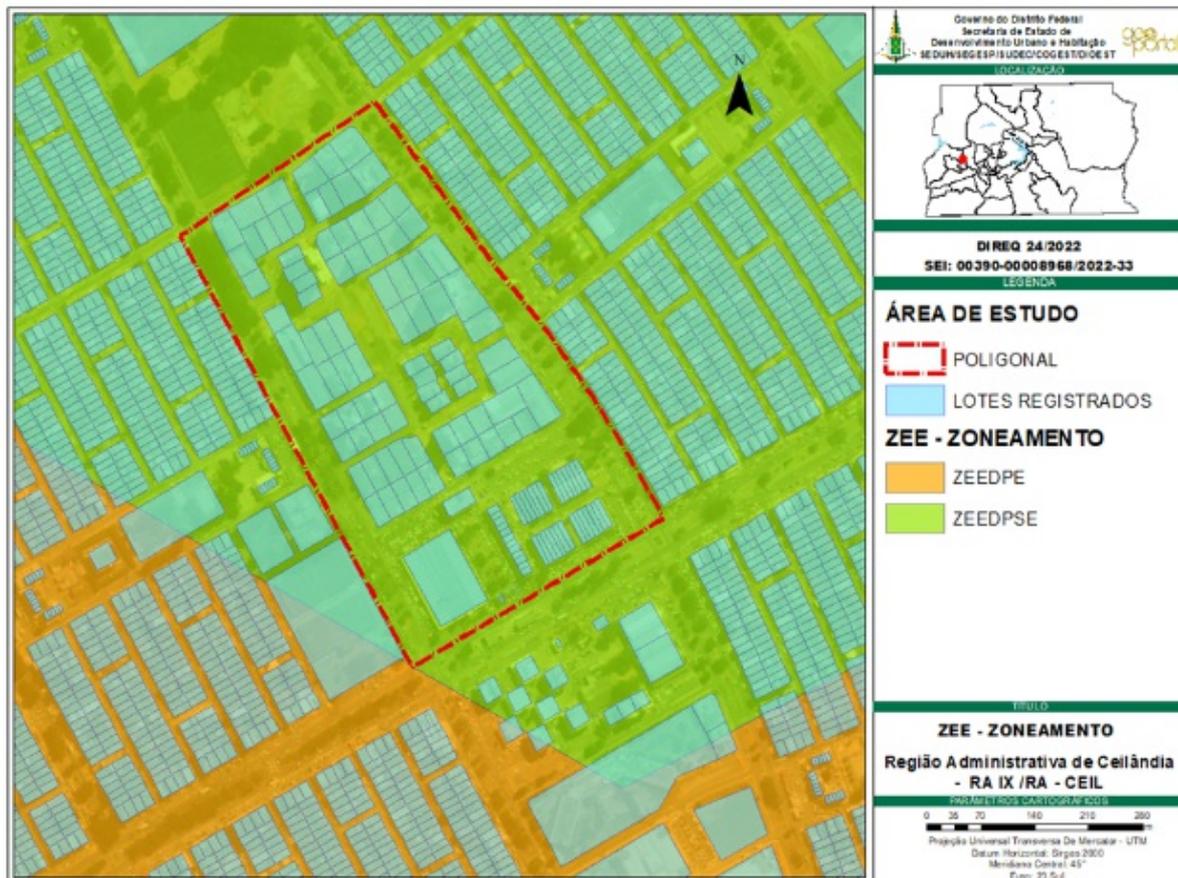


Figura 10: enquadramento da poligonal no zoneamento do ZEE, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

3.5.2. O artigo do ZEE estabelece a seguinte destinação para a SZSE 1:

"Art. 12. A ZEEDPSE está subdividida nas seguintes subzonas:

I - Subzona de Diversificação Produtiva e de Serviços Ecológicos 1 - SZSE 1, destinada à garantia da produção hídrica em qualidade e quantidade, compatíveis com o abastecimento público e com o desenvolvimento de atividades N1 e N2, prioritariamente; e à preservação do Parque Nacional de Brasília, área-núcleo da Reserva da Biosfera do Cerrado;

(...)"

3.5.3. Segundo o Mapa 5 - Anexo Único do ZEE, a poligonal está localizada em área de **Alto** Risco Ecológico de Perda de Recarga de Aquífero, conforme mostra o mapa da **Figura 11**;

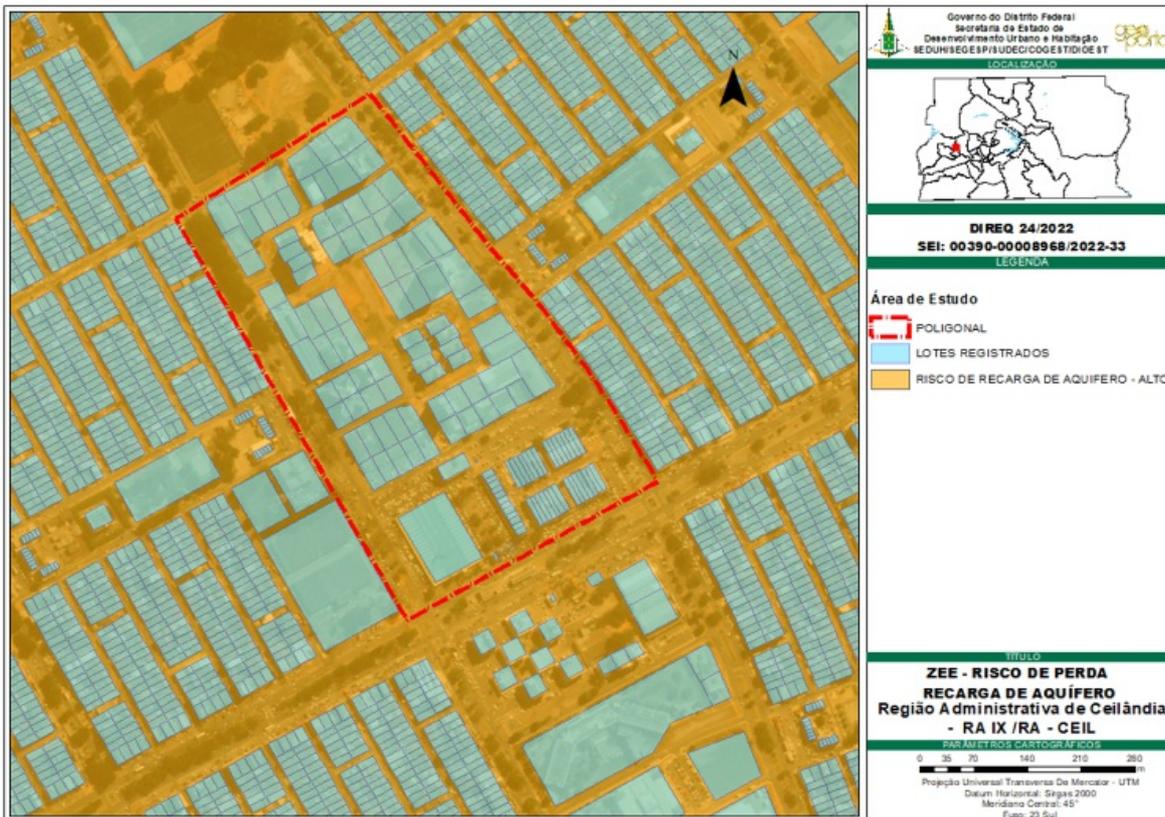


Figura 11: enquadramento da poligonal no zoneamento das áreas de Alto Risco Ecológico de Perda de Recarga de Aquífero, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

3.5.4. Segundo o Mapa 6 - Anexo Único do ZEE, a poligonal está localizada em área de **Baixo** Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão, conforme mostra o mapa da **Figura 12**;



Figura 12: enquadramento da poligonal no zoneamento das áreas de Baixo Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

3.5.5. Ressalta-se que as classificações de risco não são imutáveis, de modo que, as áreas de muito baixo, baixo e médio risco podem vir a ter sua classe alterada para alto e muito alto risco, em virtude das ações antrópicas, podendo causar sérios prejuízos ambientais a longo prazo;

3.5.6. As análises ambientais apresentadas nestas diretrizes não substituem os estudos de avaliação de impacto ambiental, a serem solicitados pelo órgão competente, na etapa de licenciamento ambiental;

3.5.7. Estudo ambiental poderá identificar outras restrições ou sensibilidades que não foram identificadas nestas Diretrizes.

3.6. CARACTERIZAÇÃO DA OCUPAÇÃO DA ÁREA E DO ENTORNO

3.6.1. O sítio da poligonal é caracterizado por uma topografia plana com, aproximadamente, 2% de declividade no sentido **Sudoeste → Nordeste**, **Figura 13**, em que mostra as curvas de nível de metro em metro, confirmando a informação do Item 7.3 de que a área possui baixo risco de perda de solo por erosão;

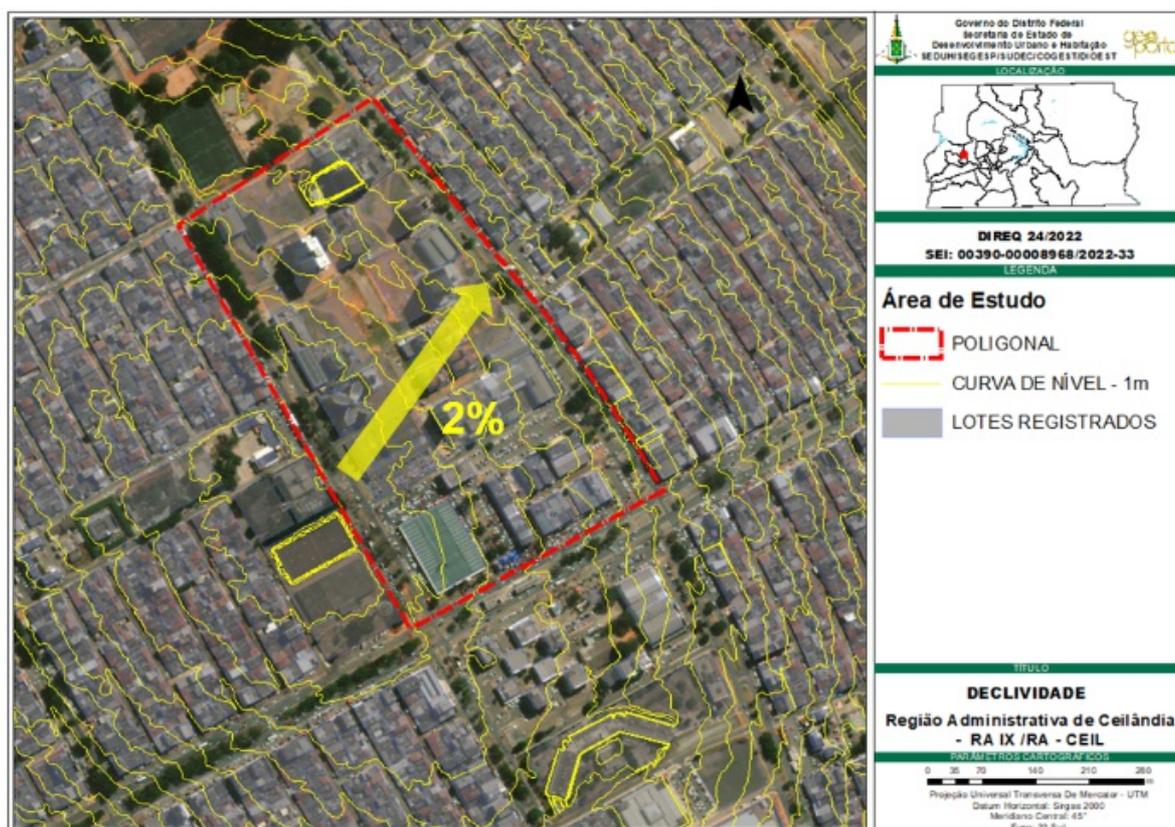


Figura 13: declividade na área da poligonal, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

3.6.2. Para efeito da implantação de políticas públicas que concretizem as importantes funções urbanísticas, em especial: a mobilidade, a acessibilidade, o incremento de atividades, o PDOT definiu a hierarquia viária, que para a localidade se apresenta conforme a **Figura 14**;

3.6.3. Destacando que, em vermelho é via de atividades, no caso a Av. Hélio Prates, em preto estão caracterizadas as vias de circulação, em especial as vias M - 1 e M -2, as vias identificadas na cor verde, são as secundárias ou coletoras, as demais vias sem identificação de cor, são vias locais;



Figura 14: hierarquia viária definida pelo PDOT, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

3.6.4. O presente estudo levantou a cobertura arbórea existente na poligonal e no seu entorno imediato, onde verificou-se que está concentrada nos canteiros centrais das vias que circundam a área, na porção noroeste acima da poligonal, porém, no interior da QNM 12 não identificamos arborização, somente na CNM 02 identificou-se algumas espécies, conforme podemos observar na Figura 15;



Figura 15: levantamento esquemático da arborização na área de estudo e arredores, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a

4. DIRETRIZES GERAIS

- 4.1. Considerar a diversidade dos cidadãos, oferecendo-lhes condições de igualdade de acesso, segurança, conforto e autonomia nas diferentes atividades permitidas;
- 4.2. Proporcionar e garantir a participação popular e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade no desenvolvimento, execução e acompanhamento de estudos e projetos de intervenção urbana;
- 4.3. Promover a participação público privada na gestão dos espaços públicos;
- 4.4. Promover a aplicação dos instrumentos de política de desenvolvimento urbano e ambiental com o objetivo de garantir a qualidade dos espaços de uso público;
- 4.5. Priorizar a circulação, o lazer, a recreação, a segurança e o conforto dos usuários;
- 4.6. Respeitar a escala humana no desenvolvimento e implantação dos projetos de intervenção urbana;
- 4.7. Prever espaços que reforcem a convergência da população e a utilização durante dia e noite, contribuindo para uma maior vitalidade e, conseqüentemente, proporcionando mais segurança para seus usuários;
- 4.8. Incentivar o desenvolvimento econômico e social e de geração de trabalho, emprego e renda;
- 4.9. Atender às normas de acessibilidade, conforme disposto na [ABNT-NBR-9050/2020](#), promovendo a acessibilidade universal, com a priorização do pedestre;
- 4.10. Buscar integrar o projeto às vias, ciclovias, calçadas e estacionamentos adjacentes, considerando os fluxos e deslocamentos motorizados e não motorizados existentes no entorno da área de estudo para a setorização das atividades a serem propostas;
- 4.11. O projeto urbanístico deve buscar soluções baseadas na natureza, visando incorporar práticas sustentáveis, inspiradas em ecossistemas saudáveis e que sirvam para enfrentar desafios e buscar atingir os objetivos para o Desenvolvimento Sustentável;
- 4.12. Implantar, se possível, medidas para a ampliação do uso de bicicletas para os deslocamentos na área de estudo;

5. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

5.1. DESENHO URBANO

- 5.1.1. A configuração do parcelamento deve evitar a constituição de becos e vazios intersticiais que possam resultar em espaços públicos sem vitalidade e inseguros;
- 5.1.2. Devem ser proibidas fachadas cegas e fundos de lotes voltados para o logradouro público - entende-se por logradouro público área não-edificada, de uso comum e público, portanto são ruas, avenidas, alamedas, praças, largos, travessas, becos, jardins, parques, viadutos, pontes, rodovias, estradas, caminhos e outros;
- 5.1.3. Considerar a ocupação existente no entorno, a fim de constituir um tecido urbano integrado e com diversidade de funções;
- 5.1.4. Considerar as orientações constantes no [Estudo Técnico n.º 03/2017 – Fachada Ativa](#), disponível para download no site desta Secretaria;
- 5.1.5. Considerar as dimensões mínimas e máximas da unidade imobiliária a ser criada, de acordo com o estabelecido nos incisos II, IV e V do art. 43 do [PDOT](#):
II - área mínima igual a 125m² (cento e vinte e cinco metros quadrados) e frente mínima de 5m (cinco metros) na macrozona urbana, à exceção das ZEIS e da Zona de Contenção Urbana;
IV - área máxima de lote igual a 500.000m² (quinhentos mil metros quadrados) na Zona de Contenção Urbana;
V – área máxima do lote igual a 10.000m² (dez mil metros quadrados) para habitação unifamiliar e a 60.000m² (sessenta mil metros quadrados) para habitação coletiva ou condomínio urbanístico, exceto nas áreas integrantes da Estratégia de Regularização Fundiária;

5.2. SISTEMA VIÁRIO, ACESSIBILIDADE E TRANSPORTE PÚBLICO

- 5.2.1.** Garantir rotas acessíveis ao pedestre, contínuas e facilmente perceptíveis, objetivando a segurança, a qualidade estética e a integração da área de intervenção ao entorno;
- 5.2.2.** Garantir passeio acessível, desobstruído, com largura mínima, inclinação transversal máxima, nivelado ao longo das ruas e especificação da superfície conforme ABNT NBR 9050/2020;
- 5.2.3.** Definir materiais para a pavimentação das calçadas que suporte alto tráfego de pessoas, seja segura contra deslizos, e resistente a intempéries;
- 5.2.4.** Prever nas proximidades de rampas e de passarelas de acesso principais às edificações: faixas de travessias de vias; rebaixamento de meios-fios ou nivelamento entre calçada e via; sinalização horizontal e vertical educativa ou de advertência;
- 5.2.5.** 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);
- 5.2.6.** Seguir o disposto no [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;
- 5.2.7.** Garantir que os estacionamentos conttenham paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;
- 5.2.8.** Observar as proporções necessárias para atender o percentual de vagas destinadas às pessoas com mobilidade reduzida, aos idosos, às motocicletas e a bicicletas conforme definidos em legislação específica;
- 5.2.9.** Atender a critérios de acessibilidade e de manutenção da permeabilidade do solo nos estacionamentos, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal;
- 5.2.10.** Definir pontos de travessia para pedestres nas vias com base na legislação viária vigente e ABNT NBR 9050:2020;
- 5.2.11.** Seguir o estabelecido na [Lei nº 2.477, de 18 de novembro de 1999](#), cumprindo as exigências de vagas para idosos, pessoas com deficiência e paraciclos;
- 5.2.12.** Considerar as disposições da [Lei nº 4.317, de 09 de abril de 2009](#), que institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência;
- 5.2.13.** Garantir uma superfície de rolamento regular, antiderrapante, impermeável e se possível, de aspecto agradável, além de prever a drenagem adequada para evitar a formação de poças de água na via ciclável;
- 5.2.14.** Prever medidas de moderação de tráfego motorizado priorizando a segurança dos ciclistas;
- 5.2.15.** Incentivar os deslocamentos não motorizados e a integração com os modais de transporte público coletivo;
- 5.2.16.** Para o caso de implantação de ciclovia próxima à calçada de pedestre, é aconselhável que a superfície da ciclovia e do passeio sejam visualmente diferenciadas para que não haja a invasão da ciclovia pelo pedestre e vice-versa;
- 5.2.17.** Importante destacar que a área de estudo está diretamente afetada pela diretrizes do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF, aprovada pela [Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011](#), dentre os projetos derivados está o *Bus Rapid Transit* (BRT), com previsão de implantação do Eixo Noroeste do BRT, atualmente em obras na Av. Hélio Prates, via implantada entre as quadras CNM 01 e CNM 02, conforme destaque na **Figura 16**;

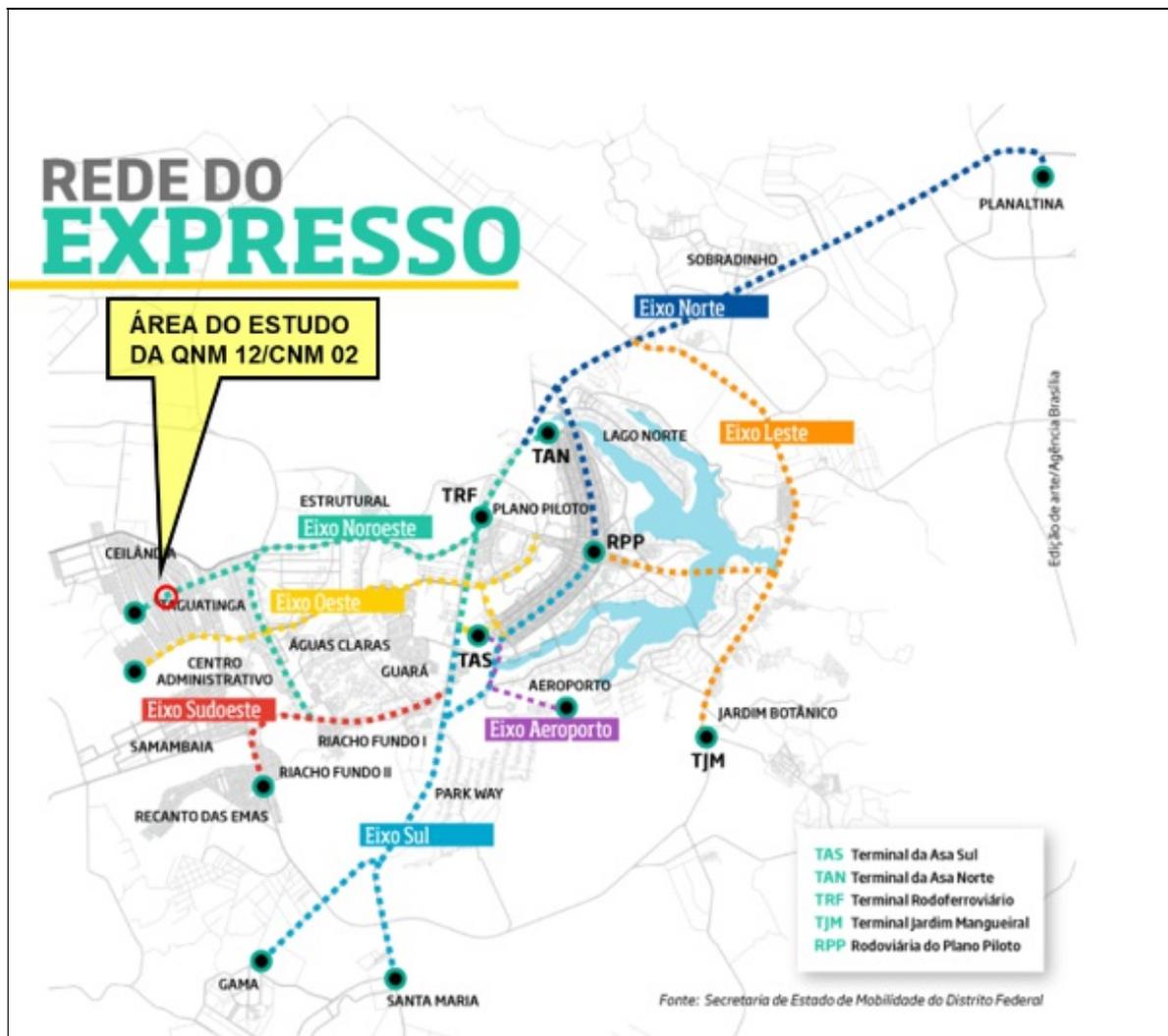


Figura 16: Mapa da Rede do Expresso BRT/DF, fonte SEMOB/DF

5.3. DIRETRIZES PARA A QNM 12

5.3.1. OBSERVAÇÕES DO PARECER DO DOCUMENTO SEI (35154573) DO PROCESSO 0111-001182/2002

5.3.1.1. Desenvolvido por meio do processo SEI 0111-001182/2002, o Projeto de Urbanismo URB - 099/2001 em seu Memorial Descritivo - MDE, diz: "O presente projeto urbanístico versa sobre a complementação e requalificação do parcelamento das quadras QNM 12, CNM 01 e CNM 02, localizadas em áreas integrantes do Centro Urbano de Ceilândia, cujo Plano Diretor Local (PDL de Ceilândia – Capítulo V, Art.102, Itens I, II, III e IV) estabelecia diretrizes para atender a necessidade de consolidação do Centro Urbano como marco referencial para a cidade."

5.3.1.2. Dessa forma, a TERRACAP enviou o referido processo para esta SEDUH que submeteu à DIOEST para análise e parecer sobre o Projeto de Urbanismo URB - 099/2001. Em resposta, esta unidade emitiu o parecer consubstanciado no documento SEI (35154573), dele destacamos as seguintes informações:

"1. A proposta de intervenção no sistema viário da QNM 12 (vias transversais) é caracterizada como uma consolidação da real situação (Mapa 3 da Figura 2), uma vez que o sistema viário existente (implantado informalmente) difere das plantas originais, CST PR - 902/1, 903/1, 904/1, conforme mostra o Mapa 1 da Figura 2, a URB-099/01 propõe a desconstituição de lotes (Mapa 2 da Figura 2) , conforme o item "Áreas a serem afetadas", como segue:

"Afetação dos lotes 22 e 24 e de parte da área do lote 26 da via NM 12-A, sendo 1450,05 m² do lote 22, 1307,55m² do lote 24 e 855,11m² referente a parte do lote 26, tendo as respectivas áreas incorporada ao sistema viário, para a criação de duas vias, cada qual com sua mão direcional, com caixa de 11,00m cada uma e a criação de uma praça central. Estas vias conectam a via NM 12-A à via M2, fazendo a ligação com as vias laterais da EQNM 18/20.

Afetação de 12,50m² do lote 20 e de 12,50m² do lote 22 que serão incorporados à via de circulação criada entre a via NM 12-B e à via M1, com duas mãos direcionais e caixa de via de 16,50m."

2. Ainda sobre essa proposta, não há no MDE-099/01 consulta ao DETRAN/DF sobre estas intervenções viárias, embora algumas das vias estejam implantadas, informalmente, ou seja, sem estudos específicos, como é o caso do cruzamento de vias locais com via de circulação, Via M2, que requer parecer técnico sobre o fluxo proposto, entre as vias locais da QMN 12 e as EQNM 02/04 e EQNM 18/20, tendo em vista que o entroncamento com a Via M2 é de complexa solução, uma vez que esta via é composta de canteiro central, com índice elevado de circulação de veículos e pedestres, inclusive de transporte público, podendo ter como solução a semaforização do local;

3. Com relação a proposta para as vias longitudinais, alertamos para a falta de solução/sinalização para acessibilidade ao pedestre, já preconizada pelas plantas anteriores (CST PR - 902/1, 903/1, 904/1) na forma de um traçado, denominado VP-1, configurado pela permeabilidade do desenho urbano. Para tanto, as normas de acessibilidade devem ser levadas em consideração, como por exemplo a NBR 9050, entre outras, bem como atender as recomendações do Guia de Urbanização (<http://www.seduh.df.gov.br/guia-urbanizacao/>);



Figura 2: Sistema viário, Mapa 1 - Planta PR (Mapoteca/SEDUH), Mapa 2 - Proposta URB - 099/01 (TERRACAP), Mapa 3 - Situação real (Geoportal/SEDUH)"

5.3.1.3. Assim, mantemos as mesmas observações sobre as intervenções viárias propostas na URB - 099/2001, salientando que não foi apresentada, até a presente data, consulta ao Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF sobre o conflito gerado com o cruzamento das vias locais com as vias de circulação M 1 e M 2;

5.3.1.4. Ainda sobre a proposta de intervenção viária sugerida pela URB - 099/2001, alertamos quanto ao conflito gerado pelo entrelaçamento criado com a proposta de criação de ligação entre as vias internas NM - 12A e NM - 12B, o conflito é agravado pelo curto espaço para a transposição do fluxo de veículos, conforme aponta o detalhe na Figura 3 do referido parecer do documento SEI (35154573), **implicando em uma solução que neutralize tal conflito;**

"4. Alertamos para a intervenção que cria as ligações longitudinais entre as vias NM 12B e NM 12A, quanto ao entrelaçamento de fluxos criado no cruzamento com a via NM 12A, o "taper" para o cruzamento da via é demasiadamente curto para a transposição do fluxo de veículos (seta vermelha), provenientes da via de ligação entre a NM 12B, para acessar a via de ligação entre os seguimentos da via NM 12A, Figura 3, salientando que a proposta promove ligação franca entre a NM 12 e as entrequadras EQNM 18/20 e EQNN 17/19, aumentando o fluxo de veículos na via NM 12A;



Figura 3: Entrelaçamento entre a via NM 12A e via de ligação entre as vias NM 12B e NM 12A, detalhe da URB-099/01 (TERRACAP)"

5.3.1.5. Com o propósito de salvaguardar as características do ELUP, o presente estudo propõe que a via de ligação entre a NM -12A e NM -12B sugerida pela URB - 099/2001 seja concebida na forma de uma via compartilhada;

5.3.1.6. A rua compartilhada é caracterizada por não haver segregação entre a faixa de rolamento para os veículos e os passeios públicos, dispostos em um mesmo nível, separados ou distinguidos apenas por arborização, balizadores, e pisos diferenciados, o compartilhamento viabilizará um melhor dimensionamento das calçadas, contribuindo para o adequado tratamento da acessibilidade e para a criação de espaços de convívio, necessários nas centralidades urbanas;

5.3.1.7. No mesmo parecer a DIOEST destaca do Plano Diretor Local de Ceilândia - PDL, Lei Complementar nº 314/2000, o seu artigo 32, que diz:

"Seção IV

Do Sistema Viário Secundário

Art. 32. Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes de intervenção para as vias secundárias: (grifo nosso)

I - adequação das interseções das vias secundárias com as principais, considerando a nova hierarquia viária indicada no mapa 4 do anexo I;

II - reformulação do sistema viário das entrequadras, por meio: (grifo nosso)

a) da criação de vias laterais às entrequadras, pela interligação dos segmentos de vias locais existentes;

b) da operação das vias laterais às entrequadras em sistema binário; (grifo nosso)

c) do estabelecimento de um sistema de interligação transversal da cidade pelo prolongamento das vias laterais às entrequadras, nos seguintes trechos: (grifo nosso)

- EQNM 21/23 até EQNP 28/32;

- EQNM 17/19 até EQNN 18/20;

- **EQNM 18/20 até EQNN 17/19;** (grifo nosso)

- EQNM 22/24 até EQNP 15/11;

- EQNM 24/26 até EQNN 23/25;

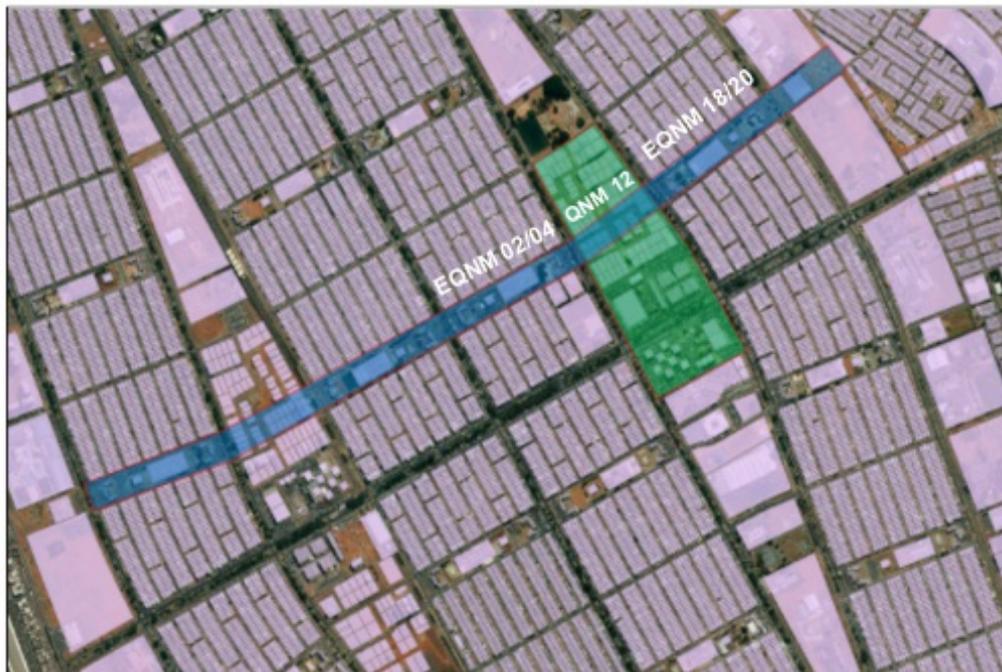


Figura 4: Intervenção viária entre as entrequadras EQNM 18/20 e EQNM 17/19, Geoportal/SEDUH"

5.3.1.8. A intervenção viária preconizada no artigo 32 do PDL reforça a necessidade do perfeito ajuste entre as intervenções na QNM 12 e o sistema viário das EQNM 02/04 e EQNM 18/20, conforme mostra o destaque em azul da Figura 4 do documento SEI (35154573);

5.3.1.9. De forma a subsidiar a presente análise, esta DIOEST elaborou o Mapa da **Figura 17** com a plotagem das informações disponíveis no aplicativo *Google Maps*, sobre o nível de tráfego, nas vias internas e circundantes a QNM 12, onde podemos observar um fluxo de moderado a lento próximos ao sistema viário das EQNM 17/19 e 18/20 com as vias M 1 e M 2;

5.3.1.10. A preocupação quanto a adequada solução para essas intersecções é pertinente, tendo em vista que a proposta implica em incremento de habitações multifamiliares na QNM 12 e seu consequente aumento no número de veículos, assim, é necessária a elaboração de estudo de tráfego levando em consideração as premissas do aumento da população na área de estudo e seu impacto nas vias de circulação;



Figura 17: Mapa do nível de tráfego nas vias internas e circundantes a QNM 12, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH com informações do tráfego do *Google Maps*

5.3.1.11. Finalizando as observações do parecer do documento SEI (35154573), alertamos para a ocupação do canteiro central da Av. Hélio Prates por Posto de Abastecimento de Combustível - PAC, Figura 6 do referido documento, conforme segue o texto da DIOEST:

"c) Quanto a área para Posto de Abastecimento de Combustível - PAC, mencionada no Quadro Síntese de Unidades Imobiliárias e das Áreas Públicas do MDE - 099/01, alertamos para o fato de que o lote, embora esteja referenciado na planta PR-193/1 (destaque em verde na Figura 5) e tenha o seu registro cartorial, não há parâmetros de uso e ocupação, como podemos observar na Figura 6 (Mapas 1 e 2), o lote não consta das bases de lotes registrados e da LUOS, bem como é objeto de desapropriação devido ao projeto do futuro Eixo Oeste, Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011 (que aprova o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU), a ser implantado na Av. Hélio Prates, conforme os autos do processo SEI 00090-00009274/2019-57 e Art. 25 do PDTU em destaque abaixo. Alertamos para o fato desta informação não constar do MDE-099/01.

"Art. 25. A infraestrutura necessária à implantação dos eixos de transporte compreende:

I – Eixo Oeste: (grifo nosso)

a) EPIG – Estrada Parque Indústrias Gráficas;

b) ESPM – Estrada Setor Policial Militar;

c) Avenida Hélio Prates; (grifo nosso)

(...);



Figura 6: PAG da Av. Hélio Prates 9 (Mapa 1 - Lotes Registrados, Mapa 2 - Lotes LUOS), Geoportal/SEDUH"

5.3.2. USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

5.3.2.1. Em análise ao MDE - 099/2001, identificamos que a proposta para o uso dos lotes da QNM 12 foi de adotar a **Unidade de Uso e Ocupação do Solo - UOS CSIIR** para a maior parte de suas unidades, como podemos observar na **Figura 18**, parte integrante do referido Memorial Descritivo;



Figura 13 – Distribuição dos Usos

Figura 18: Croqui de usos do MDE 099/2001, Projeto de Urbanismo URB 099/2001, fonte TERRACAP

5.3.2.2. No seu Quadro de Unidades Imobiliárias o MDE 099/2001 estabeleceu uma faixa de áreas para os lotes que vai de 594,00m² até 1.474,63m², dessa forma, baseado nas informações do **Anexo III - Quadro 8A - Parâmetros de Ocupação do Solo / Ceilândia** da LUOS, esses lotes são enquadrados no código **912**, conforme podemos observar no detalhe da tabela da **Figura 19**.

Anexo III - Quadro 8A - Parâmetros de Ocupação do Solo / Ceilândia															
CÓDIGO	UOS	FAIXA ÁREA(m ²)	CFA B	CFA M	TX OCUP (%)	TX PERM (%)	ALT MAX	AFR	AFU	AF LAT	AF OBS	MARQUISE	GALERIA	COTA SOLEIRA	SUBSOLO
912	CSIIR 2	500<as2400	2,00	6,00	80	10	64,50	-	-	-	-	-	-	ponto médio da testada frontal	permiído-tipo 2

Figura 19: Detalhe do Quadro 8A, do Anexo III da LUOS, (<http://www.seduh.df.gov.br/texto-luos/>)

5.3.2.3. Portanto, os principais parâmetros de uso e ocupação para os lotes **CSIIR 2** para o código **912**, são:

- **Coefficiente de Aproveitamento Básico (CFA B): 2,00**
- **Coefficiente de Aproveitamento Máximo (CFA M): 6,00**

- **Taxa de Ocupação (%)**: 80
- **Taxa de Permeabilidade (%)**: 10
- **Altura Máxima (m)**: 64,50

5.3.2.4. Como base na populacional máxima estimada em aproximadamente **23.000,00** habitantes na QNM 12, conforme **Tabela 1** do item **5.3.3.2.**, e na informação da Subsecretaria de Patrimônio Imobiliário - SPI/SEPLAD de que os lotes 26, 28 e 30 da via NM - 12B, destinados para Ensino Infantil, e lotes 32 da via NM - 12A e 32 da via NM - 12B, destinados para ensino básico, ainda estão na carga patrimonial da TERRACAP, estes devem ser definidos pelo projeto como **UOS Inst EP**, garantindo a manutenção da destinação original, assim como atender a demanda da futura população local;

5.3.2.5. Outra importante exigência preconizada na LUOS é o conceito da **Fachada Ativa**, que foi baseado na definição contida no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, aprovado pela Lei nº 16.050/2014, em que define:

"**Fachada Ativa**: corresponde à exigência de ocupação da extensão horizontal da fachada por uso não residencial com acesso direto e abertura para o logradouro, a fim de evitar a formação de planos fechados na interface entre as construções e os logradouros, promovendo a dinamização dos passeios públicos (PDE, 2014; LPUOS, 2016)."

5.3.2.6. A **Fachada Ativa** tratada na LUOS teve como subsídio o **Estudo Técnico nº 03/2017 – COINST/SUGEST/SEGETH**

5.3.2.7. A LUOS em seu artigo 33, diz:

"Art. 33. O tratamento das divisas dos lotes com logradouros públicos define formas de interação entre o espaço privado e público, mediante:

(...)

II – fachada ativa obrigatória, nas seguintes UOS e condições[\(Inciso Alterado\(a\) pelo\(a\) Lei Complementar 1007 de 28/04/2022\)](#) (grifo nosso)

a) CSIIR 2, quando ocorre uso residencial; (grifo nosso)

b) CSIIR 2 e CSIIR 2 NO, quando para ofertar vagas de veículos acima da cota de soleira.

(...)"

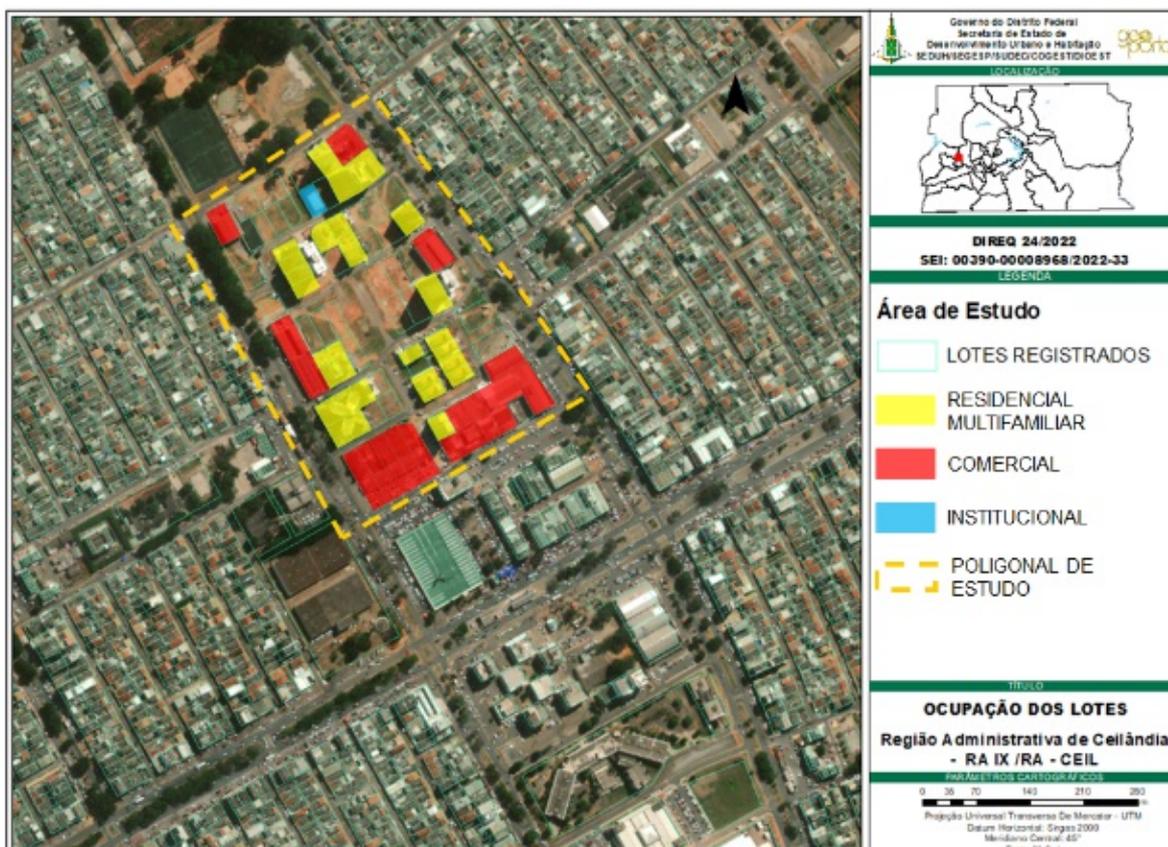


Figura 20: levantamento da ocupação atual dos lotes da QNM 12, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

5.3.2.8. Assim, considerando as observações do levantamento apresentado no item 3. **DIAGNÓSTICO** destacamos os seus subitens 3.3.6 a 3.3.8, que descrevem a **falta de urbanidade** expressa pelas fachadas das edificações aprovadas com base no PDL e a necessidade de regatar esse importante aspecto urbanístico em áreas centrais, como é o caso da QNM 12;

5.3.2.9. Dessa forma, é fundamental que a NGB 099/2001 deixe claro a **obrigatoriedade** dos "**usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, simultaneamente ou não, e admitido o uso residencial desde que este não ocorra voltado para o logradouro público no nível de circulação de pedestres**", dispositivo previsto no 5º da LUOS;

5.3.2.10. Importante salientar que essa obrigatoriedade é fundamental, tendo em vista que existem vários lotes vazios, conforme mostra a **Figura 20**, e que essa ambiência desejada da urbanidade oriunda da implantação de lojas comerciais no térreo das edificações ainda é possível de ser implantada;

5.3.3. DENSIDADE POPULACIONAL

5.3.3.1. O presente estudo elaborou o Mapa da **Figura 21** com a área estimada da poligonal da QNM 12 para subsidiar os cálculos das densidades;

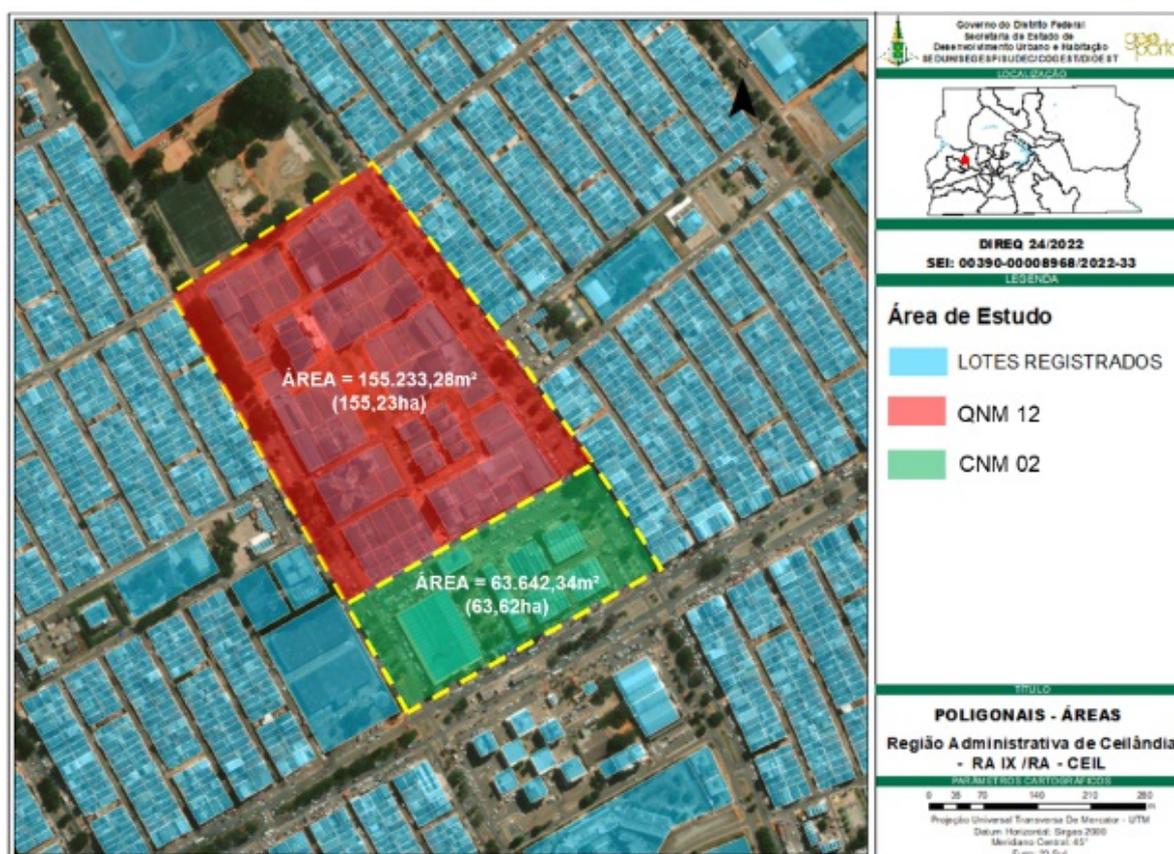


Figura 21: Mapa das áreas das poligonais de estudo, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

5.3.3.2. Conforme o Subitem 3.1.5, a QNM 12 está localizada na **Zona de Média Densidade**, de acordo com o PDOT, portanto, a faixa de densidade e a população mínima e máxima, são descritas na tabela a seguir (**Tabela 1**):

Zona de uso e ocupação	Área (ha)	Densidade admitida (hab/ha)	População mínima (hab)	População máxima (hab)
Zona de Média Densidade	155,23	(> 50 e < 150)	7.761,50	23.284,50

5.3.4. ÁREAS PÚBLICAS

5.3.4.1. Da área parcelável, 15% devem ser destinados a EPC e ELUP, de uso e domínio público, conforme o art. 43 do [PDOT](#), que diz:

"Art. 43. Para novos parcelamentos urbanos, fica estabelecido:

I – percentual mínimo de 15% (quinze por cento) da área da gleba para equipamentos urbanos e comunitários e espaços livres de uso público, à exceção da Zona de Contenção Urbana, das Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS e de parcelamentos de características industriais, que terão parâmetros próprios estabelecidos pelo órgão de planejamento urbano do Distrito Federal; (...)"

5.3.4.2. Os ELUPs devem ser integrados ao tecido urbano por meio das vias, calçadas, ciclovias/ciclofaixas, de modo a propiciar o acesso à população dessas áreas;

5.3.4.3. Os ELUPs devem constituir espaços públicos qualificados de lazer e recreação para a população, com infraestrutura e mobiliário urbano que proporcionem atividades diversificadas, incentivando a sua apropriação pela população e incorporando áreas de vegetação nativa existente quando possível;

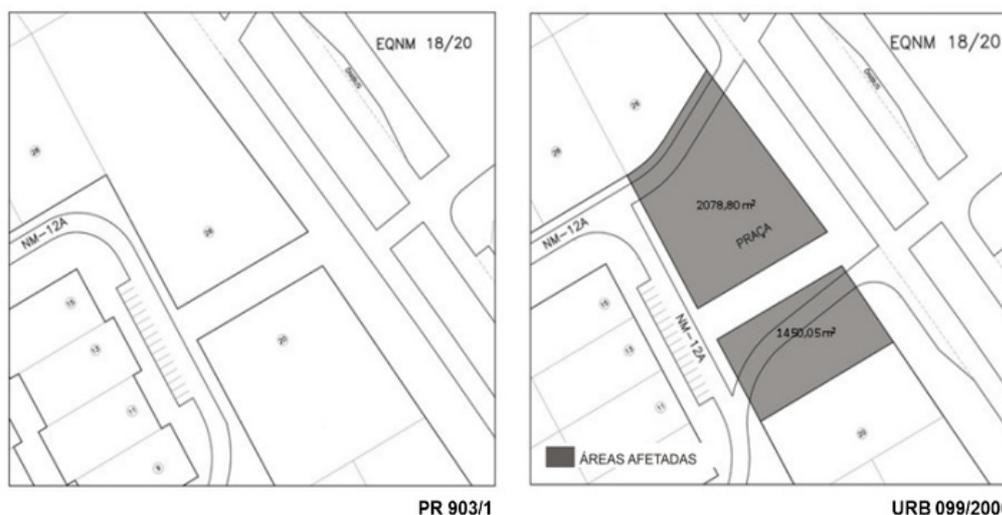
5.3.4.4. Os ELUPs devem estar localizados em áreas de franco acesso, a fim de garantir seu uso pela população;

5.3.4.5. Não são considerados ELUPs as nesgas de terra onde não seja possível inscrever um círculo com raio mínimo de 10,00 metros;

5.3.4.6. Não são considerados ELUPs canteiros centrais de vias e rodovias, como quaisquer outras áreas pertencentes ou remanescentes de elementos de sistema viário, principalmente áreas não ocupadas de rotatórias, recuos das faixas de aceleração e redução, elementos organizadores de vagas de estacionamento.

5.3.4.7. Observar o que estabelece o artigo 22 da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro e 1979 que dispõe que a partir do registro do parcelamento do solo, as vias e praças, os espaços livres e as áreas destinadas a edifícios públicos e outros equipamentos urbanos, passam a integrar o domínio do poder público;

5.3.4.8. A proposta do Projeto URB 099/2001 de eliminar os lotes 22 e 24 e de parte da área do lote 26 da via NM 12-A para a criação de uma praça, tem a justificativa de compensação de áreas suprimidas das praças localizadas na CNM 01 e CNM 02, além de viabilizar a necessária permeabilidade viária que permitirá criar um sistema binário, que além de agregar segurança ao tráfego da QNM 12, permitirá a ligação mais franca com as Entrequadras EQNM 02/04 e EQNM 18/2, conforme **CROQUI 06** do MDE 099/2001;



CROQUI 06

5.3.5. ACESSIBILIDADE E PERMEABILIDADE AO PEDESTRE E AO CICLISTA

5.3.5.1. Verificou-se a existência de ciclovia implantada no canteiro central da Via M - 1, conforme destacado na **Figura 22**;

5.3.5.2. Sendo uma área central a QNM 12 é importante que o projeto de urbanismo contemple um sistema cicloviário e que este seja integrado com a ciclovia implantada na via M 1 e com as EQNM e EQNN;

5.3.5.3. A Ciclomobilidade é uma realidade no Distrito Federal, a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB é a responsável por sua implantação, portanto, é fundamental que a concepção das ciclovias e suas conexões com a malha cicloviária, implantada ou projetada, seja efetivada, assim como a desejada integração com outros modais de transporte público, referência na página da SEMOB (<https://semob.df.gov.br/bicicletas-compartilhadas/>);



Figura 22: ciclovia implantada próxima a área de estudo, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

5.3.5.4. As Plantas Registradas PR 903/1 e 904/1 sugerem para QNM 12 a concepção de um caminho (VP-1) configurado como ELUP com proposta clara de permeabilidade urbana, em especial ao pedestre e ao ciclista, esse caminho deve ser preservado, com acessibilidade e dotado de travessias sinalizadas, do tipo "traffic calming", como previsto em projeto, conforme detalhes da **Figura 23**, assim como deverá ter tratamento paisagístico que garanta o conforto ambiental do usuário;



Figura 23: Detalhe da Planta Registrada - PR 903/1 em que mostra a travessia de pedestres do tipo "*traffic calming*", Mapoteca/SEDUH

5.3.5.5. Como instrumento da "leitura da cidade", a DIOEST fez vistoria na QNM 12 percorrendo o caminho da permeabilidade prevista na Planta Registrada - PR 903/1, definida como a VP - 1, de forma a documentar a atual condição desse espaço;

5.3.5.6. O percurso inicia na CNM 02 e se estende até o Espaço Livre de Uso Público - ELUP da QNM 14, como podemos observar na **Figura 24**, pela documentação fotográfica percebemos que esse espaço é carente de infraestrutura, principalmente para o pedestre e para o ciclista, na maior parte do percurso não há pavimentação e nem iluminação pública, o local é desprovido de tratamento paisagístico e de arborização;



Figura 24: percurso na permeabilidade da QNM 12 prevista na Planta Registrada - PR 903/1, montagem da DIOEST sobre imagem do Geoportal e fotos da vistoria

5.3.5.7. O projeto deverá contemplar a preservação e urbanização do caminho indicado na **Figura 25**, de forma a garantir o deslocamento longitudinal de pedestres e ciclistas, garantindo a franca ligação entre áreas de interesse no centro urbano de Ceilândia com o importante eixo de transporte público, a Av. Hélio Prates;



Figura 25: permeabilidade na QNM 12 prevista nos projetos das Plantas Registradas PR 903/1 e 904/1, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

5.3.5.8. Toda a área assinalada como "permeabilidade a ser requalificada", **Figura 26**, deve ser dotada de ciclovia e passeio, as travessias devem ser niveladas proporcionando uma Zona 40 ou 30, a depender de estudos de tráfego, em alternativa a rótula proposta no documento SEI (35154573) apontado no subitem **5.3.1.4.**, áreas de convívio com mobiliários urbanos, arborização e paisagismo adequados às funções e utilização dos espaços livres, servindo como ambiente ideal, não apenas para o deslocamento de pessoas, mas que tenha urbanidade suficiente para que a comunidade identifique e adote esses espaços, criando um ambiente de pertencimento;

5.3.5.9. São previstos percursos para pedestres e ciclistas (como sugerido na **Figura 26**), assim como o tratamento de piso, mobiliários, paisagismo, iluminação e outras intervenções que sejam necessárias;



Figura 26: ocupação atual da QNM 12 e a proposta para de requalificação da permeabilidade urbana, montagem DIOEST sobre base SICAD com o uso do software Sketchup

5.3.5.10. Para uma análise mais completa sobre a futura configuração da QNM 12, se adotados os parâmetros estabelecidos pela LUOS, esta DIOEST elaborou a simulação da volumetria das edificações para os lotes vazios, ressaltamos o parâmetros altura como o mais expressivo, altura máxima de 64,5m;

5.3.5.11. A partir da simulação apresentada na **Figura 27**, o uso da UOS CSIR 2 nas edificações novas impõe um novo "sky line" para a QNM 12, configurada em uma massa construtiva que se sobrepõe as edificações anteriores que foram baseadas nos parâmetros do PDL;

5.3.5.12. Assim, ao observarmos a configuração volumétrica das edificações, **Figura 27**, podemos destacar da futura morfologia urbana da QNM 12 duas áreas que podemos assumir como vazios urbanos (ELUP) bem definidos, o primeiro seria o ELUP localizado entre os dois lotes de EPC (Inst EP) destinados para educação, o segundo é a área prevista pela URB - 099/2001 como praça;

5.3.5.13. Essas áreas devem ganhar destaque por serem espaços propícios a ocorrer encontros, configuradas em forma de praças, conciliando a verticalização das edificações que devem atender a demanda por habitação, em seus pavimentos superiores, e aos demais usos instalados nos pavimentos térreos, assim, com essa configuração em que as funções gregárias são enfatizadas, esses vazios são enclaves no tecido urbano que têm a função de equilibrar, ofertando um ambiente mais bucólico em contraponto ao volume construído;

5.3.5.14. Esses espaços devem ser caracterizados como praças, sobretudo se considerarmos que os lotes de Inst EP instalados no centro da QNM 12 guardam uma escala mais harmoniosa e devem receber tratamento que facilitem a integração desses com as praças, ou seja, devem ser dotados de mobiliários voltados as práticas esportivas como quadras polivalentes, parques infantis, Pontos de Encontros Comunitários - PEC, quiosques, entre outros, servindo de apoio não só para as escolas, assim como aos moradores, lembrando que, conforme a **Tabela 1** do subitem **5.3.3.2.**, a estimativa populacional para a área é de aproximadamente 23.000 habitantes, após a sua consolidação;

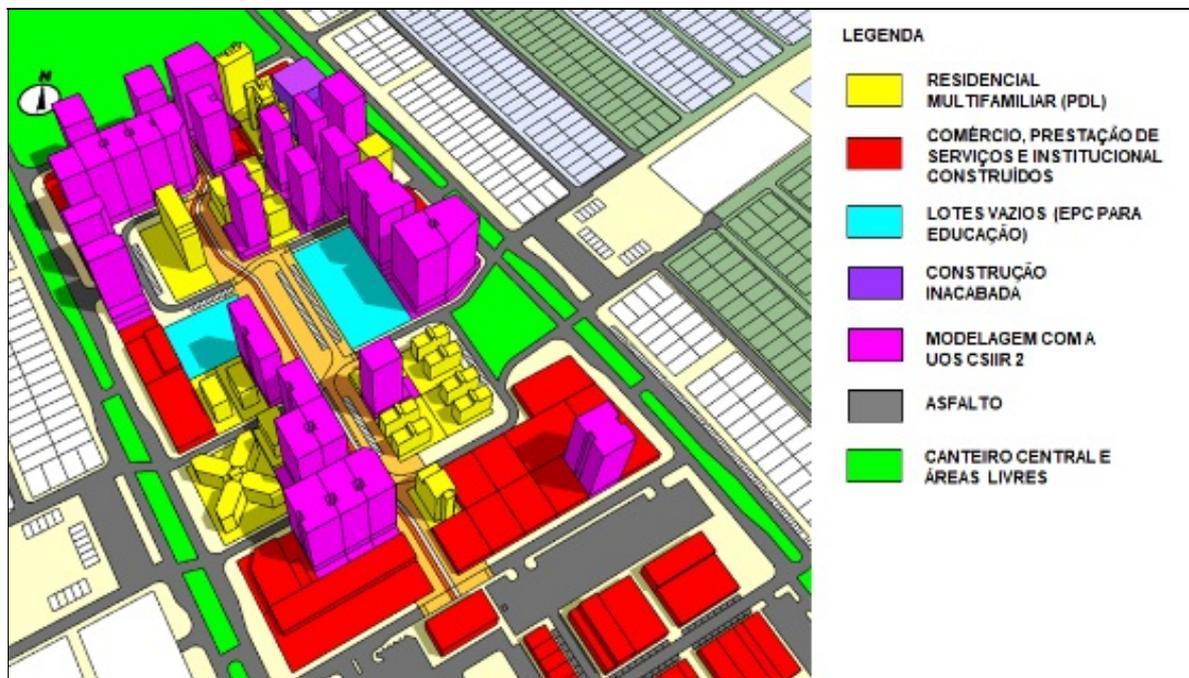


Figura 27: simulação volumétrica das edificações segundo os parâmetros da UOS CSIIR 2, montagem DIOEST sobre base SICAD com o uso do software Sketchup

5.3.5.15. Para garantir que a proposta de requalificação da permeabilidade urbana da QNM 12 seja efetivada, deverão ser removidas as ocupações de área pública que não têm respaldo normativo e prejudicam as ações públicas para o ordenamento territorial, assim, destacamos as principais ocupações de áreas públicas que devem ser removidas, conforme destaque na **Figura 28**;

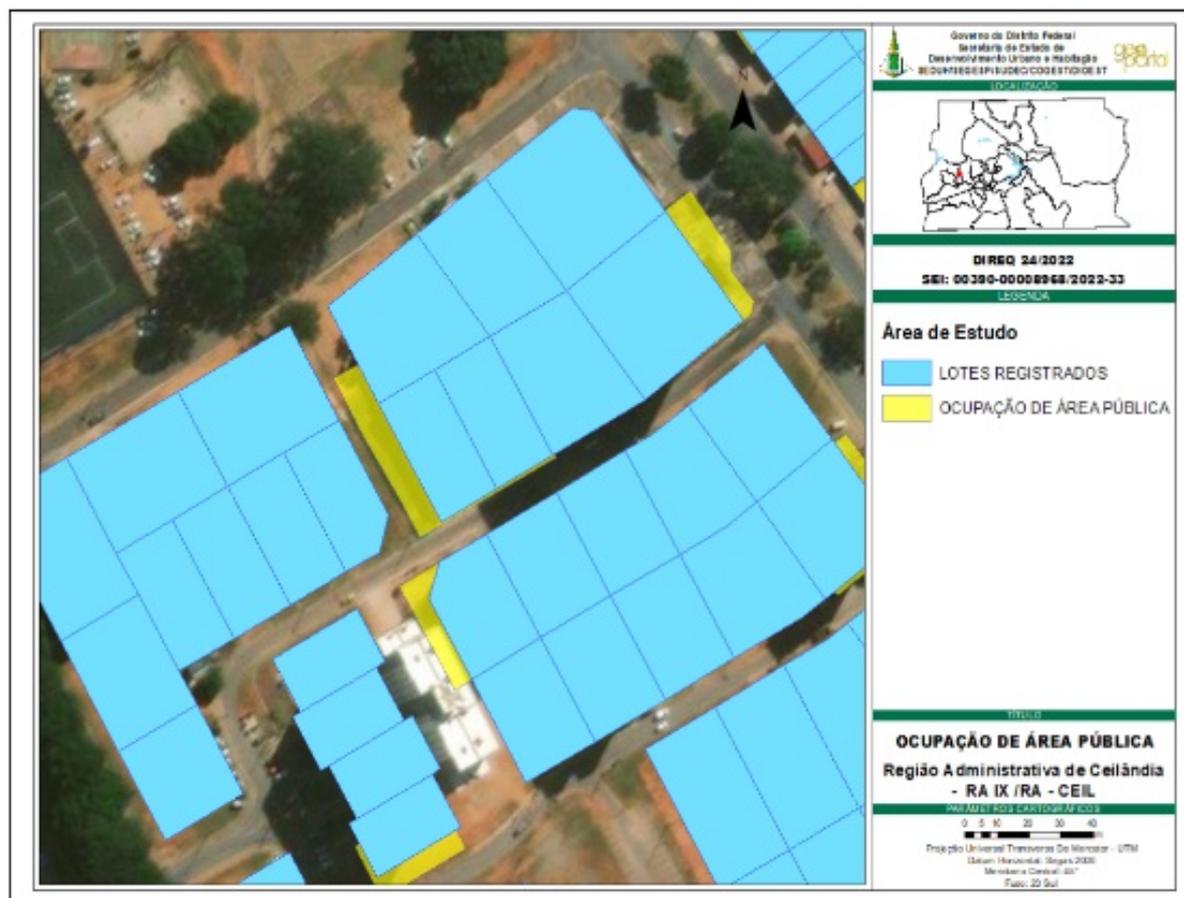


Figura 28: ocupação irregular de área pública na QNM 12, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

5.3.6.16. Deverá ser implantada cobertura arbórea ao longo das vias internas e no caminho marcado pela permeabilidade

longitudinal (VP - 1), destaque na **Figura 29**, lembrando que a proposta para arborização é uma indicação esquemática, cabendo ao projeto a adequada implantação e o quantitativo adequado das espécies a serem utilizadas;



Figura 29: proposta de paisagismo para a QNM 12, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

5.4. DIRETRIZES PARA A CNM 02

5.4.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

5.4.1.1. No Despacho - TERRACAP/DITEC/GEPRO/NUARQ, documento SEI (92513726), a TERRACAP solicita que seja destacada da proposta original a poligonal correspondente a quadra CNM 02, conforme segue o texto a seguir:

"Partindo-se do mesmo princípio que norteou que o projeto de requalificação das áreas públicas da CNM 01 ficaria aos cuidados da SEDUH, poder-se-ia ampliar a poligonal criada pela DIOEST para incluir também a CNM 02, uma vez tratar-se de área pública registrada, e por não haver qualquer unidade imobiliária sob alteração de projeto por parte da Terracap.

Assim sendo, sugerimos que a área compreendida pela CNM 02 faça parte da área de estudo por parte da SEDUH, conforme croqui abaixo (Figura 2), por tratar-se também de requalificação de área pública já registrada, e que o projeto de alteração de parcelamento desenvolvido por esta Terracap contemple apenas o trecho destacado em vermelho.



Figura 2: Proposta de inclusão da área compreendida pela CNM 02 na poligonal definida pela DIOEST"

5.4.1.2. Dessa forma, esta DIOEST desenvolveu os estudos para elaboração das diretrizes urbanísticas para a CNM 02 na mesma **DIREQ 24/2022**, porém, destacada da poligonal da QNM 12, atendendo a solicitação da TERRACAP;

5.4.1.3. A CNM 02 é caracterizada como uma quadra consolidada, todos os seus lotes estão ocupados, a sua área pública, embora dotada de infraestrutura, apresenta discrepâncias em relação ao projeto de urbanismo original, PR - 193/1, principalmente quanto aos estacionamentos públicos implantados nas porções laterais junto às vias M - 1 e M - 2, além das alterações no sistema viário com aberturas de vias, em especial nas laterais da sua praça;

5.4.1.4. Portanto, as diretrizes para a CNM 02 serão restritas às áreas públicas, sobretudo quanto a revitalização urbana e o ordenamento dos estacionamentos e do sistema viário;

5.4.2. ACESSIBILIDADE E PERMEABILIDADE AO PEDESTRE E AO CICLISTA

5.4.2.1. Ao estudarmos a CNM 02 observamos a existência de permeabilidades previstas em projeto, como destacado na **Figura 30**, porém, essas permeabilidades estão obstruídas em parte por estacionamentos não previstos, por obstáculos como quiosques instalados no meio dos percursos, por ambulantes instalados em calçadas, além de não possuírem infraestrutura adequada ao pedestre ou ao ciclista, em especial a de acessibilidade, como podemos observar nas fotos da vistoria feitas no local, **Figura 31**;



Figura 30: permeabilidade urbana na CNM 02, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH



Figura 31: levantamento fotográfico da vistoria nas áreas de permeabilidade urbana na CNM 02, montagem da DIOEST sobre imagem do Geoportal e fotos da vistoria

5.4.2.2. Esses percursos devem ser desobstruídos e posteriormente seja implantado projeto que favoreça o deslocamento seguro e confortável dos pedestres e ciclistas, uma vez que a quadra é passagem e destino dos usuários que acessam aos serviços instalados na região, tendo em vista que a sua localização é central e margeia um dos principais eixos de transporte público de média e alta capacidade, como é a Av. Hélio Prates;

5.4.2.3. A praça deve ter sua área parcialmente recuperada como compensação pela alteração de sua forma original e que as vias internas sejam adequadas para a acessibilidade, com as seguintes proposições:

- Alterar a disposição das vagas de estacionamento das atuais em 90° para vagas em baliza, paralelas ao meio-fio, transformar as vias do seu entorno em compartilhadas e diminuir a largura da circulação para, no máximo, 5,00 m, possibilitando o aumento das dimensões da praça e a consequente melhora nas condições de acessibilidade e no ordenamento da área, **Figura 32**;
- uma vez aumentada a sua área e ordenado o seu espaço, a praça poderá receber o necessário remanejamento dos abulantes instalados na calçada da Av. Hélio Prates;
- fechamento do acesso entre a praça e a Av. Hélio Prates implantado de forma irregular, essa ação é de grande importância, uma vez que o acesso conflita frontalmente com o ponto de ônibus, gerando um conflito viário que pode acarretar em acidentes de trânsito, **Figura 32**;
- quanto as vias internas e as servidões da quadra, devem ser transformadas em vias compartilhadas, possibilitando a esses espaços uma qualificação urbana voltada para privilegiar os pedestres e os ciclistas, atores fundamentais para o bom funcionamento das várias relações sociais que ocorrem naquela localidade;
- quanto as servidões, deverão ser dotadas de cobertura de proteção;
- Aas vagas dos estacionamentos deverão ser ordenadas e demarcadas, **Figura 33**, de forma que a quadra ganhe espaços para a acessibilidade, o paisagismo e a qualificação, essa intervenção é justificada pela incidência da CNM 02 com a área de influência dos eixos de transporte de média e alta capacidade;



Figura 32: proposta de intervenção na praça e nas vias e internas, montagem DIOEST sobre base SICAD com o uso do software Sketchup



Figura 33: proposta de intervenção nos estacionamentos, montagem DIOEST sobre base SICAD com o uso do software Sketchup

5.4.2.4. Deverá ser garantido o adensamento arbóreo para a CNM 02 nas vias internas, aproveitando as intervenções para adaptá-las em compartilhadas, que um de seus resultados é o aumento da área útil, possibilitando o plantio de espécies ao longo de seus percursos, como mostra a **Figura 34**;

5.4.2.5. Deverá ser prevista a adoção de cobertura vegetal também nessas áreas, por entender que são espaços muito abertos e expostos a radiação solar impactando diretamente na qualidade do ambiente;

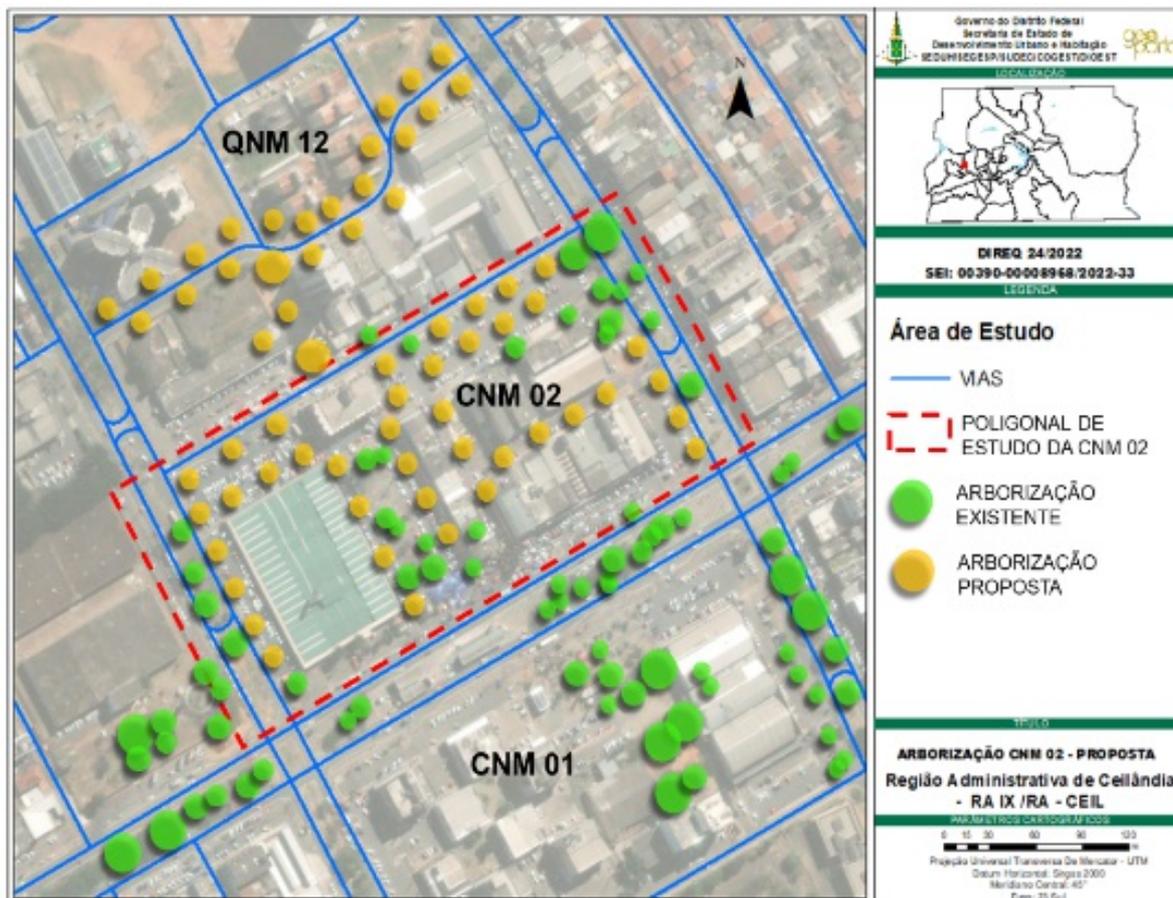


Figura 34: proposta de cobertura arbórea para a CNM 02, Mapa elaborado pela DIOEST sobre a base Geoportal/SEDUH

5.4.2.6. Implantar na praça barracas padronizadas e dispostas em duas alas, promovendo um pequeno *boulevard*, propício a receber os ambulantes instalados nas calçadas da Av. Hélio Prates, o espaço deve ser provido de uma nova urbanização que contemple não só as barracas, como também a infraestrutura de apoio necessária, com banheiros públicos, bebedouros, bancos, iluminação adequada, arborização, e outras que sejam necessárias, conforme croqui esquemático da **Figura 35**;

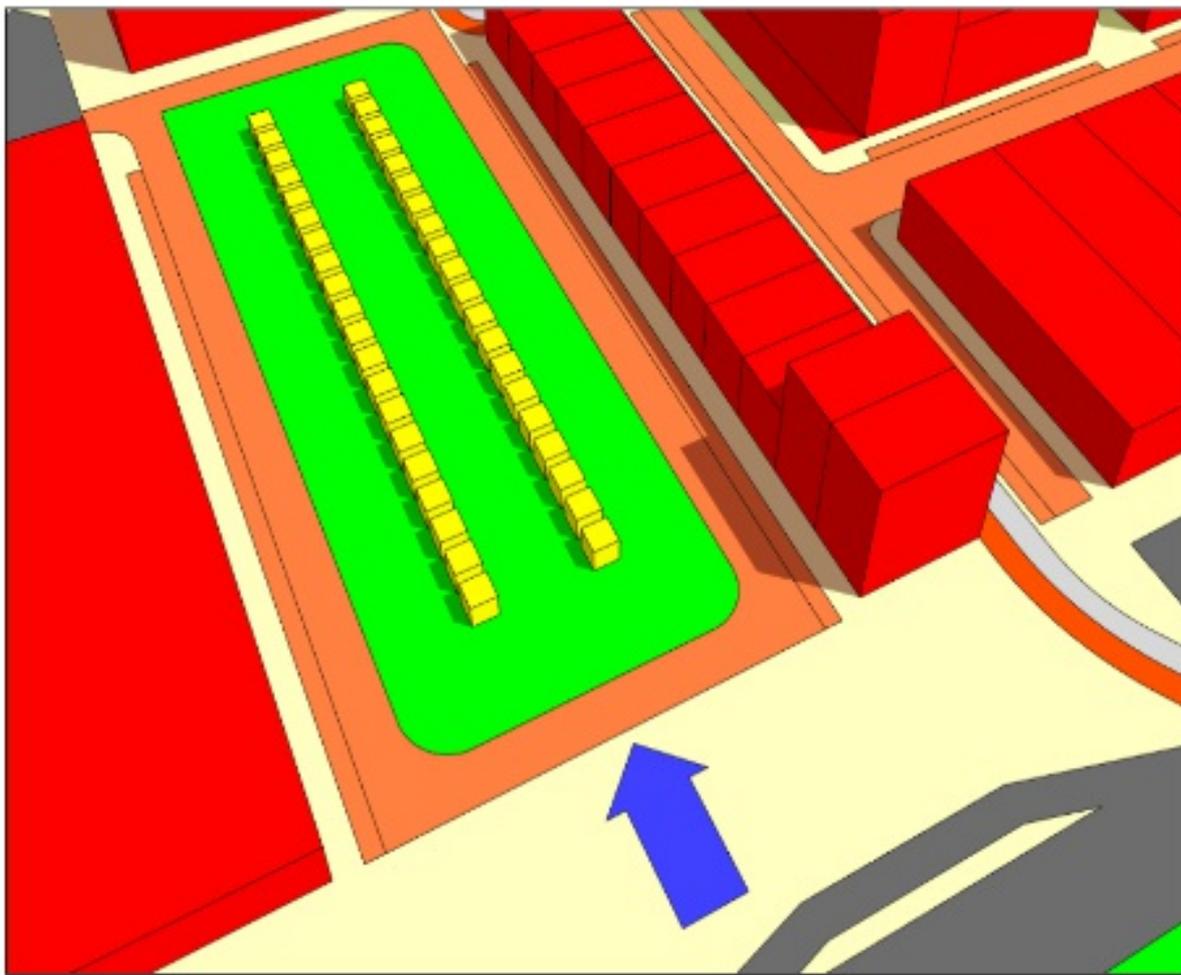


Figura 35: croqui esquemático que mostra a proposta de implantação de barracas para os ambulantes, montagem DIOEST sobre base SICAD com o uso do software Sketchup

5.4.2.7. Deve ser instalada cobertura protetora para as servidões de passagem de pedestres existentes, com material leve de forma a garantir o conforto ambiental dos usuários do local, assim como deverá receber urbanização que estabeleça um tratamento adequado a acessibilidade, que na presente situação é ausente, conforme detalhe da **Figura 36**;

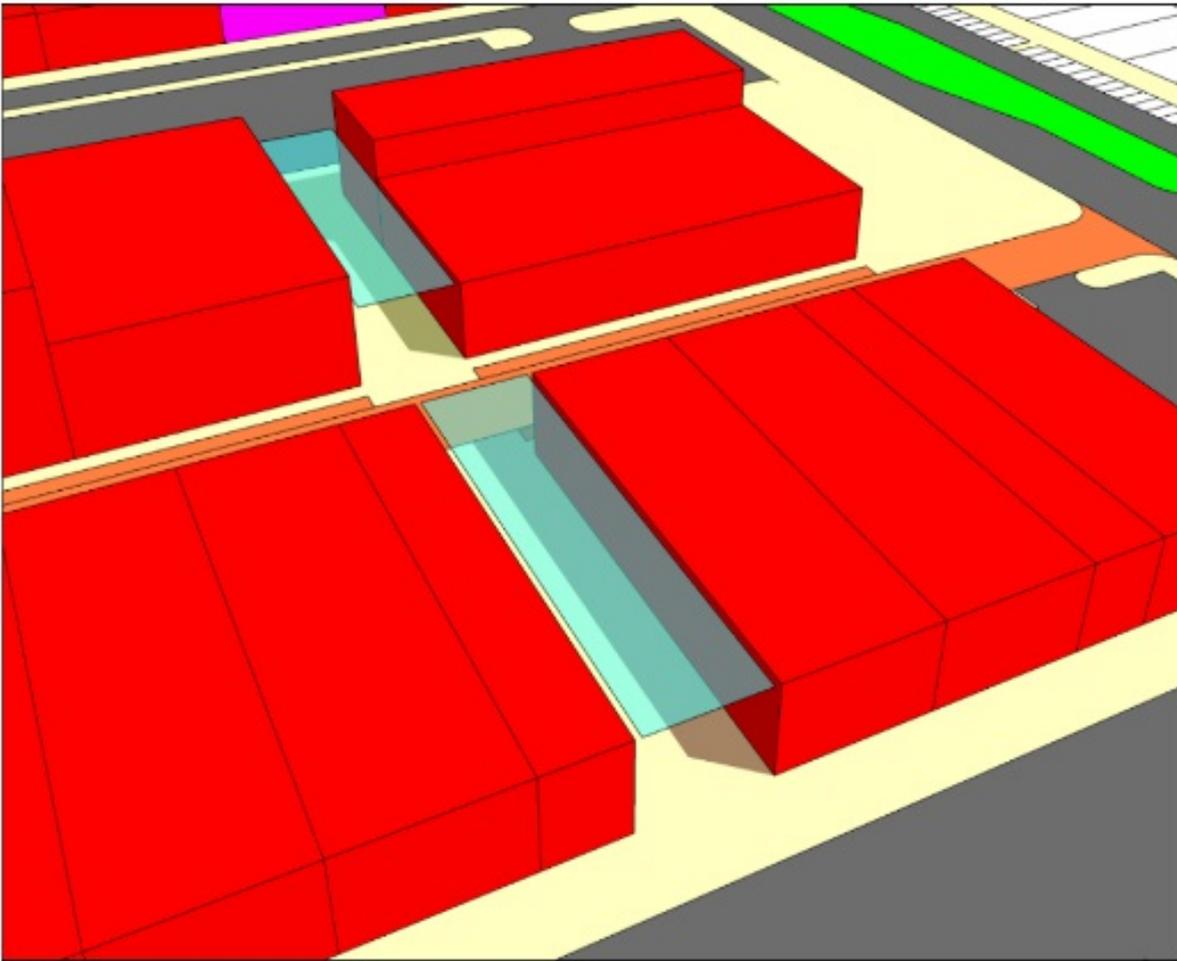


Figura 36: croqui esquemático mostrando os locais das servidões que devem receber cobertura protetora e urbanização para a acessibilidade, montagem DIOEST sobre base SICAD com o uso do software Sketchup

5.4.2.8. Como exemplo ilustrativo de intervenções urbanas em espaços públicos com características de ruas compartilhadas e espaços de convívio, segue as imagens da **Figura 37**;



Figura 37: alguns exemplos de ruas compartilhadas e espaços públicos de convívio, conforme proposto no estudo, fonte: (<https://br.pinterest.com/search/pins/?q=ruas%20compartilhadas&rs=typed>)

5.5. DIRETRIZES COMUNS PARA A QNM 12 E CNM 02

5.5.1. PAISAGISMO

5.5.1.1. Preservar as espécies arbóreas existentes, localizadas próximas às vias locais, e relocar as mudas recém-plantadas inserindo-a no contexto do projeto;

5.5.1.2. Priorizar o plantio de espécies nativas do Cerrado, encontradas no viveiro da Novacap, conforme dispõe a [Lei nº 6.364, de 26 de agosto de 2019](#);

5.5.1.3. Atender o que dispõe o [Decreto nº 39.469, de 22 de novembro de 2018](#), quanto à supressão e compensação de vegetação, o manejo da arborização urbana em áreas verdes públicas, necessárias para a execução do projeto;

5.5.1.4. Criar áreas de sombreamento nos espaços de convivência e contemplação;

5.5.1.5. Observar a escolha correta das espécies a serem utilizadas junto aos equipamentos e mobiliários urbanos, às calçadas e aos estacionamentos, bem como nas áreas de convivência, adequando-as ao espaço e ao uso urbano;

5.5.1.6. Garantir que o espaçamento entre as árvores esteja de acordo com as características da espécie utilizada;

5.5.1.7. Considerar para o projeto de paisagismo a largura das calçadas e canteiros, caracterização das vias, presença de fiação aérea e redes subterrâneas de infraestrutura, recuo e tipologia das construções, características do solo, clima da região, orientação solar, atividades predominantes e arborização existente;

5.5.1.8. Prever o sombreamento ao longo de espaços de passagem e também de permanência, utilizando-se da vegetação, sem, no entanto, comprometer a iluminação pública no período noturno e sem constituir obstáculos para a livre circulação dos pedestres, assim como para a sua permanência em determinados locais;

5.5.1.9. Não é permitido junto às calçadas:

- Espécies de pequeno porte e copa densa ou com ramos pendentes;
- Árvores caducifólias;
- Árvores com sistema radicular superficial, sendo o ideal o pivotante;
- Plantas dotadas de espinhos, as produtoras de substâncias tóxicas e as que desprendam muitas folhas, flores, frutos ou substâncias que tornem o piso escorregadio;
- Árvores que não sejam de fácil controle para a limpeza pública e cujas raízes possam danificar o pavimento.

5.5.2. MOBILIÁRIO URBANO

5.5.2.1. Instalar mobiliários urbanos (bancos, lixeiras, paraciclos, quiosques, iluminação, PEC, playground e outros) adequados ao local, que proporcionem conforto e segurança a todos os usuários, inclusive a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

5.5.2.2. Padronizar o mobiliário urbano 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;

5.5.2.3. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

5.5.2.4. Garantir a rápida compreensão do modo de uso de cada elemento;

5.5.2.5. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

5.5.2.6. Garantir que os mobiliários urbanos não constituam obstáculos para a livre circulação e para o estar dos pedestres, devendo ser instalados na faixa de serviço das calçadas e em locais adequados nas áreas de estar, de recreação e de convivência;

5.5.2.7. Prever projetos de comunicação visual e de sinalização para a área;

5.5.2.8. Propor projeto de iluminação pública para servir, principalmente, aos pedestres e ciclistas, com espaços públicos sombreados durante o dia e bem iluminados durante a noite, valorizando os espaços de convívio, bem como os elementos vegetais;

5.5.2.9. A altura da iluminação pública deve estar situada, preferencialmente, na escala do pedestre, entretanto, dificultando o acesso imediato à luminária;

5.5.2.10. Devem ser observadas as orientações contidas na Portaria nº 94/2020 e no [Guia de Urbanização](#) (SEGETH, 2017).

5.5.3. REDES DE INFRAESTRUTURA

5.5.3.1. Considerar as interferências com redes de concessionárias de serviço público projetadas e existentes no local;

5.5.3.2. Dotar as calçadas e ciclovias de iluminação pública e sinalizações de trânsito indicativas horizontal e vertical;

5.5.3.3. Instalar postes de iluminação pública compatíveis com a escala do pedestre e características do local, observando a norma ABNT NBR 5101 e NBR 15129;

5.5.3.4. Verificar a viabilidade econômica para alocar em subsolo o cabeamento aéreo presente nos espaços livres de uso público;

5.5.3.5. Prever rede de drenagem de águas pluviais, de acordo com a necessidade.

5.5.3.6. Observar as orientações constantes no [Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais Urbanas do Distrito Federal da ADASA](#).

5.5.4. SINALIZAÇÃO

5.5.4.1. A proposta de sinalização deve seguir as disposições da [Lei nº 9.503/1997](#), da [Resolução do CONTRAN nº 160/2004](#), do [Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do DENATRAN de 2007](#), da [NBR 9050/2020](#) e do [Decreto nº 39.272/2018](#), de forma a não obstruir o passeio livre dos transeuntes;

5.5.4.2. Prever sinalização horizontal e vertical educativa e/ou de advertência nas vagas preferenciais nos estacionamentos para deficientes, idosos e motocicletas, conforme a [NBR 9050/2015](#);

5.5.4.3. A instalação das placas de sinalização vertical merece atenção especial, cuidando-se para que não obstruam o passeio das calçadas.

6. DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1. Deverão ser consultadas as Concessionárias de Serviços Públicos (CEB, Neoenergia, Caesb, Telefonia, Novacap, SLU) solicitando informações relativas a interferências de rede (localização, profundidade, faixas de domínio) e a capacidade de atendimento para nortear e viabilizar as intervenções;

6.2. Os projetos de urbanismo devem ser elaborados em conformidade com a legislação vigente, em especial com o [Decreto nº 38.247 de 1º de junho de 2017](#), que “dispõe sobre os procedimentos para a apresentação de Projetos de Urbanismo”;

6.3. Os projetos urbanísticos devem estar em conformidade com as legislações vigentes aplicáveis à poligonal destas Diretrizes Urbanísticas;

6.4. Os projetos urbanísticos devem observar a normatização de endereçamento definidas pela Coordenação do Sistema de Informação Territorial e Urbano - COSIT/UNTEC/SEDUH, considerando a homogeneização no tratamento do endereçamento deste território;

6.5. Os projetos urbanísticos devem ser submetidos à avaliação e aprovação do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal, a fim de apreciação do atendimento a estas Diretrizes Urbanísticas;

6.6. Os projetos urbanísticos devem ser submetidos à apreciação do Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal - Conplan;

6.7. Os projetos de infraestrutura devem ser submetidos à avaliação e à aprovação dos órgãos setoriais e do órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, caso haja conflito com quaisquer das disposições desta DIREQ 24/2022;

6.8. Os casos omissos devem ser analisados pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, com base nas disposições da LUOS, estudos urbanísticos específicos e legislação específica.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS (inserir toda legislação utilizada na diretriz)

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.

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

BRASIL. **Lei Federal nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999** - Altera a Lei n.º 6.766/79, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe

sobre Parcelamento do Solo Urbano.

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

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 38.247, de 1º de junho de 2017** - dispõe sobre os procedimentos para a apresentação de Projetos de Urbanismo e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 39.469, de 22 de novembro de 2018** - Dispõe sobre a autorização de supressão de vegetação nativa, a compensação florestal, o manejo da arborização urbana em áreas verdes públicas e privadas e a declaração de imunidade ao corte de indivíduos arbóreos situados no âmbito do Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. **Estudo Técnico n.º 03/2017 – Fachada Ativa – COINST/SUGEST/SEGETH.**

DISTRITO FEDERAL. **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.

DISTRITO FEDERAL. **Lei complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012** - Atualiza a Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, que aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019** - Aprova a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal - LUOS nos termos dos arts. 316 e 318 da Lei Orgânica do Distrito Federal e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022** – Altera a Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, que aprova a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal - LUOS nos termos dos arts. 316 e 318 da Lei Orgânica do Distrito Federal e dá outras providências, e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 2.477, de 18 de novembro de 1999** - Dispõe sobre a obrigatoriedade de destinação de vagas para o idoso nos estacionamentos públicos e privados no Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.317, de 09 de abril de 2009** - Institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência, consolida as normas de proteção e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019**, institui o Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal - ZEE-DF e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 6.364, de 26 de agosto de 2019** - Dispõe sobre a utilização e a proteção da vegetação nativa do Bioma Cerrado no Distrito Federal e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020** - Regulamenta a emissão dos Estudos Territoriais Urbanísticos e das Diretrizes Urbanísticas Específicas, nos termos da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, e da Lei nº 5.547, de 6 de outubro de 2015; e dá outras providências.

Manual de drenagem e Manejo de Águas Pluviais Urbanas do Distrito Federal. Disponível em: <<https://www.adasa.df.gov.br/drenagem-urbana/manual-drenagem>>.



Documento assinado eletronicamente por **FRANCISCO JOSÉ ANTUNES FERREIRA - Matr.0127378-7, Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Oeste substituto(a)**, em 12/01/2023, às 09:38, 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 **FERNANDA FERREIRA DAS GRAÇAS - Matr.0276155-6, Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Oeste**, em 12/01/2023, às 09:49, 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 12/01/2023, às 11:30, 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 **JANAINA DOMINGOS VIEIRA - Matr.0276383-4, Secretário(a) Executivo(a) de Gestão e Planejamento do Território**, em 13/01/2023, às 14:52, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial



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= **103183585** código CRC= **CB6E1A84**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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