



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO
DO DISTRITO FEDERAL

Assessoria Técnica de Órgãos Colegiados

ATA

ATA DA 22ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO PRÉVIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – CPA/EIV

Às nove horas e trinta minutos do dia seis do mês de novembro do ano de dois mil e vinte, por meio de vídeo conferência, conforme disposto no Decreto nº 40.546 de 20 de março do ano de dois mil e vinte, foi aberta a Vigésima Segunda Reunião Ordinária da Comissão Permanente de Análise de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (CPA-EIV), pelo Subsecretário da Secretaria de Planejamento de Política Urbana, Senhor Vicente Correia Lima Neto, e contando com a presença dos membros representantes do Poder Público e da Sociedade Civil para deliberar sobre os assuntos constantes da pauta a seguir transcrita: 1. Abertura dos trabalhos: 1.1. Informes Gerais: Aprovação da Ata da 21ª Reunião Ordinária, realizada em 23 de outubro de 2020. Aprovação do PL 1456/2020, que dispõe sobre a revisão da Lei 5022/2013. 2. Análise da 2ª versão do EIV do empreendimento Arena BSB (00390-00007580/2019-10): Considerações de todos os órgãos, nos termos do Decreto nº 39.863, de 31 de maio de 2019, publicado no DODF nº 103, de 03 de junho de 2019: SUPLAN/SEDUH, SCUB/SEDUH, SUDEC/SEDUH, CAP/SEDUH, SUPAR/SEDUH, SODF, SEMOB, IBRAM, CAESB, CEB, NOVACAP, DETRAN, DER. 3. Encerramento. Passou imediatamente ao Item 1. Abertura dos trabalhos: O Senhor Vicente Correia Lima Neto deu por aberta a sessão, cumprimentando a todos. Prosseguiu ao Subitem 1.1. Informes Gerais: Aprovação da Ata da 21ª Reunião Ordinária, realizada em 23 de outubro de 2020: Não havendo retificações, a respectiva ata foi considerada aprovada. Informes do Presidente: Informou que sobre aprovação do PL 1456/2020, que dispõe sobre a revisão da Lei 5022/2013: Informou que foram 14 emendas propostas pela Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF), que dispuseram sobre três pontos principais, sendo o primeiro sobre as garantias do EIV em relação às medidas mitigadoras em percentual; o segundo ponto sobre explicitar a obrigatoriedade do rito da Audiência Pública; e o terceiro que trata de emenda que versa sobre a dispensa de apresentação de EIV para templos religiosos e entidades de assistência social, a qual ainda não foi formalmente consultada junto à Secretaria. Acrescentou que foi solicitada à Central de Aprovação de Projetos (CAP), uma análise em relação ao volume que esta decisão representaria caso seja aprovada, não havendo ainda um retorno por parte da CAP. Parabenizou a todos os envolvidos na consulta e aprovação em relação a minuta de Projeto de Lei. Por motivos de agenda, informou que se ausentaria da reunião. Ato contínuo, seguiu ao Item 2. Análise da 2ª versão do EIV do empreendimento Arena BSB (00390-00007580/2019-10): Considerações de todos os órgãos, nos termos do Decreto nº 39.863, de 31 de maio de 2019, publicado no DODF nº 103, de 03 de junho de 2019: SUPLAN/SEDUH, SCUB/SEDUH, SUDEC/SEDUH, CAP/SEDUH, SUPAR/SEDUH, SODF, SEMOB, IBRAM, CAESB, CEB, NOVACAP, DETRAN, DER: A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão**, Diretora de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão – DIURB/SEDUH iniciou a apresentação do Parecer Técnico nº 21/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV, referente à 2ª Análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV relativo ao empreendimento denominado Complexo Esportivo de Brasília, Processo SEI nº 00390-00007580/2019-10. Interessado: ARQBR Arquitetura e Urbanismo LTDA. Registrou a alteração no nome informado do empreendimento que autodenomina-se agora: Complexo Esportivo de Brasília. Em seguida, rememorou que trata-se de empreendimento de uso comercial e de prestação de serviços variados, tais como: lojas, serviços, academias, restaurantes, bares e praça de alimentação, lojas corporativas, empório e cinema, além das atividades relacionadas ao complexo esportivo propriamente dito. Seu projeto arquitetônico foi escolhido a partir de um Concurso Nacional de

Arquitetura organizado pelo consórcio Arena BSB e pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), onde a proposta vencedora foi do escritório ARQBR, que também é responsável pela elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança, em análise. O Complexo Esportivo Brasília ocupa parte do lote que delimita o Setor de Recreação Pública Norte (SRPN), juntamente com outras edificações de grande porte, tais como o Estado Nacional, o Ginásio Nilson Nelson, e o espaço destinado ao autódromo. Seguiu para a apresentação das dimensões das edificações, frisando que a obra ocorrerá em fases, com a conclusão de todas as etapas prevista para 2026. Referente à análise, declara que a 2ª versão do estudo foi complementada, de forma consistente, com informações que visam sua completude, não só em cumprimento ao Termo de Referência (TR), mas também quanto às exigências elencadas no Parecer Técnico 19/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV. A caracterização do empreendimento, já bastante completa na 1ª versão do estudo, como frisado pela Comissão, foi enriquecida pelo detalhamento das cinco “praças de mobilidade”, sobre as quais o estudo dispõe que se configuram como estratégias incentivadoras de mobilidade ativa, alternativas ao modal motorizado individual. Já adentrando a caracterização da vizinhança, afirmou que o estudo acrescentou várias informações acerca de “espaço público, circulação e transporte”, tendo identificado as rotas desejo de pedestres ou ciclistas na AIIV, consoante definição do Parecer Técnico n.º 7/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV, de que a análise de trânsito e mobilidade deve ocorrer no âmbito da AIIV e não da ADV. Destaca-se a ótima caracterização da vegetação e dos espaços públicos de circulação, que foram ilustrados de modo bastante inteligível, com auxílio de mapas esquemáticos e levantamento fotográfico. Quanto à identificação das medidas mitigadoras, o estudo apresenta sete ações de prevenção relativas à fase de canteiro de obras e três ações de adequação de projeto. No entanto, foi sugerido o agrupamento de ações referentes ao canteiro de obras. Como medida 2. Translado de funcionários da rodoviária/metrô para o canteiro de obras. Medida 3. Construção de posto policial/Atendimento ao turista. Não ficou claro se as ações relativas à construção de Praças de Mobilidade e à qualificação de áreas livres abertas ao público já fazem parte do projeto arquitetônico em análise na CAP. Caso positivo, afirmou que não devem constar do Quadro de Medidas Mitigadoras. Por outro lado, devem constar no Quadro de Medidas as ações a serem feitas para atendimento às concessionárias de serviços públicos. Como já tinha sido anunciado nos dados da pesquisa realizada com os usuários do lugar, o estudo reconhece e pontua vários problemas na qualidade desses espaços, que incluem a falta de iluminação e mobiliário. Como resultado, são apontadas 17 ações necessárias à melhor integração de acessos de pedestres e ciclistas, que foram listadas no parecer. Registrou ainda que algumas ações elencadas tratam-se de diretrizes e algumas fazem parte de um conjunto chamado de Plano de Mobilidade e Acessibilidade, e que há também aquelas que não ensejam ações propriamente ditas. Neste sentido, cumpre esclarecer que o escopo do EIV prevê não apenas a elaboração de diretrizes de projetos (as quais devem ser submetidas à apreciação do órgão de planejamento urbano), mas também, e sobretudo, a efetiva *implantação* do projeto. Complementou que verifica-se também que as ações listadas não contemplam a arborização daquelas rotas caracterizadas como escassamente arborizadas ou com arborização ausente. Assim, recomenda-se que tal preocupação esteja presente entre as medidas mitigadoras propostas, especialmente aquelas dos trajetos à leste do empreendimento. Apresentou dúvida constante no relatório sobre a rota acessível mapeada no EIV, afirmando que deve ser esclarecida *a posteriori*. De um modo geral, reiterou que todas as medidas mitigadoras identificadas devem ser detalhadas para melhor compreensão da proposta. Quanto às questões de tráfego, o EIV indica seis pontos com dez intervenções viárias/geométricas nas proximidades do empreendimento, listadas no parecer. Explicitou que no total verifica-se, portanto, 23 medidas a serem executadas nos espaços públicos circunvizinhos a fim de mitigar os impactos potencializados pela implantação do empreendimento. Destaca-se que essas 23 são nos espaços públicos, sendo o somatório das medidas que exigem de calçadas e apropriação de diretrizes com as de trânsito. De acordo com o parecer técnico, afirma que tais medidas são propostas a partir da identificação de impactos no tráfego, no espaço público, circulação e transporte, caracterizados como negativos, diretos, imediatos, permanente, sinérgico, mas, cujo ônus é reversível. No entanto, ao final, o Quadro Resumo das Medidas atribui a responsabilidade de execução das medidas mitigadoras ao Poder Público,

acompanhado de parecer jurídico por parte do empreendedor. Acrescentou que no entendimento do parecer, o empreendimento é *“um projeto de interesse público e coletivo, cuja proprietária é a Terracap, que, inclusive, é a destinatária final de todas as benfeitorias realizadas, restando evidente a aplicabilidade do §4º, do artigo 8º da Lei nº 5.022/13, de modo que as despesas com a elaboração do EIV, os procedimentos que envolvam o estudo e as medidas de prevenção, recuperação, mitigação e compensação devem ser dispensadas (integral ou parcialmente)”*. Com este argumento propõe, finalmente, a dispensa integral das despesas, *“favorecendo os impactos positivos em prol da coletividade e minimizando os impactos negativos da implantação do empreendimento”*. Quanto a isso, afirmou ser preciso tecer algumas considerações. Note-se que o *caput* do art. 8º informa que o dispositivo dispõe sobre EIV elaborado pelo Poder Público, o que não é o caso. Além disso, as despesas previstas no §1º, passíveis de dispensa nos casos em que houver interesse público ou coletivo, consoante §4º, são aquelas relativas tão somente à elaboração do estudo, uma vez que uma eventual dispensa da execução das medidas de prevenção, recuperação, mitigação e compensação implicaria na perda do próprio objeto do instrumento do Estudo de Impacto de Vizinhança, que tem como objetivo abordar os efeitos positivos e negativos do empreendimento (ou atividade) quanto à qualidade de vida da população residente ou usuária da área de estudo e suas proximidades a fim de atuar de maneira preventiva quanto à presença de impacto ou risco de dano que possa ser causado por sua implantação; definindo medidas para prevenir, eliminar, minimizar e compensar os efeitos adversos de empreendimento (ou atividade) com risco à saúde, à segurança e ao bem-estar da população; as quais devem ser efetivamente implementadas. Assim, declarou que parece claro que a implementação das medidas mitigadoras é de responsabilidade do empreendedor, não cabendo à Comissão adentrar em questões de transferência de responsabilidade, a qual deve ser verificada exclusivamente junto ao proprietário. Em seguida, expôs que foram constatadas a existência de algumas exigências, sendo elas: 1. Inserir legenda na figura 23 (p. 38), para melhor compreensão das áreas de influência; observar informações constantes na legenda da figura 44 (numeração repetida) *“corrigir legenda”*. Quanto à exigência 2, que solicita a indicação da área do projeto conforme apresentado na CAP, questionou se foi possível proceder à verificação. Ao que o Senhor **Teder Seixas de Carvalho**, CAP, respondeu que não foi possível acessar o sistema para conferência. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** prosseguiu ao item 3, que trata das exigências do Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF). Exigência 3. Considerando a entrada principal de pedestres no empreendimento ser na fachada Norte, apresentar rotas de pedestres advindas da parte Norte da vizinhança, analisando e propondo as travessias necessárias. 4. Apresentar descrição e análise dos acessos de veículos ao empreendimento. Considerando que as vias de acesso são de mão dupla e que a necessidade de entrada ao empreendimento gera conversão à esquerda com cruzamento no meio da via, deverá ser previsto algum mecanismo para solucionar o problema de segurança viária no acesso ao empreendimento. 5. Apresentar os acessos de veículos respeitando: a) distância de mais de 5 metros de ponto de tangência de curvas; b) a dimensão máxima de 7,00m; c) a acessibilidade e continuidade da calçada, mantendo-se o nível do passeio. Exigência 6. Esclarecer sobre a real necessidade das faixas auxiliares propostas (aceleração e desaceleração) em quase todos os acessos. Apresentar no Relatório de Impacto sobre o Sistema de Tráfego (RIST), quadro informativo de quantidade de vagas por bolsão/estacionamento, incluindo vagas especiais, de forma a organizar as informações apresentadas em projeto. 7. Demonstrar também as vagas existentes relacionadas às edificações existentes e as vagas geradas relacionadas à edificação a construir. A Senhora **Daniele Sales Valentini**, representante do DETRAN, informou que solicitou que fosse apresentado o diagrama de vagas no RIT, ainda que conste em um dos anexos, pois uma vez isso organizado facilita tanto a análise quanto a execução. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** deu continuidade à apresentação com a Exigência 8. Toda sinalização de trânsito deve atender às Resoluções nº 303/2008 e 304/2008 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), e ao “Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito” disponível eletronicamente, especificamente quanto à vaga reservada para pessoa idosa, que deve ser sinalizada com a legenda “IDOSO”. O símbolo que foi utilizado no projeto não está regulamentado e deve ser retirado. 9. Rever o posicionamento do acesso

ao bolsão EM, referente ao Eixo Monumental, e sua relação com o retorno existente na via SAAN (Setor de Armazenagem e Abastecimento Norte). A Senhora **Daniele Sales Valentini** questionou se a sigla EM seria referente ao Eixo Monumental, e informou que faria a conferência da sigla. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** prosseguiu à Exigência 10. Nos bolsões onde houver exploração comercial do estacionamento, representar em planta onde se dará o controle dos acessos, atentando para o fato de que os estacionamentos explorados comercialmente, deverão contar com área de acumulação de automóveis com acesso direto pelo logradouro público, situada entre o alinhamento do lote e o local de controle, que permita a espera de, no mínimo, 2% da capacidade total de vagas acessadas pelo local, não inferior a duas vagas. 11. Esclarecer como foi consultado o RIT do Autódromo. Segundo o estudo, *“não foram encontrados, pelo GDF, documentos oficiais referentes à aprovação ou ao licenciamento de edificações no Autódromo”*. 12. Informar se na simulação (especificamente para a implantação da proposta de mitigação 01) houve alguma alteração no ciclo semafórico do cruzamento existente em frente ao Palácio do Buriti. A preocupação é se a caixa da via comportará o fluxo de mais uma faixa advinda da via secundária, uma vez que no pico da tarde esta caixa fica demasiadamente cheia. A simulação deverá informar qual o ciclo semafórico proposto e se este será suficiente para a manutenção da circulação sem bloqueio. 13. Apresentar projeto funcional (incluindo ciclo semafórico) da medida 02. Implantação de semáforo na intersecção 03, com o comparativo de atraso das intersecções também a tarde, onde o fluxo da Via N1 é bem mais intenso. Além da relação deste novo conjunto semafórico com o já existente. A Senhora **Daniele Sales Valentini** prestou os esclarecimentos informando que foi apresentada simulação para esta intercessão, entretanto, realizada no período da manhã, onde afirma que o fluxo é menor, sendo necessário que seja apresentada simulação também do período da tarde. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** deu continuidade com a Exigência nº 14. Apresentar projeto funcional das medidas mitigadoras propostas no RIST para a intersecção 7, a fim de verificar a viabilidade da proposta e o mecanismo de fluxo da rotatória. 15. Na imagem 88, que apresenta comparativo dos atrasos na intersecção 07, mostra o atraso mitigado ainda com o retorno, sendo a proposição exatamente sua retirada. 16. Mesmo que as contagens e as simulações tenham chegado à conclusão de que a rotatória que se encontra à leste do empreendimento (acesso à lateral direita do autódromo) não terá problemas de fluxo, é sabido que sua configuração pode acarretar problemas de segurança com o aumento de fluxo advindo do empreendimento. Desta forma, solicitou estudo para melhorar as condições de circulação e parada na intersecção, a fim de diminuir os conflitos existentes e que poderão se intensificar no futuro. 17. Para melhor análise das figuras dos mapas das intersecções, solicito melhoramento da qualidade de visibilidade dos dados nas imagens. Informou que a exigência 18 era a medida 17, que foi revisada, apresentando dúvidas sobre a formação, que seria a caracterização do sistema. Caracterizar o sistema cicloviário na AIIV, com auxílio de mapas e levantamento fotográfico, demonstrando a integração do projeto: a) com a rede existente; e b) com a rede projetada, considerando os projetos em elaboração pelos órgãos competentes para a região. Questionou a Comissão se havia o entendimento de que a apresentação de imagem constante do parecer seria suficiente, solicitando a análise ao final da leitura do parecer. A Senhora **Daniele Sales Valentini** retomou a Exigência 11, solicitando questionamento acerca do local onde foram encontrados os dados referentes ao RIT do Autódromo, afirmando que, uma vez que os dados não sejam oficiais, eles não podem ser utilizados no relatório. Em resposta, a Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** informou que retornaria a questão ao final da leitura. Seguiu para a Exigência 19. A atribuição da responsabilidade de execução de todas as medidas mitigadoras, inclusive as relacionadas ao tráfego, devem constar no quadro resumo de medidas como sendo do interessado, cabendo a cada órgão (dependendo da área de circunscrição) a aprovação do projeto e recebimento da obra. 20. Apresentar cronograma físico-financeiro de implementação das medidas, conforme modelo especificado no TR, os quais devem subsidiar o preenchimento do quadro, constante do Termo de Compromisso a ser firmado. Prosseguiu a leitura das Considerações Finais, que dispõe que tendo em vista o que dispõe o Art. 2º, VII, do Decreto nº 39.865/2019 quanto à competência da CPA/EIV de emitir recomendações acerca da adequação do projeto e das medidas de prevenção, recuperação,

mitigação ou compensação a serem adotadas, quando for o caso; a Comissão avalia que o EIV apresentado foi complementado em vários aspectos, entretanto, vislumbra-se ainda várias exigências. Além do cumprimento das exigências, a Comissão teceu recomendações, as quais espera ver adicionadas ao escopo do estudo como condição para o prosseguimento para a realização da Audiência Pública. Para tanto, o estudo deve ser apresentado à Diretoria de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão (DIURB), a fim de realizar os procedimentos necessários para a conferência das exigências remanescentes e o atendimento às recomendações expressas no parecer, consoante o Art. 3º, §3º, do Decreto nº 39.865/2019, que define como competência daquela Diretoria prestar suporte técnico relativo aos processos do EIV. Verificado o cumprimento das exigências pela DIURB, a CPA/EIV entende estar cumpridas as condições para a realização da Audiência Pública. Prontamente, franqueou a palavra aos membros da Comissão para discussão, objetivando um consenso sobre as rotas e a exigência pendente. Não havendo manifestações, a representante da SUPLAN retomou questão pendente na análise do estudo, acerca das rotas de acessibilidade mapeadas no EIV. Informou que a marcação ilustrada na figura 131 é fruto de um projeto de turismo acessível, se configurando como uma rota acessível que conecta 6 atrativos do eixo central de Brasília. Memorial JK, Planetário, Torre de TV, o Museu Nacional Honestino Guimarães, Catedral Metropolitana Nossa Senhora Aparecida e Praça dos Três Poderes. Entretanto, não há outras referências, não ficando claro não se a rota está executada, não sendo possível fazer a checagem da informação em razão de problemas no sistema. Assim, questionou a Comissão se alguém possuiria alguma informação a respeito, e quanto à possibilidade de adotar-se alguma medida para a implantação de algum trecho. Não havendo consenso quanto ao assunto, o mesmo foi categorizado como pendente, para discussão posterior, quando for possível fazer a conferência da informação no sistema. A outra questão levantada trata da rota cicloviária solicitada anteriormente pela comissão, constante no sistema cicloviário no entorno do empreendimento. Questionando aos membros se havia o entendimento de que a exigência estaria atendida. O Senhor **Ricardo Sergio de Oliveira Silva** representante da Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB), explicitou haver falhas na proposta apresentada para a mobilidade ativa quando se trata do sentido transversal ao Eixo Monumental, em razão dos semáforos existentes na área e da ausência de conectividade com o Parque da Cidade. Informou que levaria a questão para discussão interna na SEMOB. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão**, em resumo, inseriu no texto como sugestão, que seja melhorada a conexão no sentido Norte e Sul, mantendo a exigência e acrescentando parágrafo explicativo. O Senhor **Ricardo Sergio de Oliveira Silva** pontuou sobre a necessidade de apresentação das dimensões da área, para avaliação de métodos que auxiliem os pedestres, evitando, assim, que os mesmos percorram grandes distâncias sem uma estrutura adequada, enfatizando ainda a arborização ao longo destes caminhos. Em resposta, a Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** afirmou que a questão da arborização está pontuada no parecer, frisando que também está contemplada nas rotas de mobilidade ativa. Reiterou que a caracterização do sistema cicloviário com o auxílio de mapas e levantamento fotográfico foi feito, demonstrando a baixa integração do projeto com a rede existente, assegurando que seria inserida esta observação no texto do parecer, a ser deliberada através do grupo da Comissão posteriormente. Apontou, por fim, a dificuldade na compreensão do escopo das medidas, as quais seriam melhor detalhadas no parecer, e informou que ficariam pendentes então dois pontos para o fechamento do parecer, sendo um possível verificar quando o sistema retornar, e o outro a fechar a redação com o Ricardo. O Senhor **Teder Seixas de Carvalho** ponderou com relação a dúvida apresentada no início da reunião, informando que ainda não há um quadro de áreas fechadas, mas que quando estivesse disponível ele passaria à Sra. Cristiane. A Senhora **Cristiane Gomes Ferreira Gusmão** sugeriu deixar a exigência apenas para compatibilização da área de projeto no estudo com o projeto apresentado junto à CAP. O Senhor **Teder Seixas de Carvalho** concordou e auxiliou na redação da medida, que consiste na indicação de área do projeto conforme o quadro de áreas a ser enviado pela CAP. Não havendo mais assuntos a serem tratados, a Vigésima Segunda Reunião Ordinária da Comissão Permanente de Análise de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança, foi encerrada pela Senhora Cristiane Gomes Ferreira Gusmão, agradecendo a presença de todos.

VICENTE CORREIA LIMA NETO

Subsecretário da Secretaria de Planejamento de Política Urbana da Secretaria de Estado de
Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal

SUPLAN/SEDUH

CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO

Diretora de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão

DIURB/SUPLAN/SEDUH



Documento assinado eletronicamente por **VICENTE CORREIA LIMA NETO - Matr.0268852-2, Subsecretário(a) de Políticas e Planejamento Urbano**, em 03/02/2021, às 08:44, 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 **CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMAO - Matr.0158358-1, Diretor(a) de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão**, em 09/03/2021, às 14:28, 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?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=55033068&codigo_crc=74E0E397

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SCS Quadra 06 Bloco A Lotes 13/14 2º andar - Bairro Asa Sul - CEP 70306918 - DF

3214-4101