



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito
Federal
Coordenação de Gestão Urbana
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Oeste

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

DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO VIÁRIA - DIV 06/2025

REQUALIFICAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO DO SETOR QI DE TAGUATINGA DF

Processo SEI nº 00390-00002317/2022-30
Elaboração: Thiago Araujo Possidônio - Assessor (SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIOEST)
Coordenação: George Eduardo Maeda - Diretor (SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIOEST)
Supervisão: Leticia Luzardo de Sousa - Subsecretária (SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Motivação: Processo 00390-00006129/2024-42
Endereço: QI 1 a 25, Setor Industrial, Região Administrativa de Taguatinga - RA III.

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 é o órgão que formula diretrizes para a elaboração de projetos de alteração de parcelamento existente, de sistema viário e de qualificação urbana, regulamentado pela [Portaria nº 227, de 11 de julho de 2022](#) que aprova o Regimento Interno da SEDUH;
- 1.2. Esta **DIV 06/2025** substitui a **DIV 02/2022** e apresenta diretrizes para a elaboração de projeto(s) de intervenção viária referente à implantação do sistema viário circundante aos lotes do QI 1 a 25, Setor Industrial, da Região Administrativa de Taguatinga - RA III.
- 1.3. A substituição da **DIV 06/2025** foi motivada pelo Parecer Técnico n.º 233/2024 - SEDUH/SEADUH/UPAR/CODER (151491960), do Processo SEI nº 00390-00006129/2024-42, que objetiva elaborar "*projeto de sistema viário para fins de adequação da realidade fática em projeto de urbanismo*", abrangendo as vias próximas às QI 21, 22 e 23, mas que não estavam inseridas na **DIV 02/2022**.
- 1.4. Esta **DIV 06/2025** é fundamentada no artigo 2º da [Portaria nº 97, de 27 de setembro de 2022](#), que institui procedimentos para elaboração de Diretrizes Urbanísticas para intervenções em projetos de urbanismo registrados em cartório;
- 1.5. Este documento define: **Diretrizes de Sistema Viário, Estacionamento, Acessibilidade, Sinalização, Paisagismo, Iluminação, Mobiliário Urbano;**
- 1.6. Os arquivos georreferenciados referentes a esta **DIV 06/2025** serão disponibilizados no [Sistema de Informações Territoriais e Urbanas do Distrito Federal \(SITURB\)](#) e no [Geoportal](#);
- 1.7. A localização da área objeto desta DIV encontra-se indicada nas **Figuras 1 e 2;**

- 2.1. As diretrizes aqui apresentadas têm o objetivo de auxiliar na elaboração e análise de projeto(s) de intervenção viária nas vias localizadas na QI 1 a 25, Setor Industrial, em Taguatinga-DF, incluindo as que não foram previstas em projeto registrado e atualmente estão consolidadas.
- 2.2. Conforme descrito no Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT/DF, o sistema viário e de circulação integram a malha urbana de modo que sua infraestrutura é ordenada e hierarquizada, sendo necessária à circulação, estruturação e operação do sistema de transporte (inciso II, art. 17 – PDOT/DF). Desse modo, não é pertinente que o sistema viário seja analisado de forma dissociada do contexto urbano e social.
- 2.3. Assim, o presente documento expõe a análise não só dos trechos solicitados para a regularização das vias implantadas, mas também considera toda a área na qual as vias estão inseridas e a relação com os demais espaços que integram o local, para estabelecer as diretrizes que servirão de base para os projetos e estudos na área.
- 2.4. Apresentar soluções para promover melhor fluidez no trânsito de pedestres, assim como de veículos motorizados e não motorizados, contribuindo assim, para a qualidade da mobilidade urbana;
- 2.5. Valorizar e qualificar o espaço público e a paisagem urbana;
- 2.6. Incentivar a socialização e o efeito de pertencimento dos habitantes locais;
- 2.7. Garantir acessibilidade e integração entre os espaços públicos e privados;
- 2.8. Incentivar o equilíbrio entre as áreas verdes e pavimentadas de modo a atender às necessidades locais com a sensibilização e conscientização pela preservação ambiental;
- 2.9. Propiciar conforto, segurança e qualidade de vida para a população;

3. HISTÓRICO

3.1. Processos motivadores da DIV 02/2022

3.1.1. **Processo SEI nº 00055-00004458/2020-72:** Solicita análise quanto à possibilidade de regularizar os espaços construídos e/ou utilizados como estacionamento, conforme solicitação do Colégio Objetivo DF - Unidade III, situado na QI 21, Lotes 18, 20, 22 a 26 - Setor Industrial de Taguatinga, no qual requer a implantação da faixa de pedestre, bem como de sinalização da área escolar.

3.1.2. **Processo SEI nº 00132-00000665/2021-41:** Encaminha proposta apresentada por moradores, projeto de estacionamento e área de embarque e desembarque na QI 19, em Taguatinga Norte, bem como uma baía de veículos para embarque e desembarque de passageiros.

3.1.3. **Processo SEI nº 00132-00003898/2021-04:** Encaminha propostas de projetos urbanísticos em específico o trecho modelo na QI 22/19 elaborado pela Administração Regional de Taguatinga. Após análise, foi visto que as propostas foram feitas em áreas específicas do setor, não abrangendo as demais áreas. Sendo assim, esta Diretoria elaborou a DIV 02/2022, abrangendo o setor como um todo.

4. PLANO DIRETOR DE ORDENAMENTO TERRITORIAL - PDOT

4.1. O local objeto da intervenção, de acordo com o macrozoneamento do 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 de Uso Controlado II e Zona Urbana Consolidada (Figura 3)**.

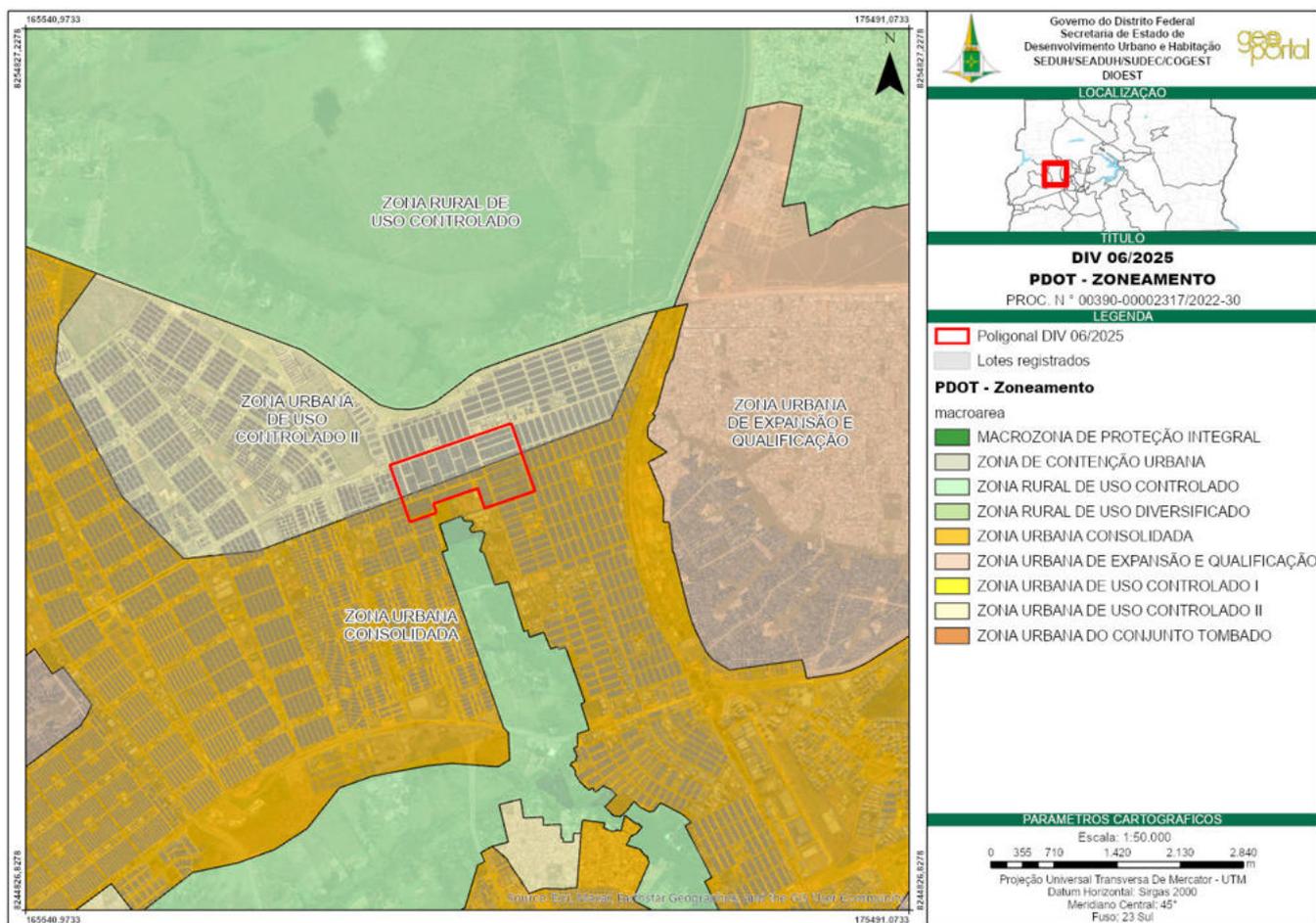


Figura 3. Zoneamento no PDOT. Fonte: Geoportal

4.2. Conforme **artigo 70** do PDOT a **Zona Urbana de Uso Controlado**: “é composta por áreas predominantemente habitacionais de baixa e média densidade demográfica, com enclaves de alta densidade, conforme Anexo III, Mapa 5, desta Lei Complementar, sujeitas a restrições impostas pela sua sensibilidade ambiental e pela proteção dos mananciais destinados ao abastecimento de água”. O **artigo 71** estabelece que devem ser respeitadas as seguintes diretrizes:

“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.”

4.3. Conforme **artigo 72** do PDOT a **Zona Urbana Consolidada**: “é composta por áreas predominantemente urbanizadas ou em processo de urbanização, de baixa, média e alta densidade demográfica, conforme Anexo III, Mapa 5, desta Lei Complementar, servidas de infraestrutura e equipamentos comunitários”. O **artigo 73** estabelece que devem ser respeitadas as seguintes diretrizes:

“Art. 73. Na Zona Urbana Consolidada, devem ser desenvolvidas as potencialidades dos núcleos urbanos, incrementando-se a dinâmica interna e melhorando-se sua integração com áreas vizinhas, respeitadas as seguintes diretrizes:

I – promover o uso diversificado, de forma a otimizar o transporte público e a oferta de empregos;

II – otimizar a utilização da infraestrutura urbana e dos equipamentos públicos;
(...)”

4.4. O sistema viário do setor é composto por vias locais e o PDOT não define a hierarquia para as vias internas, com exceção da via coletora que atravessa as Quadras QI 1 a 9 e 10 a 12. As vias locais se relacionam diretamente com as vias de maior fluxo, as quais são as Avenidas Hélio Prates e Samdu Norte, que se caracterizam como "Via de atividades".

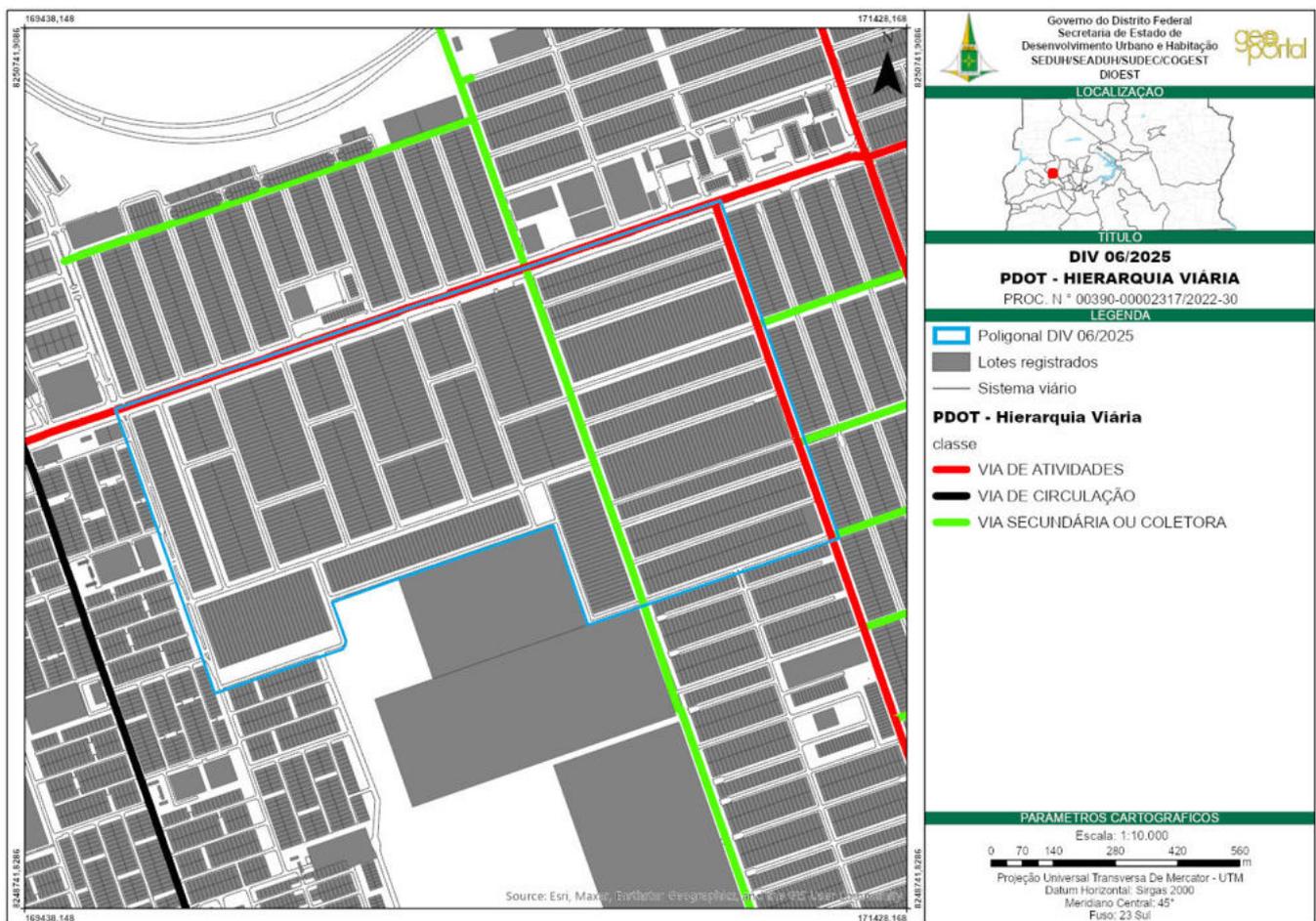


Figura 4. Hierarquia Viária PDOT. Fonte: Geoportal

5. PLANO DIRETOR LOCAL – PDL

5.1. As vias integrantes da poligonal desta **DIV 06/2025** se relacionam com a Avenida Hélio Prates, que faz parte do corredor de atividades, que cria o anel viário de ligação entre os centros urbanos de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, prolongando as características de centralidade ao longo de seu percurso (**Figura 5**).

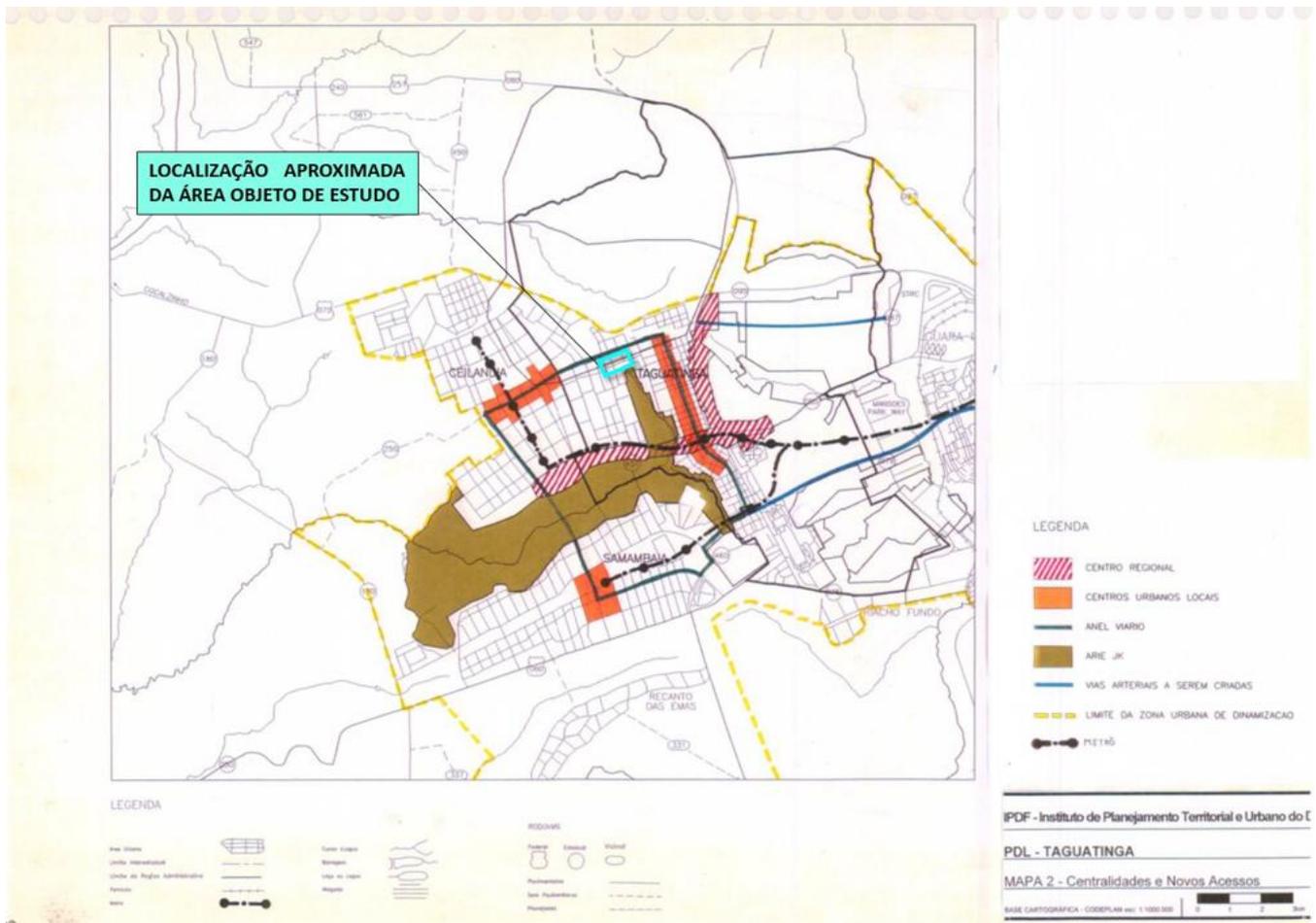


Figura 5. Localização aproximada da poligonal de estudo no “Mapa 2 – Centralidades e Novos Acessos” do PDL de Taguatinga. Fonte: PDL de Taguatinga, Anexo I – Mapas

5.2. O artigo 17 do PDL, define as diretrizes para o Corredor de Atividades:

“Art. 17 - Fica constituído o Corredor de Atividades, por meio da criação de um anel viário de ligação entre os centros urbanos de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, e da alteração do uso do solo, prolongando as características de centralidade ao longo de seu percurso, conforme indicado no Mapa 2 do Anexo I.

§ 1º O Corredor de Atividades será objeto de projeto urbanístico especial e atenderá às seguintes diretrizes:

I - uso e ocupação do solo diferenciados para os lotes lindeiras;

II - atribuição de prioridade ao transporte coletivo, com a criação de canaleta exclusiva para transporte coletivo ou de massa;

III - intervenção viária e paisagística, com previsão de a locação de mobiliário urbano, travessias seguras e outros elementos que facilitem a circulação e o bem-estar do pedestre.

§ 2º O anel viário, conforme indicado no Mapa 4 do Anexo I, será composto, em Taguatinga, pelas seguintes vias:

I - Avenida Hélio Prates;

U - Avenida Comercial, prolongada na Quadra QSD até a Estação nº 30 do metro;

III - via de ligação entre as Avenidas Comercial e SAMDU, na Quadra QSD;

IV - prolongamento da Avenida SAMDU Sul, entre as Quadras QSD e QSE;

V - via de ligação entre a QSE e a Avenida Leste de Samambaia, atravessando a ARIE Parque Juscelino Kubitschek.”

5.3. Para as vias secundárias ficam definidas as seguintes diretrizes, como constam no artigo 36:

"Art. 36 - Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes de intervenção para as vias secundárias que se relacionam com a área de estudo: (...)

II - reformulação das intersecções das vias secundárias com a Avenida Hélio

Prates, por meio de cruzamentos com semáforos; (...)

IV - criação de via de ligação entre o Setor de Indústria e a via LN 18; (...)"

6. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO/PROJETOS URBANÍSTICOS

6.1. Projetos Urbanísticos

6.1.1. A área em estudo encontra-se inserida na poligonal do projeto de urbanismo registrado em cartório CST 9/1, podendo ser encontrado no [Sistema de Documentação urbanística e cartográfica - SISDUC \(Figura 6\)](#).

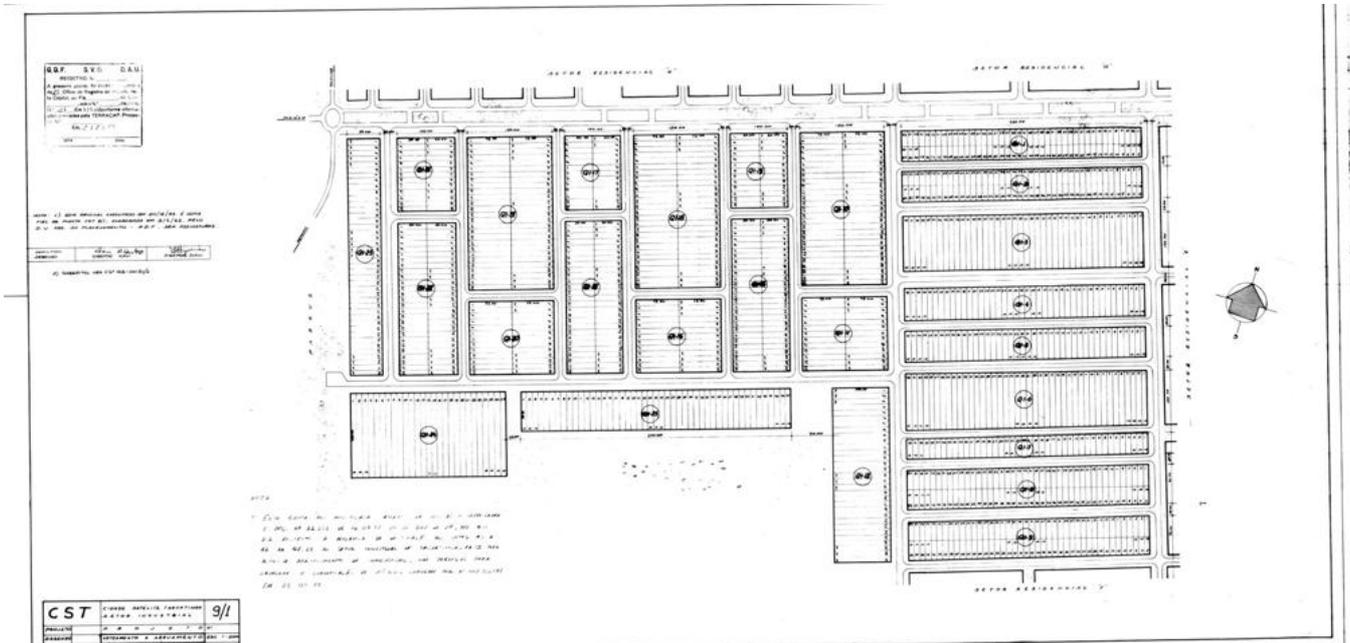


Figura 6: Projeto de Urbanismo – CST 9/1. Fonte: [SISDUC](#)

6.1.2. O sistema viário do CST 9/1 caracteriza-se por quadras quadradas e retangulares, de hierarquia local, com acesso direto aos lotes, e privilegiando a conexão com a Avenida Hélio Prates. As caixas de vias possuem dimensões diversas, exemplificadas como **Vias 1 a 4**, já que não possuem nomenclatura definida (**Figura 7**).

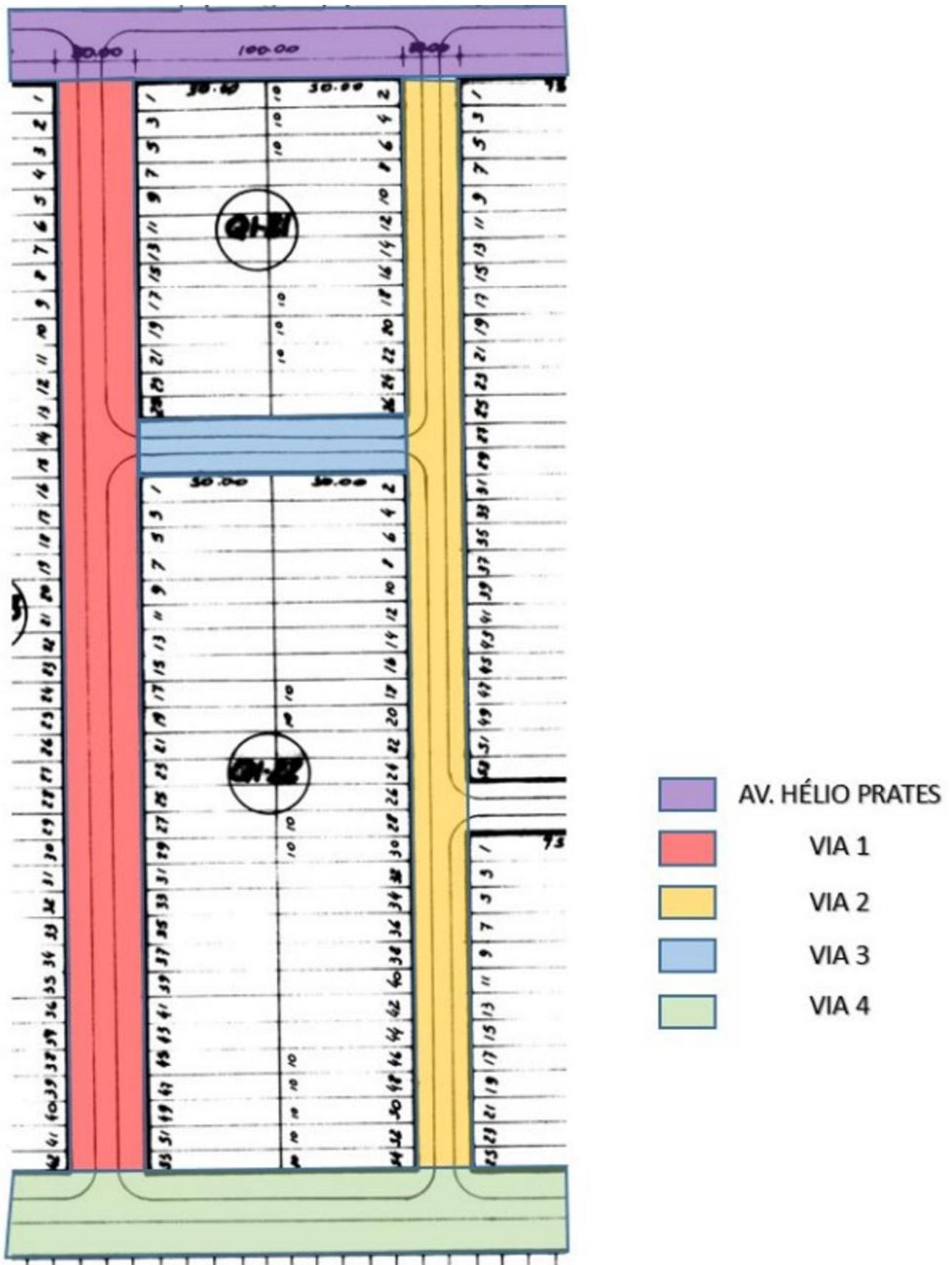


Figura 7. Tipologia do sistema viário. Fonte: Montagem DIOEST em recorte do Projeto de Urbanismo CST 9/1

6.1.3. **Via 1 e 4** - Possuem caixa de via de aproximadamente 30 (trinta) metros, com calçadas de aproximadamente 11,5 (onze metros e meio) metros de largura de cada lado da via.

6.1.4. **Vias 2 e 3** - Possuem caixa de via com dimensão de 20 (vinte) metros de largura e calçadas de aproximadamente 6 (seis) metros de largura.

6.1.5. O sistema viário do Setor industrial de Taguatinga foi, em grande parte, implantada de acordo com o Projeto de Urbanismo - CST 9/1, com exceção das vias próximas às QI 12, 24 e 25, que

existem, mas não foram previstas em projeto (**Figura 8**).

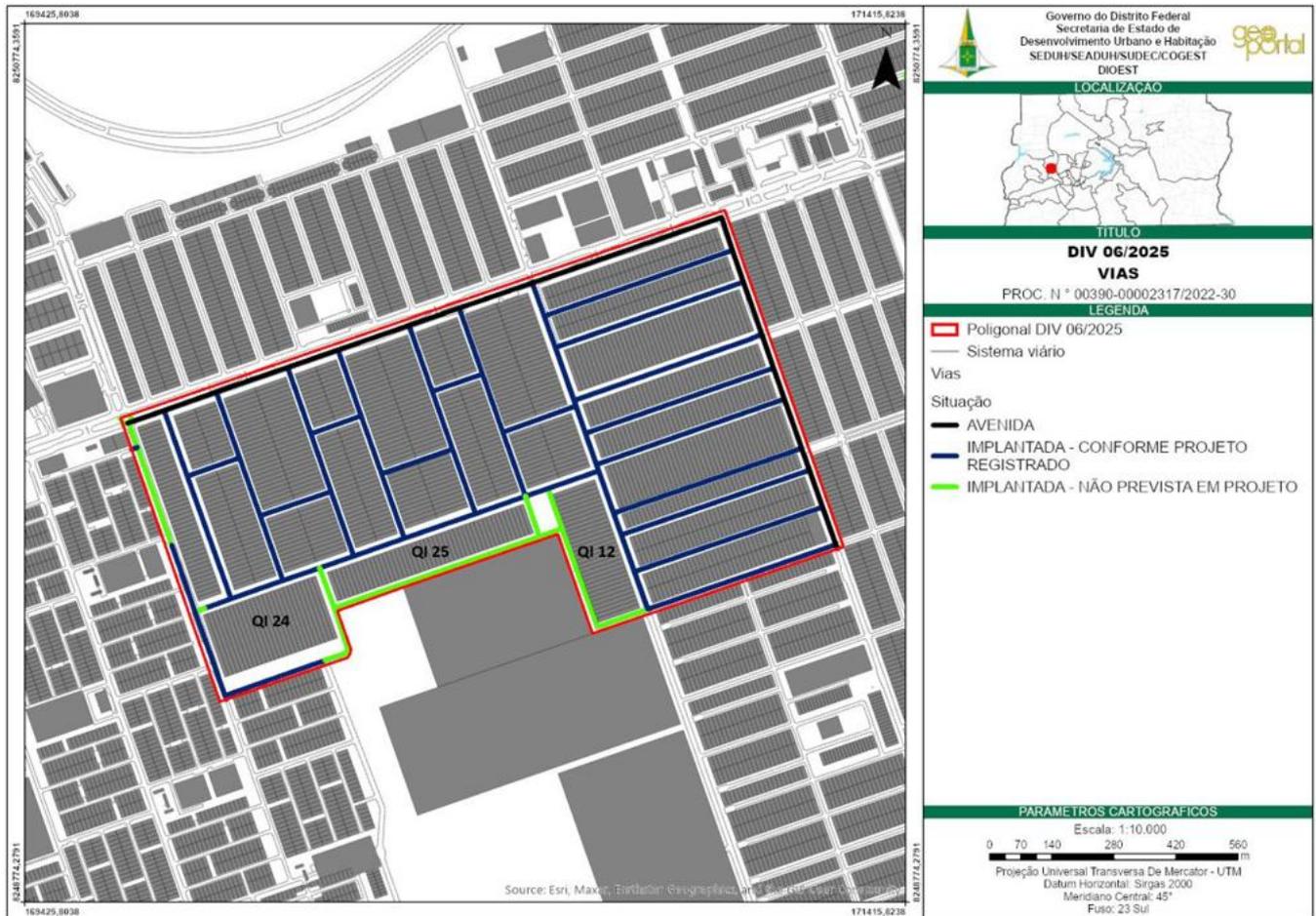


Figura 8. Situação das vias. Fonte: DIOEST/SEDUH

6.1.6. Foram identificados várias áreas de estacionamento sem projeto correspondente e carros estacionados em locais inapropriados, indicando grande demanda por áreas de estacionamento (**Figura 9**).

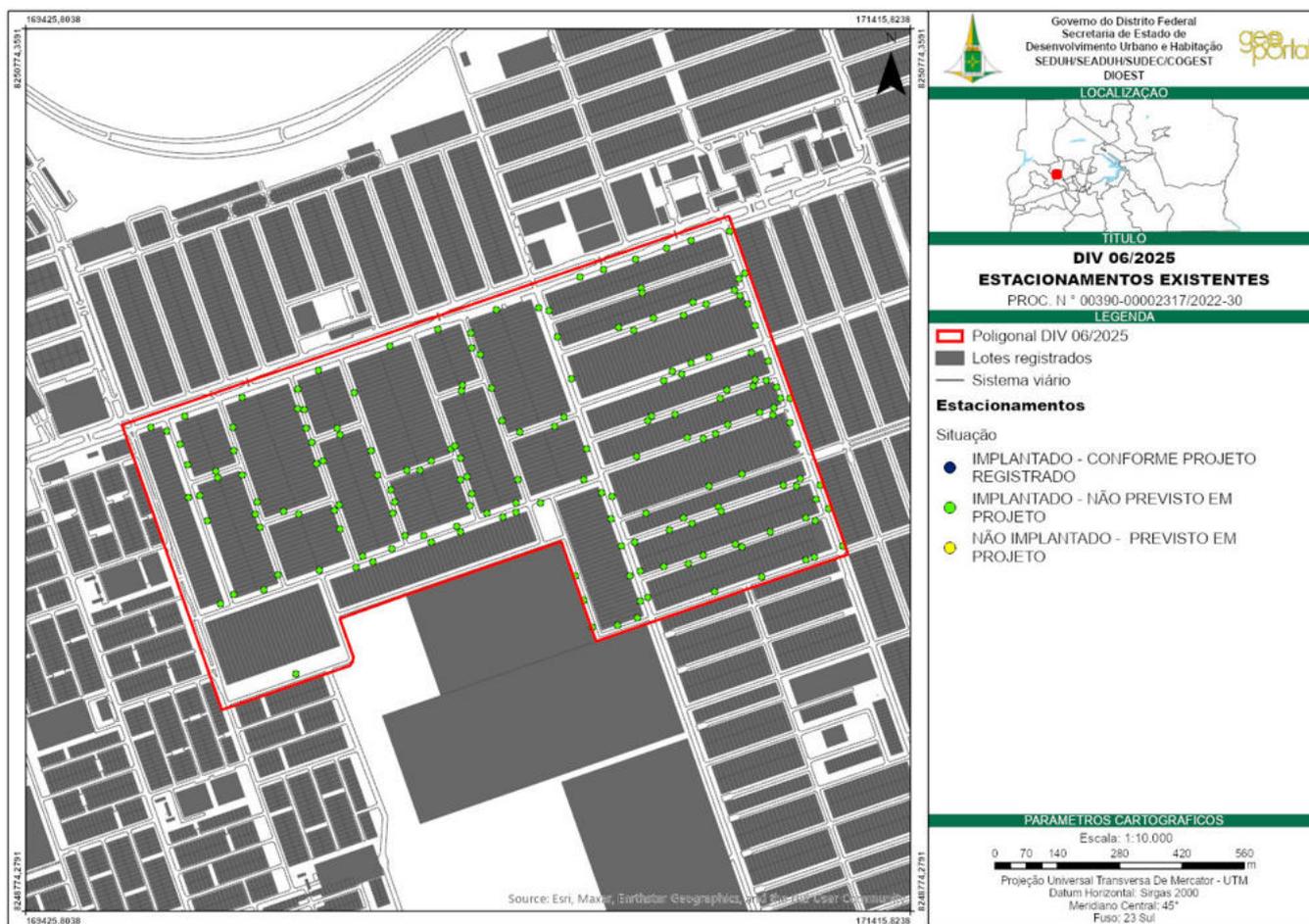


Figura 9. Situação dos estacionamentos. Fonte: DIOEST/SEDUH

6.1.7. A **Avenida Hélio Prates** e **Avenida Samdu Norte** possuem orientações para projetos em normas anteriores, publicadas no [SISDUC](#) e no [Geoportal](#), na camada "PROJETOS URBANÍSTICOS", listadas a seguir:

6.1.7.1. **Avenida Hélio Prates: Projeto de Sistema Viário – SIV/MDE 170/2020 (ETAPA 3)**, que reformula o sistema viário para implantação de BRT (Bus Rapid Transit) na Avenida Hélio Prates, que é parte integrante do Corredor Oeste de Transporte Público do Distrito Federal. Além de priorizar o transporte coletivo, define o transporte não motorizado e da modalidade a pé, e propõe o reordenamento dos estacionamentos públicos a fim de garantir o acesso dos veículos aos lotes e promover segurança e conforto aos usuários com ampliação das calçadas e tornando-as acessíveis, conforme as normas vigentes.

6.1.7.2. Esse projeto dá continuidade aos demais **SIV-011/2020** - Projeto Sistema Viário de Requalificação da VIA MN1, entre a VIA N3 e a VIA M1, Ceilândia – DF (**ETAPA 01**); e **SIV-169/2020** - Projeto Sistema Viário de Requalificação da Avenida Hélio Prates, das Quadras QNG e QI 1 até a EPCT (DF-001) - Pistão Norte, Taguatinga-DF (**ETAPA 02**), conforme destacado na **Figura 10**.

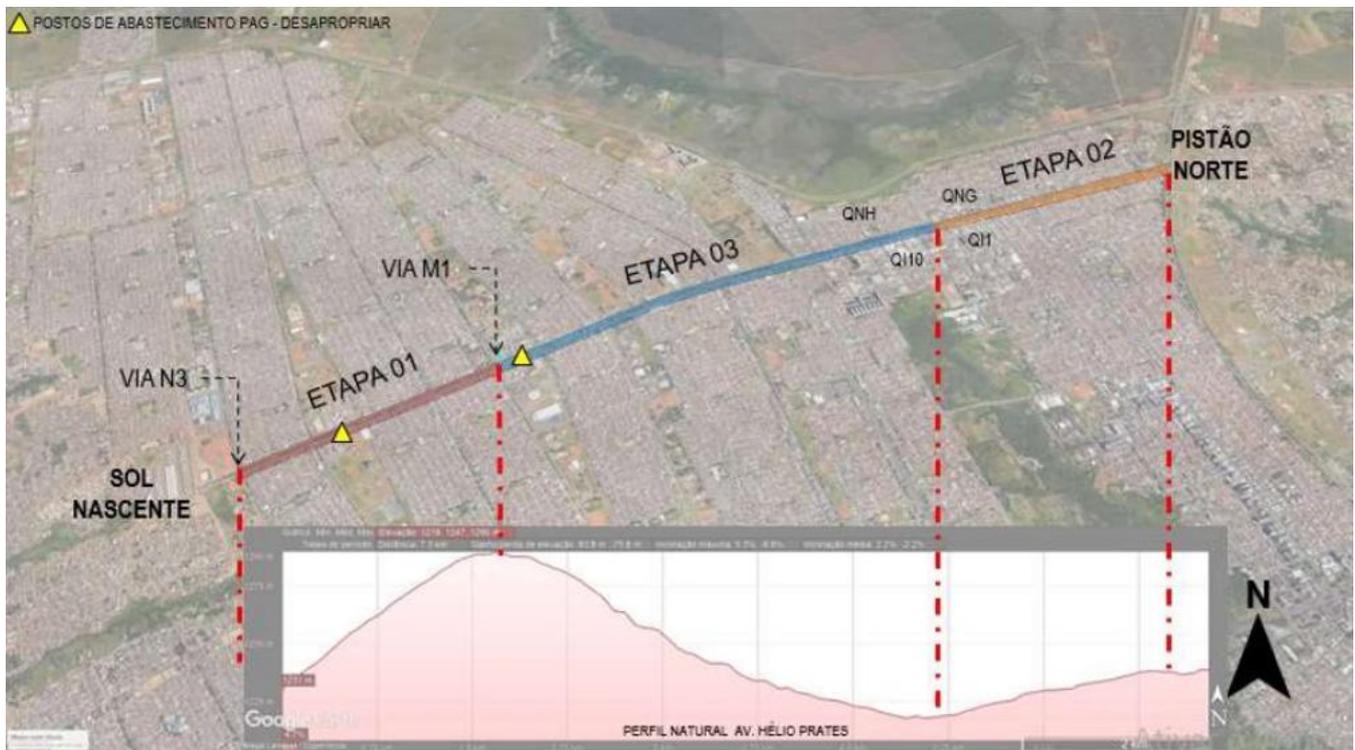


Figura 10. Divisão das etapas de planejamento de projeto da Av. Hélio Prates. Fonte: MDE 170/2020 – Folha 2/22

6.1.7.3. **Avenida Samdu Norte:** contemplada no **Projeto de Sistema Viário – SIV/MDE 147/2017**, que integra o binário viário Samdu/Comercial Norte, com a necessidade de corrigir problemas relacionados ao desenho urbano dessas Avenidas, favorecendo os modos não motorizados, em especial o pedestre e o transporte coletivo (**Figura 11**).



Figura 11. Croqui indicativo da área de intervenção na Avenida SAMDU presente no MDE. Fonte: MDE 147/2017

6.1.7.4. Na **Figura 12** destaca os projetos circunvizinhos a poligonal de estudo e na **Figura 13** a **Diretriz de Intervenção Viária – DIV 11/2022**, elaborada anteriormente, servindo como orientadora para o desenvolvimento do **SIV/MDE-170/2020**.

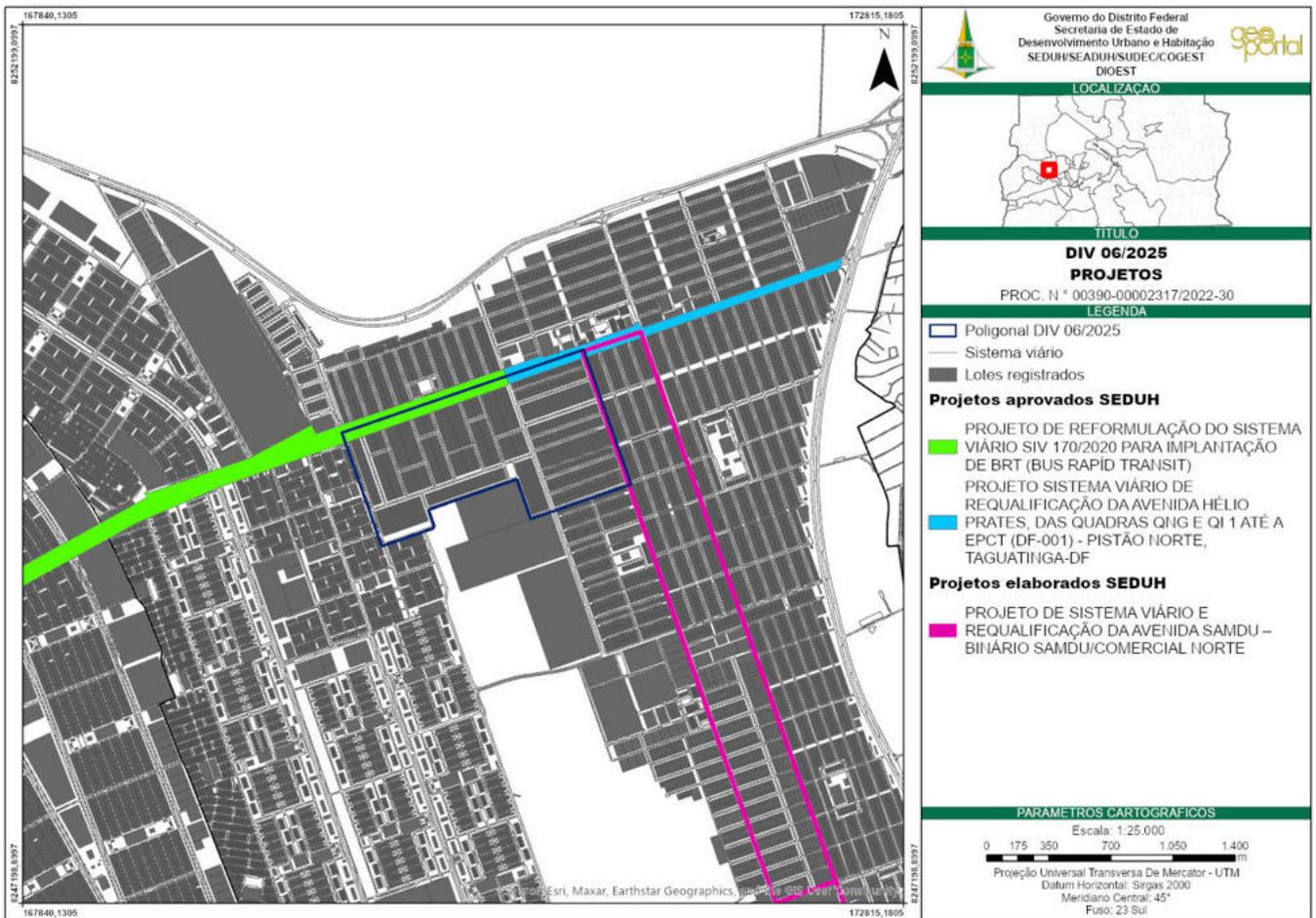


Figura 12. Projetos circunvizinhos a poligonal objeto de estudo. Fonte: Geoportal

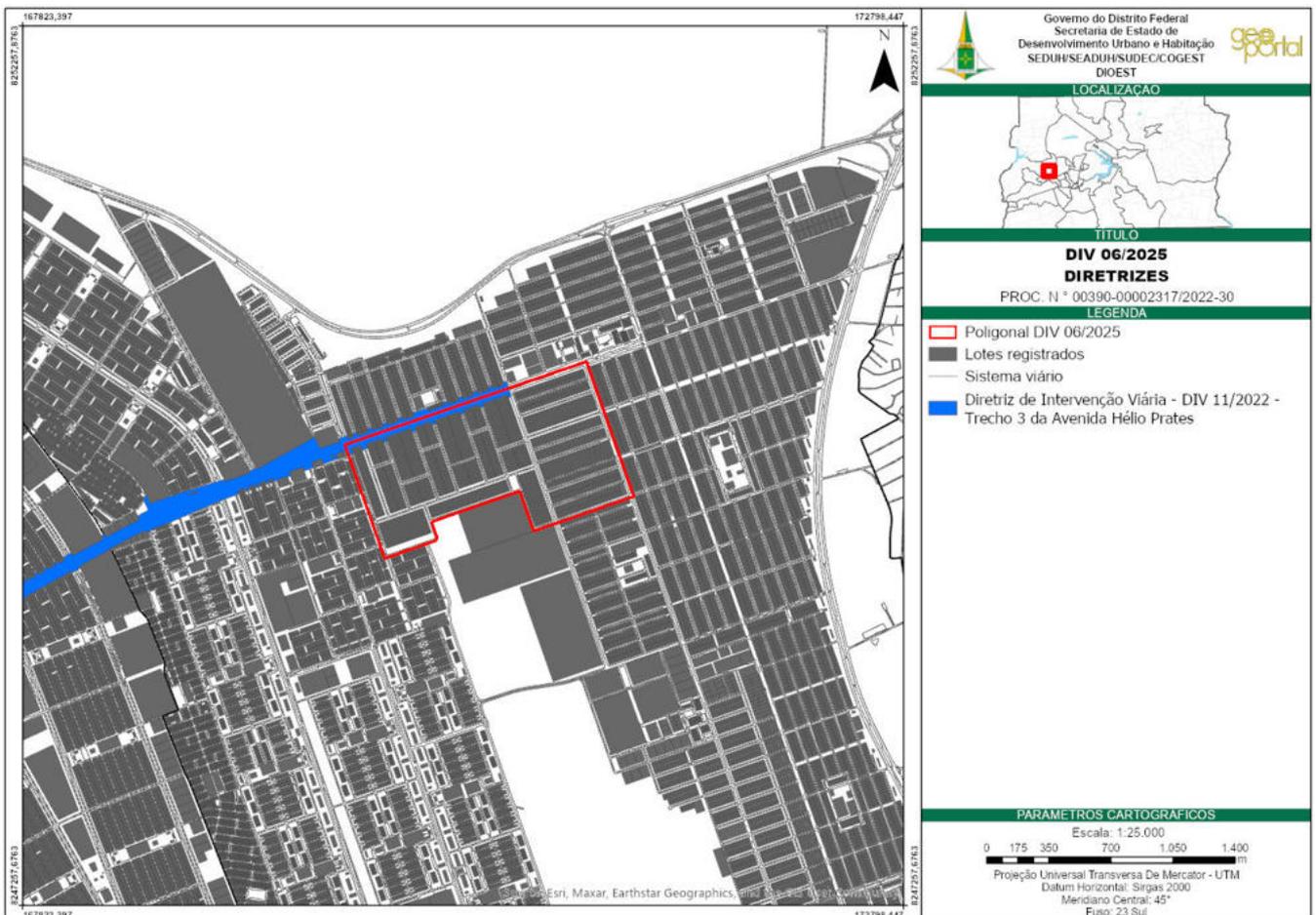


Figura 13. Diretriz de Intervenção Viária - DIV circunvizinha a poligonal de estudo. Fonte: Geoportal

7.1. A Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS, [Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#), e suas alterações, classifica os lotes desta DIV 06/2025, em sua maioria, como unidades de uso e ocupação do solo UOS CSIIR 2 NO, além dos UOS CSIIR 2 e PAC 1 (**Figura 15**);

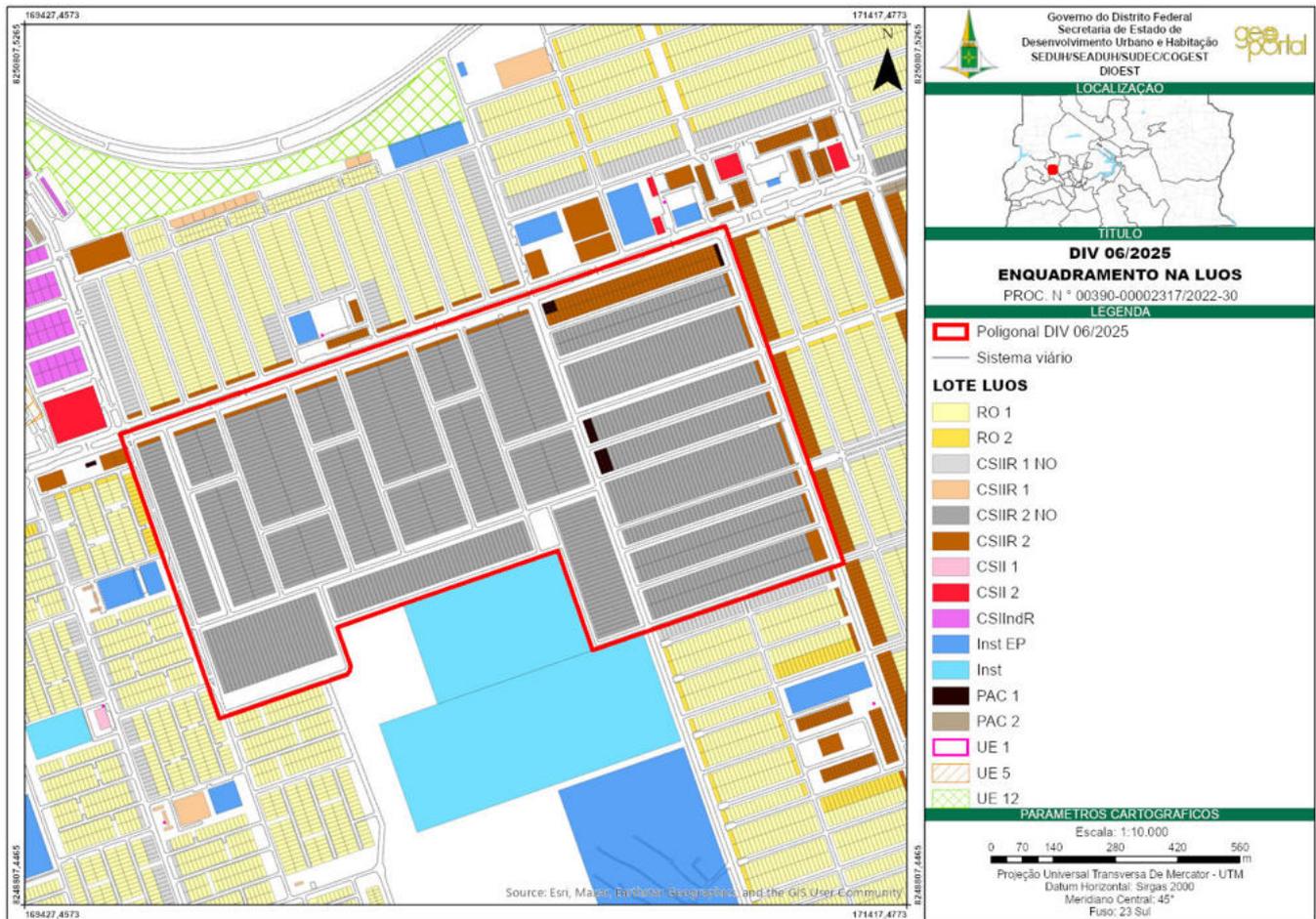


Figura 14. Enquadramento da área na LUOS. Fonte: Geoportal/SEDUH

7.2. Para as UOS dos lotes nas proximidades a poligonal da DIV 06/2025 o Art 5º da LUOS que estabelece:

“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; (...)

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

b) CSIIR 2 NO - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros; (...)"

8. RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

8.1. Foram realizadas vistorias técnicas distintas no Setor Industrial, a primeira realizada em **09/02/2022** para a **DIV 02/2022**, na área do entorno do local objeto da demanda. A segunda foi realizada

em **02/04/2025**, com o objetivo da análise das vias já consolidadas não previstas em projeto, para a **DIV 06/2025**.

8.2. A transformação do setor se deu ao longo das últimas duas décadas, iniciada com o PDL da cidade e ratificada pela LUOS permitindo o uso residencial multifamiliar. Urbanisticamente, essa mudança no setor impescinde projetos que busquem uma atualização de desenho urbano com uma maior qualificação dos espaços públicos. O projeto original da Quadra Industrial é datado de 1962, e, portanto, não havia previsão de estacionamentos ao longo das vias e detalhamento mais elaborado das rotas de pedestre, paisagismo contemplando outros modais de transporte.

8.3. Na **Figura 15 e 16** é indicado os pontos de vistas e os registros fotográficos da vistoria realizada em **09/02/2022**:



Figura 15. Indicação dos registros fotográficos da DIV 02/2022. Fonte: DIOEST/SEDUH

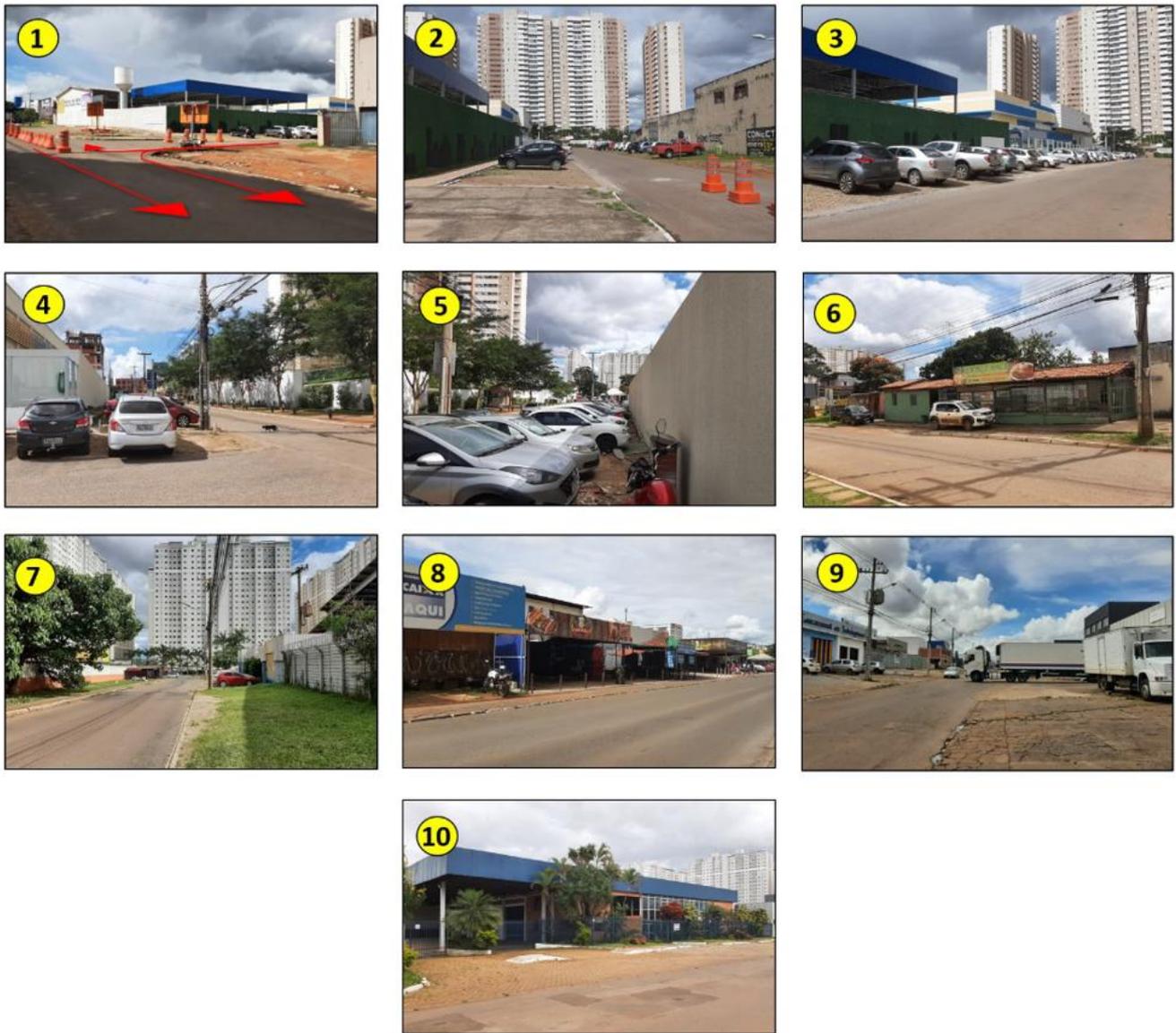


Figura 16. Registros fotográficos realizados em 09/02/2022, para **DIV 06/2025**. Fonte: DIOEST/SEDUH

8.3.1. **Vista 1** - mudança de sentido de duas vias nas Quadras QI 21 e QI 22. A mudança tem por objetivo criar mais uma alternativa de saída para a Avenida Hélio Prates, pois foi relatado frequentes congestionamentos de veículos no setor, principalmente no sentido da saída para a Av. Hélio Prates. A alteração do sentido da via permanece até hoje;

8.3.2. **Vista 2** - estacionamento a 90° implantado sem projeto registrado, sem sinalização; calçada não acessível, deteriorada sem qualificação; área utilizada como estacionamento, ausente de pavimentação, sinalização e calçadas;

8.3.3. **Vista 3** - área em frente à escola sem área de embarque e desembarque;

8.3.4. **Vista 4** - estacionamento não previsto em projeto, irregular, na área de conversão da via; ausência de acessibilidade para pedestres;

8.3.5. **Vista 5** - estacionamento não previsto em projeto, não havendo espaço mínimo para calçada;

8.3.6. **Vista 6**- área pública invadida por edificação; calçada não acessível, pavimentação com desníveis, obstruída por edificação e veículos estacionados;

8.3.7. **Vista 7** - área sem urbanização; invasão de área pública por edificação; área utilizada como estacionamento, não previsto em projeto;

8.3.8. **Vista 8** - Invasão de área pública, calçadas não acessíveis, com obstáculos;

8.3.9. **Vista 9** - calçadas amplas, não acessíveis, deterioradas e com desníveis acentuados; acesso

de caminhões mal executado, além de estacionarem, não há sinalização; veículos estacionados nas calçadas;

8.3.10. **Vista 10** - estacionamento não previsto em projeto, sem sinalização; calçada sem continuidade;

8.4. Conforme indicado na **Figura 17**, nota-se a mudança de traçado ocorrida no setor das Quadras QI 21 e QI 22 mencionado anteriormente, adicionando dois sentidos na via para o acesso à Avenida Hélio Prates.

SENTIDO DAS VIAS



Figura 17. Comparativo do sentido original das vias com sua alteração. Fonte: DIOEST/SEDUH

8.5. Na **Figura 18, 19 e 20** é indicado os pontos de vistas e os registros fotográficos da vistoria realizada em **02/04/2025**:



Figura 18. Indicação dos registros fotográficos DIV 06/2026. Fonte: DIOEST/SEDUH

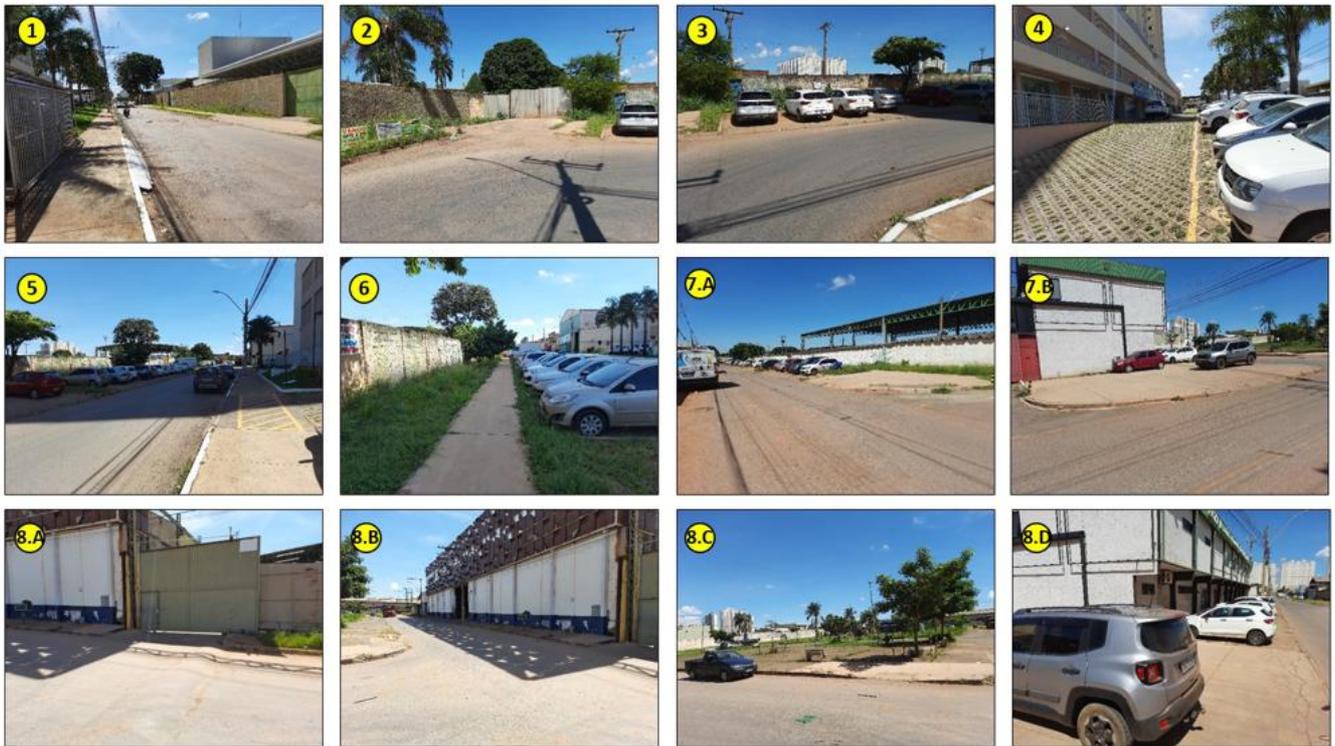


Figura 19. Registros fotográficos realizados em 02/04/2025. Fonte: DIOEST/SEDUH

- 8.5.1. **Vista 1** - via consolidada não prevista em projeto, com calçadas, alguns pontos com obstáculos;
- 8.5.2. **Vista 2** - acesso ao lote na curva da via;
- 8.5.3. **Vista 3** - estacionamento não previsto em projeto, sem sinalização;
- 8.5.4. **Vista 4** - estacionamento implantado dentro dos limites do lote;
- 8.5.5. **Vista 5** - via consolidada não prevista em projeto, com calçadas; estacionamento não previsto em projeto, sem sinalização; veículos estacionados paralelos com a via, ocupando parte da faixa de rolamento;
- 8.5.6. **Vista 6** - calçada acessível; ausência de tratamento paisagístico;
- 8.5.7. **Vista 7.A** - via deteriorada, necessitando de manutenção; estacionamento não previsto em projeto, sem sinalização; veículos estacionados paralelos com a via, ocupando parte da faixa de rolamento;
- 8.5.8. **Vista 7.B** - Veículos estacionados na calçada;
- 8.5.9. **Vista 8.A** – acesso ao lote muito próximo da via, sem adequação e sinalização;
- 8.5.10. **Vista 8.B** - calçada não acessível, com obstáculos e desníveis;
- 8.5.11. **Vista 8.C** - praça não prevista em projeto, necessitando de requalificação;
- 8.5.12. **Vista 8.D** - via consolidada não prevista em projeto; estacionamento não previsto em projeto, sem espaço para calçada; pavimentação deteriorada;



Figura 20. Registros fotográficos realizados em 02/04/2025. Fonte: DIOEST/SEDUH

- 8.5.13. **Vista 8.E** – calçada acessível, ausência de tratamento paisagístico;
- 8.5.14. **Vista 9.A** – via consolidada não prevista em projeto; calçadas necessitando de requalificação; área de estacionamento não previsto em projeto, sem calçadas e delimitação de vagas;
- 8.5.15. **Vista 9.B** – acesso ao lote muito próximo da via, sem adequação e sinalização;
- 8.5.16. **Vista 9.C** – via consolidada não prevista em projeto; calçadas necessitando de requalificação; veículos estacionados em locais inapropriados;
- 8.5.17. **Vista 10.A** - via consolidada não prevista em projeto; calçada acessível implantada;
- 8.5.18. **Vista 10.B** - vias consolidadas não previstas em projeto; calçadas não acessíveis, deterioradas e com desníveis;
- 8.5.19. **Vista 11.A** – calçada acessível, com paisagismo;
- 8.5.20. **Vista 11.B** - acesso de veículos ao parque, necessita de ordenamento e sinalização;
- 8.5.21. **Vista 12.A** – calçada acessível implantada; via consolidada não prevista em projeto;
- 8.5.22. **Vista 12.B** – bolsão de estacionamento não previsto em projeto, ocupando grande parte de área pública; calçadas acessíveis implantadas;
- 8.5.23. **Vista 12.C** – área urbanizada com vegetação;

9. DIAGNÓSTICO

- 9.1. As principais demandas do Setor Industrial QI são:
- 9.1.1. **Estacionamentos:** Todos os estacionamentos implantados no setor não possuem projeto de urbanismo e não seguem desenho urbano adequado, foram implantados sem as normas necessárias, sem a delimitação correta de vagas, dimensionamento incorreto, ausência de sinalização, falta de pavimentação adequada, obstrução da caminhabilidade do pedestre.
- 9.1.2. **Vias:** A maioria das vias do setor foram implantadas de acordo com projeto de urbanismo, possuindo largura suficiente para requalificação. As vias apresentam falta de sinalização, tanto horizontal como vertical.
- 9.1.3. **Acessibilidade/Calçadas:** As calçadas são ausentes na maioria das caixas de via, em muitos pontos do setor a prioridade é do veículo motorizado. Das calçadas existentes grande parte não são acessíveis, deterioradas, apresentam desníveis acentuados, invasões em área pública, veículos

estacionados, obstáculos como mobiliário urbano. O que dificulta a acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, além da falta de pisos táteis e rampas de acesso.

9.1.4. **Mobiliário urbano:** Há falta de mobiliário urbano, como lixeiras, paraciclos, quiosques, postes de sinalização. Há a necessidade de manutenção dos já existentes, como lixeiras e abrigos de ônibus;

9.1.5. **Sinalização:** A sinalização viária é insuficiente, horizontal e vertical, e as existentes estão desgastadas ou pouca visibilidade.

9.1.6. **Ciclovias:** O setor não apresenta nenhum meio de infraestrutura cicloviária, como ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas ou calçadas compartilhadas.

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

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

9.3. Sendo assim, a cidade deve agregar as diferentes modalidades de circulação mantendo as relações entre os espaços urbanos e os seus usuários, sendo elemento fundamental para preservar a ambiência pretendida na localidade e por isso ressaltamos a necessidade de minimizar os conflitos entre pedestres e veículo (motorizados ou não), proporcionar rotas acessíveis que façam conexão entre os espaços livres de uso público, vias e lotes, priorizando o pedestre por meio de percursos arborizados, iluminados e com calçadas adequadas.

9.4. Dessa forma, apresentaremos a seguir diretrizes que devem nortear o(s) projeto(s) de urbanismo a ser(em) elaborado(s) para qualificação do espaço urbano do setor.

10. DIRETRIZES GERAIS

10.1. Promover a participação público privada na gestão dos espaços públicos;

10.2. Considerar o contexto em que a via está inserida, a paisagem, as características de uso e ocupação do solo limítrofe, a densidade populacional prevista para a área e a apropriação desta pela população;

10.3. Priorizar a circulação, o lazer, a recreação, a segurança e o conforto dos usuários;

10.4. Respeitar a escala humana no desenvolvimento e implantação dos projetos de intervenção viária para diminuir conflitos entre veículos e pedestres e evitar acidentes;

10.5. Atender às normas de acessibilidade, conforme disposto na [ABNT-NBR-9050/2020](#), promovendo a acessibilidade universal, com a priorização dos pedestres, passageiros de transporte coletivo, pessoas com deficiência e idosos;

10.6. Implantar, se possível, medidas para a ampliação do uso de bicicletas para os deslocamentos na área de estudo;

10.7. Eliminar discontinuidades e gargalos;

10.8. Adequar os trechos de via e estacionamentos implantados sem Projeto SIV aprovado;

10.9. Integrar o(s) Projeto(s) de Sistema Viário – SIV com os demais espaços e elementos integrados ao tecido urbano, bem como aos demais projetos aprovados para o local, criando uma unidade ao longo da via;

11. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

11.1. As intervenções urbanas deverão considerar as possibilidades que cada via apresenta, devendo ser avaliadas as dimensões das caixas de via e o sentido viário de cada via. A proposta deverá priorizar as áreas destinadas a pedestres com acessibilidade e faixas de serviços para implantação de mobiliários urbanos que possam garantir maior urbanidade para o setor. Por meio dos desenhos dispostos nas **Figuras 21 a 25** apresentamos sugestões de elementos urbanos que devem fazer parte da área de intervenção.

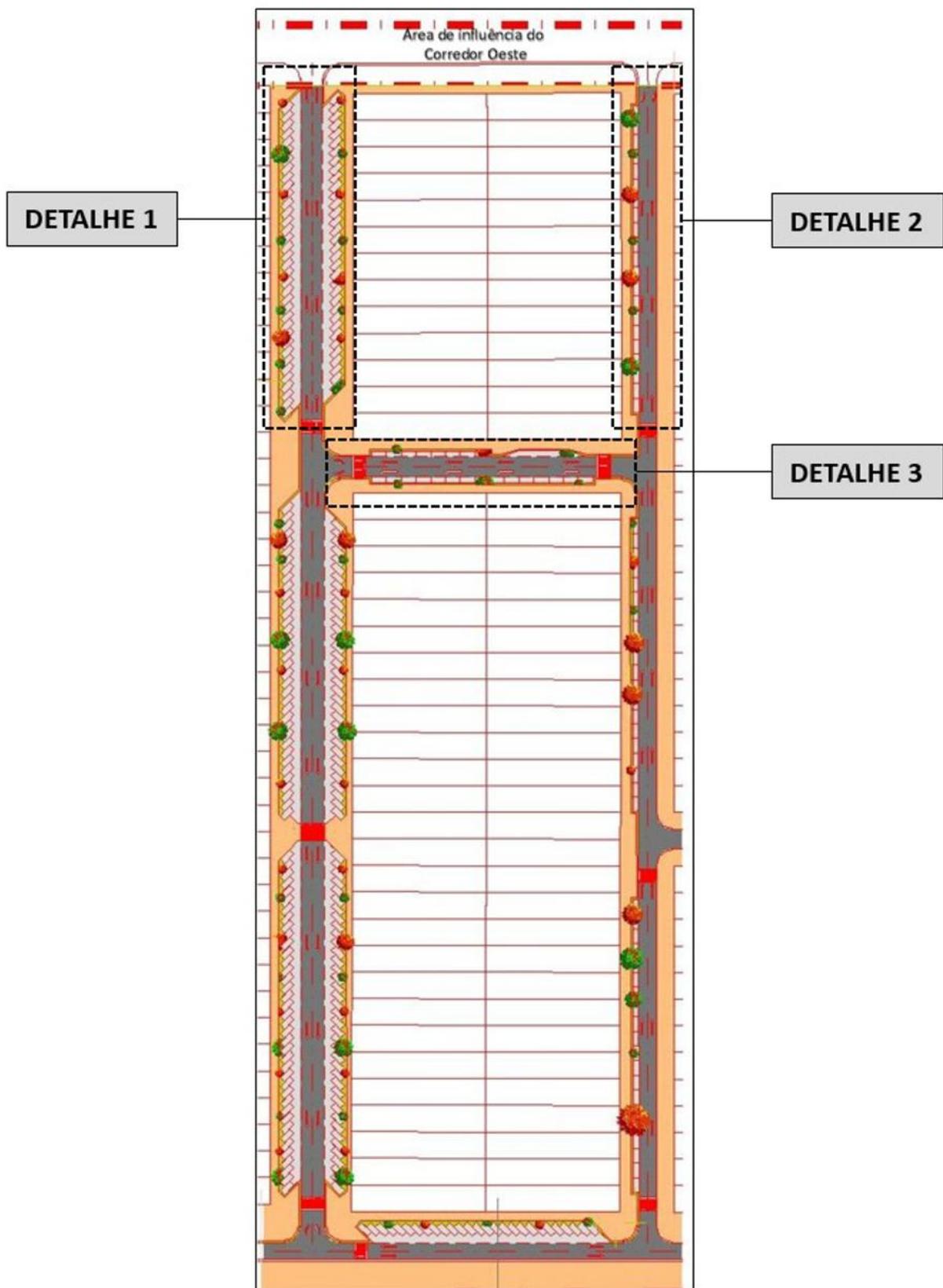


Figura 21. Sugestão de desenho urbano geral com os detalhes 1, 2 e 3 referentes as questões específicas a serem consideradas. Fonte. DIOEST/SEDUH

DETALHE 1



A FAIXA DE SERVIÇO PERMITE QUE SEJAM COMPORTADOS OS MOBILIÁRIOS URBANOS SEM PREJUÍZOS À LIVRE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES.



TRAVESSIA ELEVADA DE PEDESTRES NO SETOR COMERCIAL SUL – PLANO PILOTO.

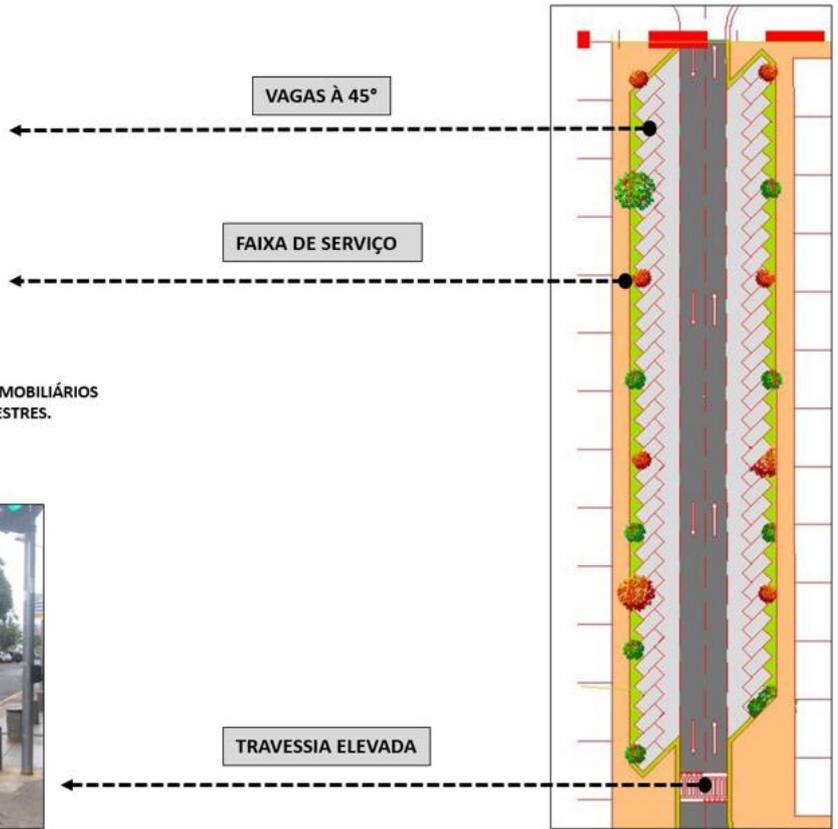


Figura 22. Detalhe 1 do croqui com exemplos de elementos urbanos. Fonte: [Guia de Urbanização SEDUH](#)

DETALHE 2



VAGAS PARALELAS À VIA



SIMULAÇÃO DE ESTACIONAMENTOS PARALELOS À VIA – VIA TRANSVERSAL SAMDU/AVENIDA COMERCIAL TAGUATINGA.

PARACICLOS



SIMULAÇÃO DE PARACICLOS

Figura 23. Detalhe 2 do croqui com exemplos de elementos urbanos. Fonte: [Guia de Urbanização SEDUH](#)

DETALHE 3

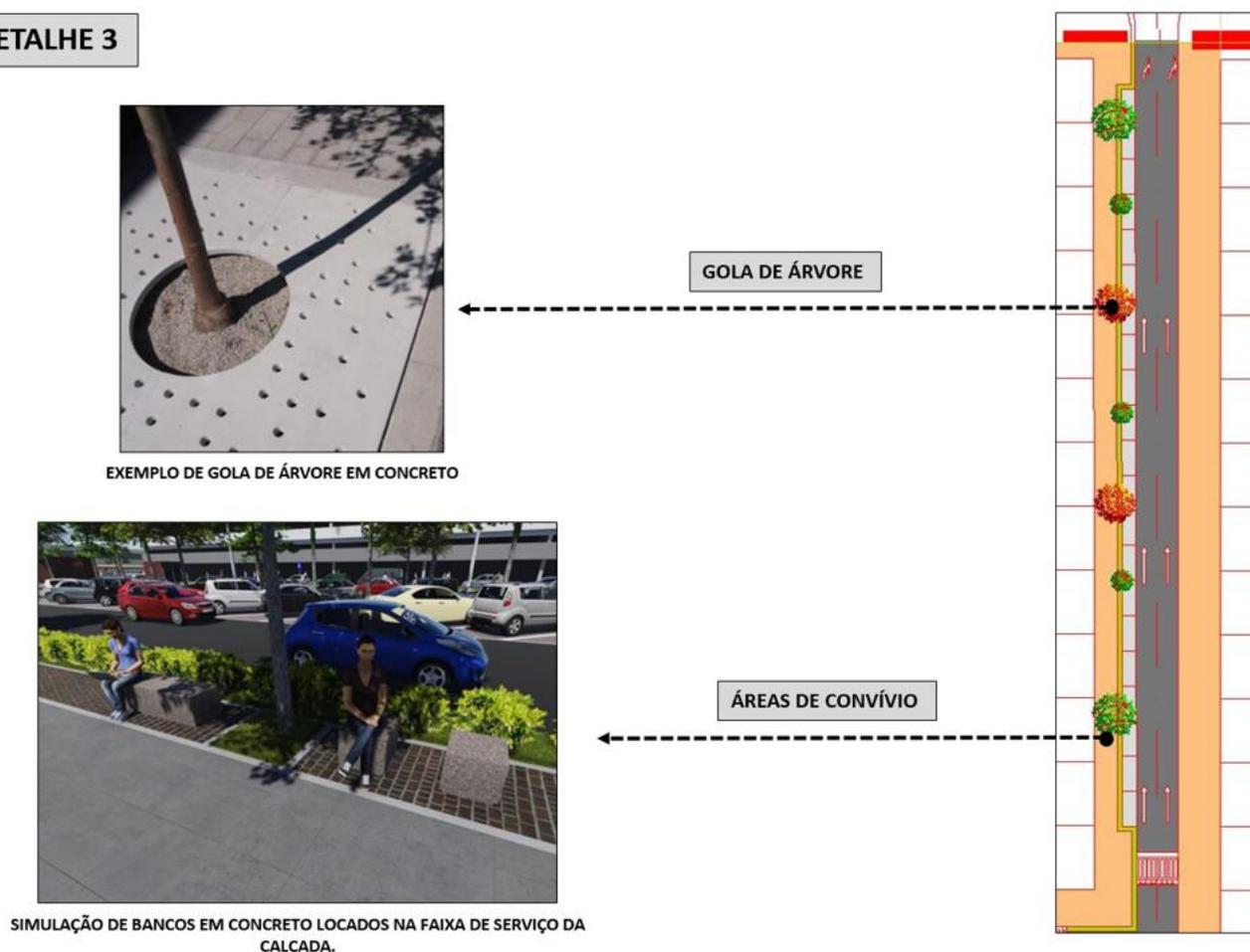


Figura 24. Detalhe 3 do croqui com exemplos de elementos urbanos. Fonte: [Guia de Urbanização SEDUH](#)

11.2. Calçadas

11.2.1. Garantir rotas contínuas e facilmente perceptíveis, objetivando a segurança, a qualidade estética e a integração da área de intervenção ao entorno;

11.2.2. Garantir passeio com superfície nivelada, regular, firme, antiderrapante e livre de quaisquer obstáculos como mobiliário urbano, elemento vegetal, sinalização, iluminação pública, tampa de inspeção, grelha de exaustão e de drenagem;

11.2.3. Garantir passeio acessível, desobstruído, com largura mínima, inclinação transversal máxima, nivelado ao longo das ruas e especificação da superfície conforme ABNT [NBR 9050/2020](#);

11.2.4. Além de respeitar a largura mínima de calçadas de acordo com a Norma Brasileira ABNT [NBR 9050/2020](#), considerar formas diversas de deslocamento, como dois ou mais pedestres andando juntos, pedestres portando compras, carrinho de bebê, guarda-chuva, entre outras situações do cotidiano da população;

11.2.5. Prever calçadas constituídas por três faixas de setorização, destinadas a abrigar cada uma das suas funções, de forma organizada e planejada, devendo observar as disposições do [Decreto nº 38.047/2017](#), da [NBR 9050/2020](#) e do [Guia de Urbanização \(SEGETH, 2017\)](#). São elas: (1) faixa de serviço - para instalação de mobiliário urbano (lixeiras, balizadores, placas de endereçamento e afins), sinalização viária, elemento vegetal e redes de infraestrutura urbana; (2) faixa de passeio livre - para circulação de pedestres; (3) faixa de acesso ao lote - para acesso de pedestres e veículos ao lote;

11.2.6. Definir materiais para a pavimentação das calçadas que suporte alto tráfego de pessoas, seja segura contra deslizamentos e resistente a intempéries;

11.2.7. 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;

11.2.8. Assegurar que os acessos aos lotes, como rampas e escadas não ocorram fora dos limites dos lotes, evitando configurar barreiras e interromper a livre circulação de pedestres e ciclistas, exceto nos casos previstos em legislação;

11.2.9. 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);

11.2.10. 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;

11.3. **Estacionamentos**

11.3.1. 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;

11.3.2. Garantir que os estacionamentos contendam paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;

11.3.3. 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;

11.3.4. Atender a critérios de acessibilidade e de manutenção da permeabilidade do solo, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal.

11.4. **Sinalização**

11.4.1. 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;

11.4.2. 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;

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

11.5. **Ciclovias**

11.5.1. 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;

11.5.2. Prever medidas de moderação de tráfego motorizado priorizando a segurança dos ciclistas;

11.5.3. Incentivar os deslocamentos não motorizados e a integração com os modais de transporte público coletivo;

11.5.4. 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.

11.6. **Paisagismo**

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

11.6.2. 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](#);

11.6.3. 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;

11.6.4. 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;

11.6.5. Nos estacionamentos deve-se utilizar vegetação de porte arbóreo, com distanciamento máximo de 10,00m entre as árvores em fileira de vagas, conforme o [Decreto nº 38.047/2017](#);

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

11.6.7. Garantir que o canteiro ao redor das árvores tenha tamanho adequado à espécie plantada, de forma que as raízes tenham espaço suficiente para crescer;

11.6.8. Não é permitido junto às calçadas:

11.6.8.1. Espécies de pequeno porte e copa densa ou com ramos pendentes;

11.6.8.2. Árvores caducifólias;

11.6.8.3. Árvores com sistema radicular superficial, sendo o ideal o pivotante;

11.6.8.4. Plantas dotadas de espinhos, as produtoras de substâncias tóxicas e as que desprendam muitas folhas, flores, frutos ou substâncias que tornem o piso escorregadio;

11.6.8.5. Árvores que não sejam de fácil controle para a limpeza pública e cujas raízes possam danificar o pavimento.

11.7. **Iluminação**

11.7.1. Não deve ser pensada apenas para os veículos, mas, principalmente, para os pedestres e ciclistas, com espaços públicos sombreados durante o dia e bem iluminados durante a noite;

11.7.2. Prever iluminação com altura situada preferencialmente na escala do pedestre, entretanto, sendo dificultado o acesso à luminária por qualquer um sem o uso de escada ou de outro elemento que eleve sua altura;

11.7.3. Garantir uma distância entre as luminárias de modo que a rua apresente os níveis mínimos de luminosidade de acordo com a NBR 5101;

11.7.4. Nas áreas influência de travessia de pedestres, instalar a iluminação pública com foco na calçada, garantindo a visibilidade dos pedestres por parte dos motoristas;

11.7.5. Sugere-se que o sistema de iluminação seja complementado com a instalação de postes solares fotovoltaicos movidos à luz solar, por apresentar uma alternativa com boa relação custo-benefício e manutenção reduzida.

11.8. **Mobiliário Urbano**

11.8.1. 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;

11.8.2. 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;

11.8.3. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

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

11.8.5. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

11.8.6. 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;

11.8.7. Devem ser observadas as orientações contidas no [Guia de Urbanização](#) (SEGETH, 2017).

11.9. **Redes de Infraestrutura**

11.9.1. Considerar as interferências com redes de concessionárias de serviço público projetadas e existentes no local, compatibilizando o posicionamento destas com o uso dos espaços que compõem a rua;

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

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

12. **DISPOSIÇÕES FINAIS**

12.1. Devem ser consultados SEMOB, DETRAN, DNIT e as Concessionárias de Serviços Públicos (CEB, CAESB, TELEFONIA, NOVACAP, SLU) solicitando informações relativas a interferências de rede (localização, profundidade, faixas de domínio) para nortear e viabilizar as intervenções futuras;

12.2. O(s) Projeto(s) deve ser elaborado 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”;

12.3. O(s) projeto(s) urbanísticos deve(m) ser submetido(s) 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;

12.4. 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 DIV 06/2025;

12.5. 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;

13. **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

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 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/cadernosite2007xz.pdf>>

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 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. Instrução de Serviço nº 149, de maio de 2004 - Dispõe sobre vagas para idosos em áreas de estacionamentos públicos e privados. Departamento de Trânsito do Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009 – Aprova o Plano Diretor de

Ordenamento Territorial – PDOT/DF.

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, 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 4.566, de 04 de maio de 2011** - Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF 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 227, de 11 de julho de 2022** - Aprova o Regimento Interno da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. **Portaria nº 97, de 27 de setembro de 2022** - Institui procedimentos para elaboração de Diretrizes Urbanísticas para intervenções em projetos de urbanismo registrados em cartório. **Guia de Urbanização**. Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação, 2017. Disponível em: <http://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2018/07/Guia-de-Urbanizacao_Revisão_Eleições.pdf>

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/noticias-senatran/manual-brasileiro-de-sinalizacao-de-transito-1>>

Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias da Cidade de São Paulo. Disponível em: <<https://www.manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/>>

Resolução do CONTRAN nº 160, de 22 de abril de 2004 – Aprova o Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=100975>>



Documento assinado eletronicamente por **LETÍCIA LUZARDO DE SOUSA - Matr.0276406-7, Subsecretário(a) de Desenvolvimento das Cidades**, em 14/04/2025, às 11:36, 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 **GEORGE EDUARDO MAEDA - Matr.0276027-4, Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Oeste**, em 14/04/2025, às 11:41, 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 **THIAGO ARAÚJO POSSIDÔNIO - Matr.0282484-1, Assessor(a)**, em 14/04/2025, às 14:25, 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= 167911934 código CRC= C0EE6FBA.](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0verificador=167911934)

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Edifício Number One SCN Q 1 - Asa Norte, Brasília - DF - Bairro Asa Norte - CEP 70711-900 - DF
Telefone(s):
Sítio - www.seduh.df.gov.br
