

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

Gabinete

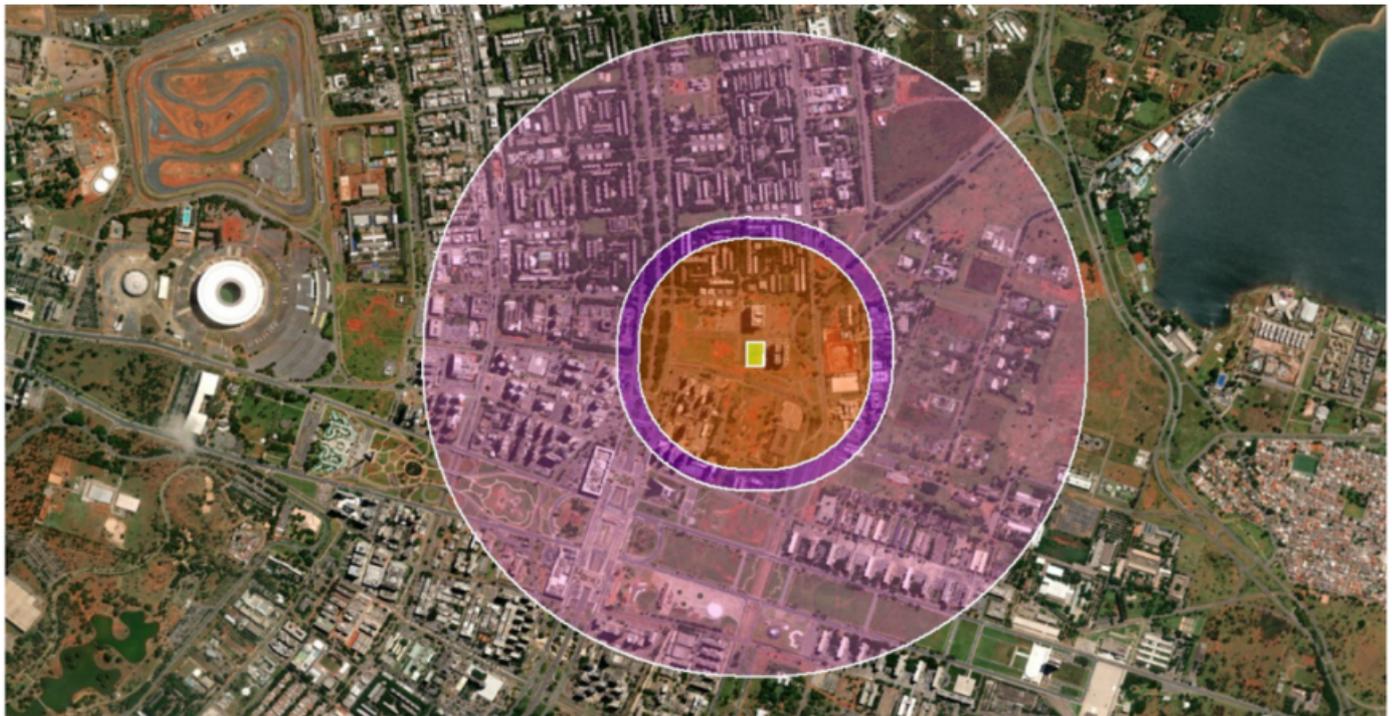
Comissão Permanente de Análise dos Estudos Prévios de Impacto de
Vizinhança

Parecer Técnico n.º 59/2023 - SEDUH/GAB/CPA-EIV

PARECER TÉCNICO CPA/EIV**Brasília, 10 de março de 2023****Referência:** Processo SEI nº 00390-00004055/2022-48**Interessado:** HEIL ASSESSORIA IMOBILIÁRIA LTDA.**Assunto:** **1ª Análise** do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, relativo ao empreendimento Lótus Tower, localizado no Setor de Autarquias Norte - SAU/Norte, Quadra 05 Lote A, Brasília – DF.**1. INFORMAÇÕES PRELIMINARES**

Trata o presente Parecer Técnico de 3ª análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV do empreendimento Lótus Tower, localizado no Setor de Autarquias Norte - SAU/Norte, Quadra 05 Lote A, Brasília - DF, figurando, entretanto, como **1ª análise pela Comissão Permanente de Análise de EIV - CPA/EIV**.

O Termo de Referência Específico de EIV nº 01/2022 (86516193) para o empreendimento em tela, enviado em 18/05/2022 por meio de Correspondência Eletrônica (86740944), indica as áreas de influência definidas por esta CPA/EIV, ilustradas na figura abaixo:



Legenda:

Escala 1:20.000

- Setor de Autarquias Norte - SA/Norte, Quadra 05 Lote A
- Área de Influência Direta – AID (500 metros)
- Área de Influência Direta de Trânsito – AIDT (600 metros)
- Área de Influência Indireta – AII (1500 metros)

Figura 01: Áreas de Influência Direta - AID e Indireta - AII do empreendimento. Fonte: TR 01/2021 (86516193)

A 1ª versão do estudo foi protocolada em 12/07/2022 e inicialmente teve a sua apresentação contemplada na 39ª Reunião Ordinária desta CPA/EIV, realizada no dia 05/08/2022.

Em virtude da publicação do [Decreto nº 43.804, de 04 de outubro de 2022](#), que alterou o fluxo processual de análise de EIV, pelo qual o prazo para análise do estudo se inicia com o Parecer Técnico da Diretoria de Gestão de Estudos de Impacto de Vizinhança - DIEIV, o qual deve atestar sua correta instrução, nos termos do art. 19 caput do citado Decreto.

Assim, cabe rememorar o histórico das análises realizadas por parte da DIEIV, até o presente Parecer: a 1ª análise deu-se através do Parecer Técnico nº 3/2022 - SEDUH/SELIC//DIEIV (100027931), o qual foram identificadas 62 exigências, e a 2ª análise deu-se por meio do Parecer Técnico nº 8/2023 - SEDUH/SELIC//DIEIV (104837607), e resultou no cumprimento do TR possibilitando a análise qualificada segundo as competências inerentes a cada órgão da CPA/EIV, objeto do presente parecer.

Destaca-se que, em razão da alteração da composição da CPA/EIV promovida pelo Decreto nº 43.804/2022, o EIV foi novamente apresentado pela equipe técnica responsável durante a 42ª Reunião Ordinária, realizada no dia 03/02/2023.

A presente análise pauta-se pelo estudo acostado no Processo SEI nº 00390-00000771/2023-37 e da documentação complementar constante do Processo SEI nº 00390-00000610/2023-43, todos anexos ao Processo SEI nº 00390-00004055/2022-48:

- Estudo Preliminar _Empreendimento Lotus_Parte 1 de 8 (104656215)
- Estudo Preliminar _Empreendimento Lotus_Parte 2 de 8 (104656429)
- Estudo Preliminar _Empreendimento Lotus_Parte 3 de 8 (104656623)
- Estudo Preliminar _Empreendimento Lotus_Parte 4 de 8 (104656752)
- Estudo Preliminar _Empreendimento Lotus_Parte 5 de 8 (104656885)

- Estudo Preliminar _Empreendimento Lotus_Parte 7 de 8 (104658761)
- Estudo Preliminar _Empreendimento Lotus_Parte 8 de 8 (104658941)
- Relação de atendimento de exigências do parecer técnico (104250339)
- Anotação de Responsabilidade Técnica - ART Nadi - [0720220063613](#) (104250592)
- Registro de Responsabilidade Técnica - RRT GEANINA (104250606)
- Registro de Responsabilidade Técnica - RRT JANDSON (104250613)
- Registro de Responsabilidade Técnica - RRT WANESSA (104250620)
- Anotação de Responsabilidade Técnica - ART Maria Rita - [0720220105604](#) (104250624)
- Registro de Responsabilidade Técnica - RRT ROMULO (104250630)
- Registro de Responsabilidade Técnica - RRT GEANINA (104250640)
- Anotação de Responsabilidade Técnica - ART LUCIO (104250648)
- Análise Técnico-Administrativa - Anexo VII VIDRO_CCC.NP50.4.4 (104253204)
- Análise Técnico-Administrativa - Anexo VII SAUN_Q5_LT A_LOTUS_CANTEIRO_R10-Model (104253249)
- Análise Técnico-Administrativa - Anexo VII 2202_URB_PLA_EIV_R00_BASE DADOS CAMPO (104253285)
- Análise Técnico-Administrativa - Anexo VII 06_500-HABP-DOC-001-NOVA-R00.odt (104253447)
- Análise Técnico-Administrativa - Anexo VII 07_SEI_ANAC_6083123_OFICIO AUTORIZACAO CONSTRUCAO (104253452)
- Análise Técnico-Administrativa - Anexo VII 09_ANUE DOC 001 CAES_R00.odt (104253460)
- Análise Técnico-Administrativa - Anexo VII 10_ANUE DOC 001 CEB_R00.odt (104253468)
- Análise Técnico-Administrativa - Anexo VII 11_NEOENERGIA_EXIG_ATENDIMENTO (104253481)
- Análise Técnico-Administrativa - Anexo VII SEI_00390_00006235_2021_83_QUADRO AREAS (104253543)
- Carta Protocolo n 12/2023 Errata (104352979)

Destaca-se, ainda, a documentação encaminhada pela CAP, constante do processo de habilitação de projeto SEI nº 00390-00006235/2021-83, também insertas no processo do EIV:

- Relatório - Ficha de Enquadramento PGV (106657054)
- Atestado de Viabilidade 36/2023 (106822847)
- Relatório de enquadramento em EIV - CAP (106889741)
- Projeto Arquitetônico 01 (107189877)
- Projeto Arquitetônico 02 (107191926)
- Projeto Arquitetônico 03 (107192040)
- Projeto Arquitetônico 04 (107192167)
- Projeto Arquitetônico 05 (107192224)
- Projeto Arquitetônico 06 (107192282)
- Projeto Arquitetônico 07 (107192324)

- Projeto Arquitetônico 08 (107194099)
- Projeto Arquitetônico 09 (107194280)
- Projeto Arquitetônico 10 (107194494)
- Projeto Arquitetônico 11 (107194613)
- Projeto Arquitetônico 12 (107194698)
- Projeto Arquitetônico 13 (107194804)
- Projeto Arquitetônico 14 (107195061)
- Projeto Arquitetônico 15 (107195207)
- Projeto Arquitetônico 16 (107195395)
- Projeto Arquitetônico 17 (107195499)
- Projeto Arquitetônico 18 (107195734)
- Projeto Arquitetônico 19 (107195884)
- Projeto Arquitetônico 20 (107196009)
- Projeto Arquitetônico 21 (107196194)
- Projeto Arquitetônico 22 (107196489)
- Projeto Arquitetônico 23 (107198297)
- Projeto Arquitetônico 24 (107198491)
- Projeto Arquitetônico 25 (107198777)
- Projeto Arquitetônico 26 (107198913)
- Projeto Arquitetônico 27 (107199017)
- Projeto Arquitetônico 28 (107199112)
- Projeto Arquitetônico 29 (107199203)
- Projeto Arquitetônico 30 (107199333)
- Projeto Arquitetônico 31 (107208101)
- Projeto Arquitetônico 32 (107208594)
- Projeto Arquitetônico 33 (107208832)
- Projeto Arquitetônico 34 (107210357)
- Projeto Arquitetônico 35 (107210568)
- Projeto Arquitetônico 36 (107334870)
- Projeto Arquitetônico 37 (107335401)
- Projeto Arquitetônico 38 (107335520)
- Projeto Arquitetônico 39 (107335645)
- Projeto Arquitetônico 40 (107335742)
- Projeto Arquitetônico 41 (107335837)
- Projeto Arquitetônico 42 (107336039)
- Projeto Arquitetônico 43 (107336194)
- Projeto Arquitetônico 44 (107336366)
- Projeto Arquitetônico 45 (107336455)
- Projeto Arquitetônico 46 (107336602)

- Projeto Arquitetônico 47 (107336773)
- Projeto Arquitetônico 48 (107336898)
- Projeto Arquitetônico 49 (107337002)
- Projeto Arquitetônico 50 (107337490)
- Projeto Arquitetônico 51 (107337952)
- Projeto Arquitetônico 52 (107338127)
- Projeto Arquitetônico 53 (107338226)
- Projeto Arquitetônico 54 (107338487)
- Projeto Arquitetônico 55 (107338872)
- Projeto Arquitetônico 56 (107340133)
- Projeto Arquitetônico 57 (107340321)
- Projeto Arquitetônico 58 (107340481)
- Projeto Arquitetônico 59 (107340699)
- Projeto Arquitetônico 60 (107340814)
- Projeto Arquitetônico 61 (107340959)
- Projeto Arquitetônico 62 (107341061)
- Projeto Arquitetônico 63 (107341125)
- Projeto Arquitetônico 64 (107341298)
- Projeto Arquitetônico 65 (107341425)
- Projeto Arquitetônico 66 (107341525)
- Projeto Arquitetônico 67 (107341664)
- Projeto Arquitetônico 68 (107341751)
- Projeto Arquitetônico 69 (107341903)

Deste modo, as análises recaíram sobre as pranchas de projeto arquitetônico que foram objeto de análise para expedição do Atestado de Viabilidade e conclusão do Estudo Prévio.

2. ANÁLISE DO ESTUDO

O EIV apresenta um sério e consistente estudo que nos oferece uma leitura urbanística acerca da implantação de empreendimento arquitetônico de grande porte, amparada em metodologias de pesquisa com análises espaciais que observam o desempenho morfológico da configuração de espaço urbano que compõe a escala gregária do Plano Piloto de Brasília.

No decorrer do estudo, o resgate da filiação ao movimento modernista vai ganhando protagonismo, iniciando-se já na Caracterização do Empreendimento, que procurou demonstrar as referências da arquitetura modernista brasileira presentes no projeto arquitetônico do empreendimento em tela, como se verifica no fragmento de texto abaixo, extraído do EIV:

"(...) ortogonalidade, simplicidade dos volumes edificados, ausência de elementos exclusivamente decorativos, superfícies em concreto aparente e vidro, vegetação nas fachadas), em concordância com os princípios e as características configurativas da arquitetura original do Plano Piloto de Brasília."

O conceito urbanístico da localização do empreendimento também está presente no estudo, tendo ganhado destaque após as observações feitas no Parecer Técnico 03/2022 - DIEIV

(100027931) que rememora a ideia de escala gregária segundo seu idealizador, Lúcio Costa, em Brasília Revisitada (LEITÃO, F. Escala gregária. in Brasília, passado presente e futuro. pg. 138):

"A escala gregária, prevista para o centro da cidade - até hoje em grande parte desocupado - teve a intenção de criar um espaço urbano mais densamente utilizado e propício ao encontro."

[grifos acrescidos]

Neste sentido, o parecer DIEIV antecipou as preocupações desta CPA/EIV quanto à "relação entre público e privado - arquitetura e espaço público - ponderando-se a franca transição entre essas duas esferas como salvaguarda do espírito gregário desejado pelo autor do projeto do Plano Piloto para a vizinhança local". Entretanto, em que pese a presente versão do estudo tenha reconhecido que o projeto possibilita (apenas) relações indiretas entre o espaço público e privado, como decorrência da declividade natural do terreno, mas também, de decisões de projeto arquitetônico (tais como localização de exaustores e de rampas de acesso veicular), verifica-se que a busca por soluções afetas ao tema não foi ainda enfrentada no EIV, uma vez que se mantiveram apenas acessos pontuais, restritos e fortemente delimitados e reforçados pelo evidente desnível presente nas 03 fachadas do empreendimento (Norte, Sul e Leste).

Na lateral Sul, por exemplo, o EIV procura justificar a manutenção do desnível e de ausência de franca relação com o espaço circundante pela pouca demanda de acesso de pedestres "devido às condições topográficas e à ausência de via pública próxima desse limite do lote". Mas, há de se lembrar que é justamente nessa fachada, que o estudo propõe a implantação de área de lazer qualificada ao ar livre.

Nesta toada, o EIV mantém-se na sustentação de uma escala gregária somente pela via da interação visual, propondo a manutenção da urbanidade "manca" existente hoje no local, sem lançar-se em busca de possibilidades de alterações das características que perpetuam essa situação, em especial daquelas que possibilitam uma relação mais harmoniosa entre arquitetura e espaço público, uma vez que o conceito de urbanidade ampara-se tanto em atributos de visibilidade quanto de acessibilidade no nível dos pés, como destaca o Parecer Técnico 3:

(...) a arquitetura das edificações ainda por serem edificadas possuem papel importante para o desempenho da intenção original prevista para aquele setor (gregária), o qual é fortalecido com limites mais tênues entre os domínios público e privado, para permitir trocas de vizinhança no "nível dos pés".

[grifos acrescidos]

É importante ressaltar que esta Comissão é sensível às limitações impostas pela separação das competências entre poder público e poder privado quando da aprovação de projetos, que, em última instância, norteiam a própria construção dos lugares; onde, ao ente privado é permitido apenas intervenções dentro do lote (podendo, em alguns casos, extrapolar os limites do lote apenas em subsolo) e ao poder público, intervenções fora do lote, as quais, corriqueiramente, ocorrem também em temporalidades distintas. No entanto, destaca-se que, não à toa, o EIV está inserido no rito de licenciamento edilício: sua característica de prevenção permite ao poder público avaliar previamente as condições para a implantação de um empreendimento de grande porte, de modo tal que o EIV impõe-se como o momento oportuno para as necessárias costuras entre arquitetura e cidade, propiciando, em última instância, o resgate de conceitos urbanos fundamentais, que, por ventura, encontraram dificuldade de se sobressair quando do atendimento integral das diversas normas técnicas.

Deste modo, apesar das boas intenções e dos vários pontos positivos do projeto, vastamente elencados no estudo apresentado, é fundamental que o estudo avance no olhar para além do lote e do projeto em si, em uma análise dialética com o lugar, buscando transbordar para a vizinhança as premissas de um projeto arquitetônico que demonstra ter intenção de valorizar o lugar no qual se insere e sua história.

Para além do lote, o estudo reconhece a importância da qualidade do espaço público e destaca o entendimento da calçada como sendo um espaço urbano dedicado à convivência entre pessoas, desenvolvimento criativo e crescimento econômico. Em sua caracterização da vizinhança o

EIV traz menções à ausência de tratamento urbanístico e paisagístico nas descrições do uso e ocupação do solo da vizinhança do empreendimento e atesta que:

(...) o sistema de circulação de pedestres na AID do empreendimento, o SAUN praticamente não possui infraestrutura voltada para pedestres, com pouca malha de calçadas, inclusive em grande parte das rotas de desejo, que ligam o empreendimento aos pontos de parada mais próximos e a estação de metrô. As calçadas construídas no Setor praticamente se limitam ao entorno das edificações existentes. (EIV pág. 312)

(...) pela total ausência de calçadas construídas em muitos trechos, o setor é totalmente desprovido de conectividade, com superfícies inadequadas e falta de acessibilidade, em alguns trechos. A realidade atual do Setor também não apresenta espaços atraentes e qualificados para o convívio e permanência das pessoas no espaço público, com áreas totalmente descampadas, sem vegetação nem mobiliários urbanos, além de ausência de iluminação pública na maior parte da região. (EIV, pág. 312)

[grifos acrescidos]

A forte centralidade da localização do empreendimento, potencializada pela proximidade com a Rodoviária, fica evidente na identificação das rotas desejos de pedestres e ciclistas, uma vez que em um raio de um pouco mais de 01 (um) quilômetro do empreendimento, com tempo médio dos deslocamentos a pé de 15 a 20 minutos, o pedestre consegue chegar caminhando até a Plataforma Rodoviária de Brasília e a Estação Central de Metrô. (EIV pág. 310). Assim, destaca-se a relação com os pontos de parada do transporte coletivo, onde sobressai o fluxo à Oeste do empreendimento (proveniente do Setor Hospitalar, da travessia subterrânea do Eixo Rodoviário, e da parada de ônibus) e o fluxo ao Leste (que vem da L2 Norte, seja das ciclovias existentes ou do ponto de parada de ônibus mais próximo), ilustrados na figura abaixo:



Figura 02: Principais fluxos na AID. Fonte: EIV, pág. 310

Atesta-se, portanto, que os principais deslocamentos potencializados pelo empreendimento dar-se-ão pelo eixo transversal Leste-Oeste, que promove a ligação entre o Eixinho L e a Via L2 Norte.



Figura 03: Principais rotas de desejo de ciclistas e pedestres na AID. Fonte: EIV

Ademais, assim conclui o EIV:

"Conforme as informações apresentadas, o sistema de calçadas e cicloviás existente não corresponde às rotas que os usuários da AID querem fazer. Os caminhos trilhados pelas pessoas evidenciam a necessidade de se implantar infraestrutura para pedestres e ciclistas principalmente ao longo das vias existentes (que só contam com as pistas para veículos motorizados) e de conectar essas com os pontos de parada de ônibus mais próximos, no Eixo L e na via L2 Norte." (EIV pág. 324)

[grifos acrescidos]

No entanto, a despeito disso, o EIV apresenta ao final, medidas relativas à mobilidade ativa como compensação de impactos, contrariando o seu próprio diagnóstico, e também a própria legislação do EIV, que no Anexo Único do Decreto 43.804/2020, conceitua as medidas de compensação como "ações com propósito de indenizar por danos ou efeitos negativos advindos do empreendimento, que permaneçam mesmo após a aplicação de medidas mitigadoras".

Neste sentido, convém pontuar que o TR designou a possibilidade de não identificar as medidas compensatórias e simplificar seus estudos de tráfego, conferindo-lhe, no entanto, a obrigação de pagamento de contrapartida de EIV conforme o regulamento. Entretanto, tendo em conta que o estudo em tela apresentou detalhadamente os diversos cenários de simulação dos impactos de implantação do projeto sobre o sistema viário e de mobilidade ativa, essa CPA/EIV não vê óbices para que o EIV identifique as medidas de compensação e as inclua no rol de responsabilidade do empreendedor, consoante faculdade prevista no parágrafo único do art. 8º, do Decreto 43.804/2022.

Cabe, entretanto, algumas ressalvas quanto ao teor das medidas apresentadas de compensação.

Para melhor visualização, o quadro abaixo extraído do EIV traz a proposição das medidas apresentadas na presente versão do estudo:

Nº DA MEDIDA	CARÁTER DA MEDIDA	PRAZO	DESCRIÇÃO	IMPACTO RELACIONADO
1	Mitigadora	Início da obra	Implantação de tapume "criativo", com desenhos / imagens para integração na paisagem (não utilizar cores muito claras que podem causar ofuscamento visual).	Urbanístico - inserção do canteiro de obras na percepção visual na AID
2	Mitigadora	Início da obra	Elaborar e executar Plano de desvios de trânsito e sinalização temporária.	Trânsito - Aumento de tempo de deslocamento na AID e dos índices de engarrafamento e de acidentes na AID e AII
3	Compensat.	21 meses após emissão do Alvará de construção	Implantação de calçadas, ciclovias e passeios compartilhados na AID, começando pelos trechos entre os pontos de ônibus e o canteiro de obras, que possam ser integrados ao traçado projetado no SIV 028/17.	Circulação / mobilidade ativa - Incremento na demanda de rotas para pedestres e ciclistas durante as obras e na operação do empreendimento.
4	Compensat.	15 meses após Alvará	Implantação de vagas de estacionamento em área pública, conforme SIV 028/17.	Trânsito – Aumento de demanda de vagas em área pública.
5	Mitigadora	12 meses após emissão do Alvará de construção	Alterações geométricas nas vias do Setor de Autarquias Norte, Quadras 4 e 5.	Trânsito - Aumento de tempo de deslocamento na AID e aumento dos índices de engarrafamento e de acidentes na AID e AII com o aumento de frota.
6	Mitigadora	12 meses após emissão do Alvará de construção	Duplicação da via de ligação SAUN – L2 Norte	Trânsito - Aumento de tempo de deslocamento na AID e dos índices de engarrafamento e de acidentes na AID e AII
7	Mitigadora	12 meses após emissão do Alvará de construção	Intervenções no espaço público entre o lote e as calçadas, para possibilitar uma relação mais direta, condizente com a Escala Gregária. (Alteração do projeto legal de arquitetura)	Patrimônio cultural - Baixa integração do espaço privado com o espaço público, fere preceitos da Escala Gregária.
8	Compensat. e potencializadora	15 meses após emissão do Alvará de construção	Qualificação de área pública livre para convívio.	Paisagem urbana - Aumento na demanda por espaços públicos para o lazer ao ar livre na AID. Melhoria da segurança por meio de aumento de vitalidade do espaço público.
9	Potencializadora e preventiva	24 meses após emissão do Alvará de construção	Estratégias de Conforto Ambiental no empreendimento construído: Cobertura com Pintura Reflexiva, utilização de vidro na fachada com baixo FS, pouco refletivo, vegetação nas áreas livres e nas fachadas.	Melhoria do conforto ambiental na AID
10	Mitigadora	24 meses após emissão do alvará	Reuso de água pluvial, redução de escoamento superficial, implantação de áreas livres com solo vegetado no entorno da projeção do terreno.	Infraestrutura urbana - Aumento de vazão de água pluvial a ser absorvida pela rede existente.

Tabela 01: resumo das medidas mitigadoras e compensatórias. Fonte EIV, item 7 págs. 426 -427

Pelo quadro acima, verifica-se que o estudo propõe 06 medidas de mitigação e 03 medidas de compensação de impactos, onde se destaca que as medidas 3 e 4, apresentadas como compensatórias, são na verdade, mitigações que visam o balanço da demanda entre os vários modais para suprir, de modo sustentável, o impacto sobre o sistema viário; onde a análise sintática da configuração do lugar, feita no EIV, informa que:

(...) a implantação das vias planejadas no Projeto SIV – 028/2017 vai contribuir de forma positiva para melhorar o desempenho morfológico do SAUN quanto ao potencial da área em se transformar em uma centralidade urbana tanto em escala global quanto local. Como conclusão, pode-se verificar que o empreendimento está de acordo com as características configurativas do SAUN, que tem potencial morfológico para integrar a área central da cidade, em escala global. Porém, a configuração atual do SAUN reduz o potencial de atração de pessoas em escala local. Ou seja, prejudica o desempenho morfológico do lugar quanto ao deslocamento de pessoas no trecho, diminuindo o potencial de ter uma subcentralidade urbana nas imediações do lote.

No entanto, verificou-se que as ações propostas para ajustes viários precisam ser revistas, considerando-se que o SIV 028/2017 propõe na via interna do SAUN, uma única faixa de rolamento, em substituição das duas atualmente existentes. Neste sentido, o EIV necessita rever suas análises e proposições quanto a esse item, considerando-se as demandas apontadas.

Ademais, observando-se a proposição de medidas, mais a partir dos impactos identificados e menos a partir das ações propostas, percebe-se que existe estreita relação entre algumas medidas que justificam seu agrupamento para alcançar o objetivo final. Deste modo, os vários impactos no trânsito (medidas 4, 5 e 6 do quadro acima), estão intrinsecamente relacionados aos impactos sobre o sistema de mobilidade ativa (medidas 3,7, e 8).

A medida 2 por sua vez, já consiste em obrigação inerente ao empreendimento quando da elaboração e implantação do canteiro em área pública, devendo, obrigatoriamente, ser aprovado pelo Detran. Deste modo, deve ser suprimida do quadro de proposição de medidas do EIV.

Destaca-se também que entre as principais intervenções do projeto SIV 028/2017 está o seguinte conjunto de ações (EIV , pág. 119):

“urbanização de praças, circuito de pedestres e ciclovias: tem o objetivo de conectar e dar um tratamento adequado à circulação e usufruto do espaço público de pedestres e ciclistas, propondo a criação de praças, conexão entre os principais acessos de transporte público e conexão com a malha cicloviária.”

[grifos acrescidos]

Assim, a ligação entre Eixinho L e Via L2 Norte deve ser fortalecida, completando-se tais ligações a partir de ações de compensação, além das conexões a serem feitas como mitigação.

Isto posto, esta CPA/EIV recomenda as seguintes medidas mitigadoras e compensatórias:

Medidas de Mitigação:

MEDIDA 1: Canteiro de obras

1.1 Educação patrimonial - Tapume criativo

O tapume do canteiro de obras deve apresentar conteúdo gráfico contendo referências ao Plano Piloto de Brasília como Patrimônio Histórico, dando ênfase às suas escalas urbanas, em especial à escala gregária.

Não devem ser utilizadas cores que causam ofuscamento visual.

É necessário implantar iluminação no espaço público, fora do canteiro e ao longo do tapume, para melhorar a segurança e auxiliar a circulação de pedestres à noite.

1.2. Bicicletário para funcionários dentro do canteiro

O projeto de canteiro a ser aprovado deve indicar bicicletário para funcionários, próximo aos vestiários dos funcionários.

MEDIDA 2: Integração entre empreendimento e o espaço público lindeiro

Elaboração e execução de projeto de paisagismo – PSG para adequar a transição entre os espaços público e privado nas fachadas do empreendimento, em locais destacados abaixo:

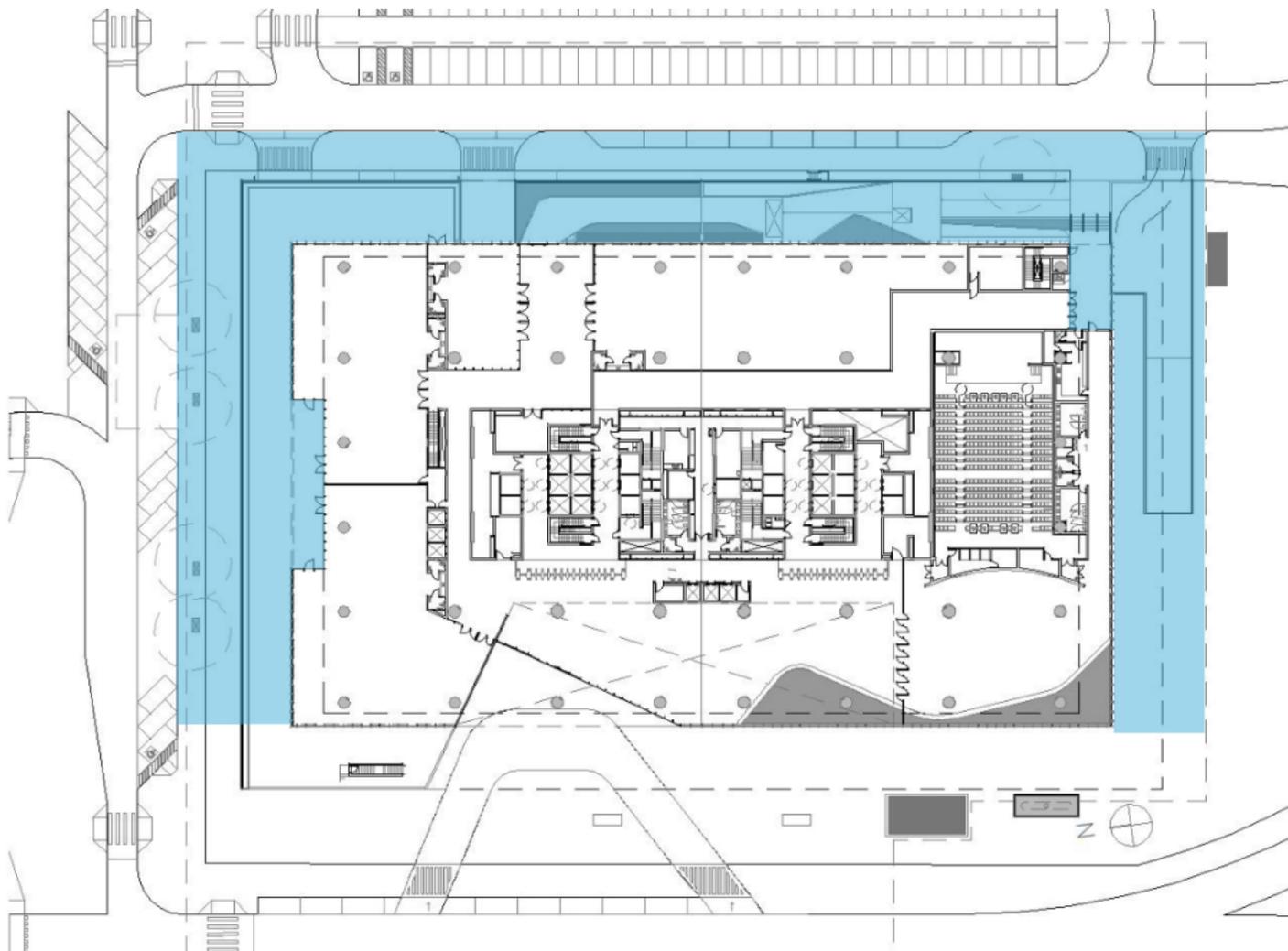


Figura 04: Área de intervenção da Medida 2

O projeto poderá sugerir, no trecho de intervenção, alterações nas vagas para veículos propostas no SIV. Caso se verifique necessário, o projeto de arquitetura também deverá ser compatibilizado.

O projeto deverá ser desenvolvido a partir de anteprojeto validado pela CPA/EIV, ainda no âmbito da aprovação do estudo.

MEDIDA 3: Mobilidade ativa: Implantação de rede de calçadas e ciclovias

Elaboração e execução de projeto que contemple calçadas, passeios compartilhados e ciclovias, e arborização, para sombreamento dos caminhos de pedestres e ciclistas, a partir das premissas para o canteiro central proposto no SIV 028/2017:

“Largo calçadão arborizado entre as vias no eixo longitudinal do Setor, que parte do Eixo L em direção à via L2 Norte, com travessias feitas sobre piso elevado, formando grandes praças de circulação. Para a circulação de ciclistas deve ser proposto um passeio compartilhado.”

Deve-se manter as duas faixas de rolamento na circulação interna do setor existentes no local.

A medida deve contemplar também uma calçada de acesso ao Setor Bancário Norte, adjacente ao Eixo L.

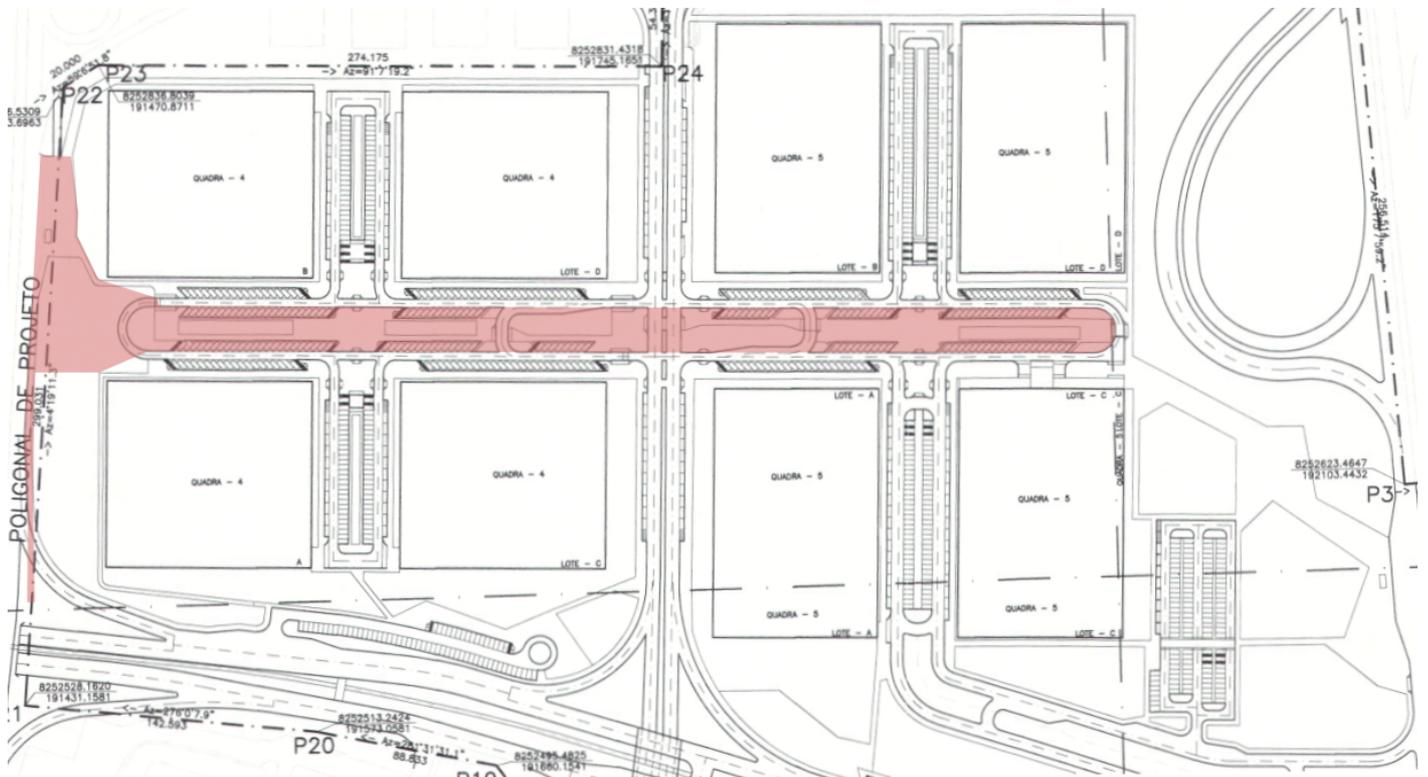


Figura 05: Área de intervenção da Medida 3

MEDIDA 4: Intervenções viárias

4.1 Alterações geométricas nas vias das Quadras 4 e 5 do SAUN

Elaboração e aprovação de projetos funcionais e executivos para ajustes geométricos em locais a serem indicados na próxima versão do estudo.

Deve-se observar a possibilidade de manter as duas faixas de rolamento na circulação interna do setor existentes no local.

4.2 Duplicação da via de ligação SAUN - L2 Norte

Elaboração e aprovação de projetos funcionais e executivos para a duplicação da via, nos locais indicados abaixo:

- Duplicação da via local, até a via L2 Norte, compatibilizando ao proposto no SIV 028/2017.
- Retificação do retorno proposto, canalizando o retorno em 01 faixa de rolamento com faixa de aceleração e desaceleração de aproximadamente 30 metros.

Destaca-se que deve ser prevista também calçada compartilhada ao longo da via de ligação.

A medida 5 como um todo inclui a implantação da sinalização horizontal e vertical a ser aprovada pelo Detran, e também, a sinalização das vagas de estacionamento lindeiras ao lote.

MEDIDA 5: Relatório de pavimentação pós- obras

O relatório deve ser apresentado à Novacap a fim de verificar o estado do pavimento após o término das obras. Caso seja necessário, deve-se realizar um plano de recuperação de pavimento.

Medidas de Compensação:

MEDIDA 6: Área de convívio qualificada ao ar livre

Elaborar projeto de paisagismo – PSG para implantação de área de convívio ao ar livre, na área pública a sudeste do lote, próxima ao acesso sudeste e a rota de desejo entre o SBN e o ponto de ônibus da L2 Norte.

Essa área deverá ter bancos, lixeiras, iluminação, sombreamento, calçamento acessível e paraciclos, conforme diretrizes a serem emitidas pela SCUB/SEDUH.



Figura 06: Área de intervenção da Medida 6. Fonte: EIV, pág. 418

MEDIDA 7: Melhorias no sistema de circulação de pedestres e ciclistas para fortalecimento da ligação do Eixinho L norte e Via L2 Norte

7.1 Requalificação de travessia subterrânea no Eixo Rodoviário Norte

Elaboração e execução de projeto de reformulação da passagem, com reforma que deve se adequar aos pressupostos do 1º colocado no Concurso Nacional de Arquitetura - Passagens sob o Eixão, promovido pelo GDF e organizado pelo IAB-DF em 2012. (<https://concursosdeprojeto.org/2012/04/22/passagens-sob-o-eixao-brasilia-1o-lugar/>)

O projeto deve seguir o rito de aprovação junto à SEDUH e Iphan.

7.2 Implantação de sistema de circulação de pedestres e ciclistas na AID

A medida inclui a implantação de parte do projeto SIV, nas intervenções voltadas aos pedestres e ciclistas e à requalificação dos espaços livres públicos.



Figura 07: Área de intervenção das Medida 07.

MEDIDA 8: Implantação de estacionamento público a fim manter a capacidade necessária à circulação das novas viagens

Implantação de estacionamento público apresentado no SIV, a fim de desobstruir as vias e manter a capacidade necessária à circulação das novas viagens, nos locais indicados abaixo:

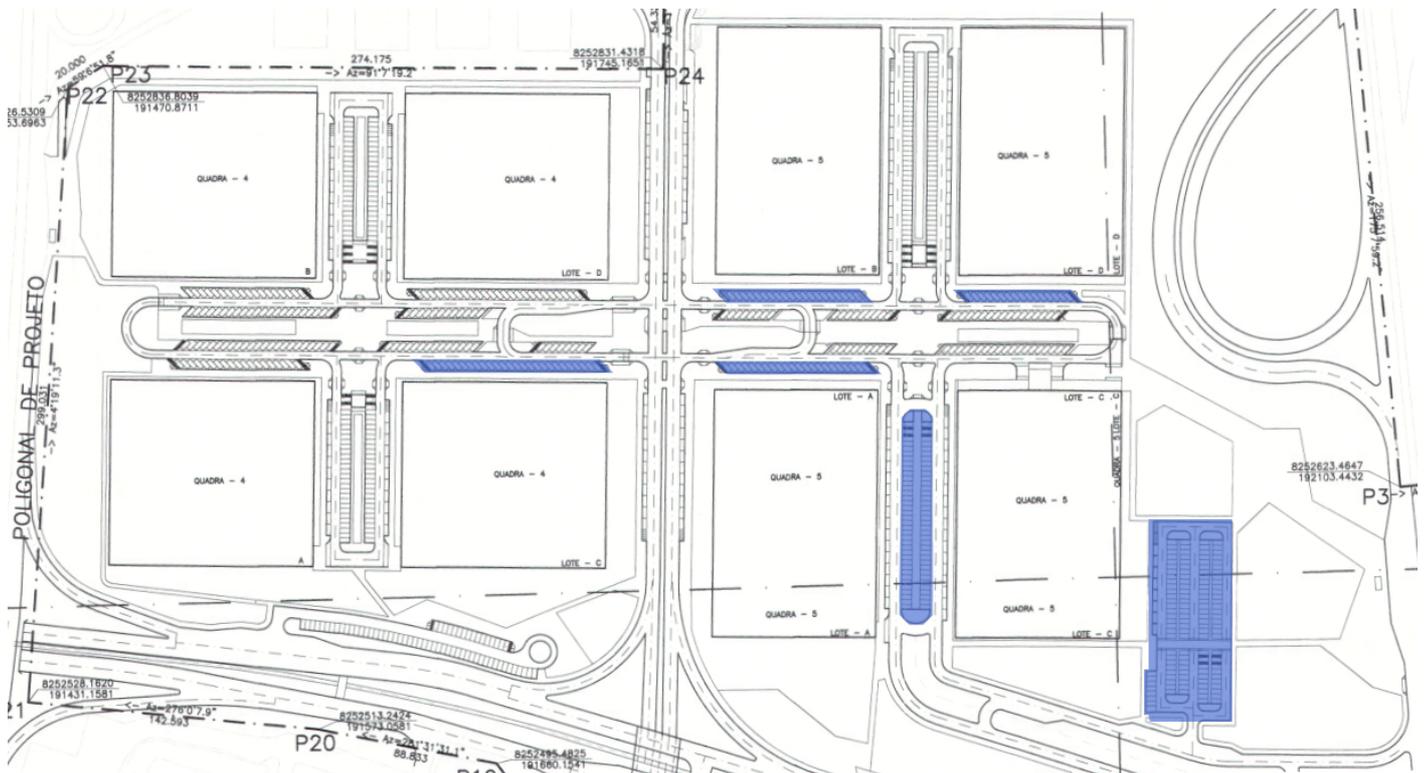


Figura 08: Área de intervenção das Medida 08.

3. EXIGÊNCIAS

Foram constatadas 10 exigências, enumeradas a seguir:

1. Atualizar no EIV as informações relativas ao projeto arquitetônico deferido na etapa de Estudo Prévio. Atualizar também referências ao Atestado de Viabilidade (agora de nº 36/2023), áreas de construção e demais parâmetros pertinentes.
2. Apresentar proposição para relação da transição dos espaços públicos (áreas públicas) e privados (empreendimento). Apresentar imagens e perspectivas para visualização das análises do ponto de vista do pedestre.
3. Reavaliar e/ou justificar as diversas citações inseridas no tópico de Sequências Visuais que afirmam que “A percepção visual do espaço do SAUN não é alterada de forma significativa e continua sendo percebido como um espaço configurado por edificações isoladas entre si.” Embora o SAUN se configure da maneira descrita, a implantação de um empreendimento dessa escala altera a paisagem urbana e sua percepção visual de maneira incisiva e clara.
4. Corrigir as simulações do SIV SIV 028/2017, considerando-se uma única faixa de rolamento junto ao canteiro central. O estudo pode manter a simulação feita (com duas faixas), para possibilitar comparações e proposições mais assertivas quanto à fluidez veicular. Refazer as análises e proposições com base nos novos estudos.
5. Apresentar projeto de sinalização viária para os trechos próximos ao empreendimento, principalmente os que sofrerão alteração, solucionando conflitos de circulação.
6. Quanto às proposições de alterações geométricas (medida 5, EIV, pág. 42):
 - 6.1. Esclarecer como a medida "Canalização do fluxo veicular em uma faixa de rolamento no trecho indicado”, item (2), pode melhorar a fluidez diminuindo a capacidade da via e da intersecção.
 - 6.2. Apresentar geometria da via com a implantação dos itens (1), (2), (3) e (5) e estudos mais detalhados, que remeteram à estas propostas, considerando os estacionamentos e travessias de pedestres propostos no SIV, ou a serem propostas no projeto de sinalização.
 - 6.3. O item (6) deverá ser complementado com a implantação de coordenação semafórica com os conjuntos semafóricos existentes na mesma via, a fim de manter o fluxo veicular livre. Apresentar estudo de tempo semafórico para o grupo de conjuntos semafóricos. Retirar a faixa de aceleração existente na intersecção com o futuro cruzamento semaforizado.
 - 6.4. Para solução do problema de travessia de pedestres e ciclistas, ao invés da implantação da alça do viaduto L3/L2 norte, onde a declividade no local pode impossibilitar sua execução e operacionalização, pode ser usado semáforo na alça existente, garantindo a segurança da travessia sem necessidade de mudança da alça.
 - 6.5. Estudar as diversas conexões com a L2 Norte, muitas delas com proximidades menores do que a recomendada é insuficiente para o entrelaçamento, considerando também as travessias de pedestres e ciclistas. Podendo haver modificação do SIV (se for o caso), alteração de localização da baía de ônibus, mudança de localização de travessia.
7. Corrigir a descrição das medidas mitigadoras e aquela constante dos quadros resumos, uma vez que elas devem informar o mesmo conteúdo.
8. Corrigir o cronograma físico financeiro, contemplando as alterações indicadas neste parecer.

9. Apresentar imagem indicando a área de interferência de todas as medidas de mitigação e compensação propostas.

10. Apresentar os seguintes esclarecimentos/revisão e/ou complementação no projeto arquitetônico, relativos à análise do PGV. (Documentos analisados: 101894181, 101894219, 101894301, 101894351, 101894404, 101894450, 101894503, 101894534, 101894578, 101894628, 101894682, 101894733, 101894775, 101894857, 101894920, 101894984, 101894984, 101895080, 101895161, 101895196, 101895270). Os projetos podem ser apresentados em prancha única para facilitar a análise da circulação.

10.1. Acesso de Veículos/Pedestres:

10.1.1. As calçadas devem ser projetadas atendendo às dimensões mínimas exigidas e apresentando as faixas de serviço, de acesso e passeio, conforme prevê o Decreto 38.047/17, Art. 19.

10.1.2. Não deve ser proposta travessia de pedestres sinalizada no passeio, trata-se de continuidade da calçada.

10.1.3. Retirar todas as travessias de pedestres sinalizadas nas vias no projeto, a não ser que já tenham aprovação do Detran/DF.

10.1.4. Apresentar os acessos de veículos respeitando a dimensão máxima de 7,00m, em todos os acessos, sendo considerado acesso o conjunto de uma entrada e uma saída, estabelecida no Decreto 38.047/17.

10.1.5. Informar se os estacionamentos serão explorados comercialmente, caso em que 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, conforme Art. 136 do Decreto n 39.272/18.

10.1.6. Representar em planta onde se dará o controle de acesso veicular em todos os acessos.

10.1.7. As rampas não devem desembocar diretamente no passeio, devendo possuir patamar de acomodação, de no mínimo 4,00m, dentro dos limites do lote.

10.2. Área de Estacionamento/Garagem:

10.2.1. Apresentar tabela resumo de vagas por andar.

10.2.2. Apresentar aprovação do CBMDF para a área exclusiva destinada à Viatura de socorro do Corpo de Bombeiros.

10.2.3. Apresentar vagas para bicicletas na proporção indicada no Anexo VI do Decreto 39.272/18, considerando a área computável de $102.800,36m^2 / 150 = 685$ vagas.

10.2.4. Apresentar detalhamento que comprove a capacidade de utilização dos bicicletários.

10.2.5. Toda sinalização de trânsito deve atender às Resoluções nº 303/2008 e 304/2008 do CONTRAN e ao "Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito" disponível eletronicamente pelo site <http://www.denatran.gov.br/>, especificamente neste caso:

10.2.5.1. A vaga reservada para pessoa idosa deve ser sinalizada com a legenda "IDOSO". O símbolo que foi utilizado no projeto não está regulamentado e não deve ser utilizado.

4. CONCLUSÃO

Após análise do estudo apresentado, torna-se necessário esclarecer que, partindo-se do pressuposto que o projeto traz consigo a pretensão de oferecer espaços arquitetônicos de alta qualidade, que seguem princípios de sustentabilidade socioambiental, além de buscar trazer referências à história do lugar no qual se insere, através de atributos que remetem à estética modernista brasileira, o EIV em tela deve ser uma oportunidade de analisar (e mitigar) os impactos do projeto arquitetônico indo além dele próprio, num exercício dialético que alcance o ambiente urbano e as premissas da sua escala, tendo em vista que se encontra no Conjunto Urbano de Brasília, tombado como Patrimônio Cultural e Histórico da Humanidade pela Unesco.

Ademais, tendo em vista o que dispõe o art. 27 da [Lei 6.744, de 07 de dezembro de 2020](#), quanto à competência da CPA/EIV de emitir recomendações quanto acerca da adequação do projeto e das medidas de prevenção, recuperação, mitigação ou compensação a serem adotadas, quando for o caso; além do cumprimento das 10 exigências, esta comissão teceu recomendações neste parecer 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 DIEIV/SELIC, a fim de realizar os procedimentos necessários para a conferência das exigências remanescentes e o atendimento às recomendações expressas neste parecer, consoante o art. 3º, §3º, do [Decreto nº 43.804/2022](#), que define como competência daquela diretoria prestar suporte técnico relativo aos processos do EIV.

Verificado, pela DIEIV e órgãos cabíveis, o cumprimento das exigências e o atendimento às recomendações, essa CPA/EIV entende estarem cumpridas as condições para a realização da Audiência Pública.

Destaca-se, por fim, que os projetos funcionais de acessos ao lote, relativos ao PGV, devem ser entregues após a realização da audiência pública, alinhando-se aos eventuais desdobramentos decorrentes da consulta pública, consoante o art. 29 da Lei 5.022/2013:

"Art. 29. As sugestões e propostas advindas da audiência pública devem ser avaliadas pela comissão multissetorial e subsidiar a tomada de decisão final quanto à implementação da atividade ou do empreendimento objeto do EIV e à definição das medidas e dos ajustes necessários."

[grifos acrescidos]

5. ASSINATURAS

MATEUS LEANDRO DE OLIVEIRA

Presidente - CPA/EIV

Titular do órgão gestor do Planejamento Urbano e Territorial do Distrito Federal - SEDUH

MARCELO VAZ MEIRA DA SILVA

Suplente do órgão gestor do Planejamento Urbano e Territorial do Distrito Federal - SEDUH

CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO

Titular da Unidade Gestora de EIV - DIEIV/SEDUH

FELLIPE WALISSON DE SOUZA CAVALCANTE

Suplente da Unidade Gestora de EIV - DIEIV/SEDUH

VITOR RECONDO FREIRE

Titular da Unidade de Elaboração e Aprovação de Projetos de Urbanismo, Paisagismo e Sistema Viário -
SUPROJ/SEDUH

CAROLINE FERNANDES DO NASCIMENTO

Suplente da Unidade de Elaboração e Aprovação de Projetos de Urbanismo, Paisagismo e Sistema Viário -
SUPROJ/SEDUH

RICARDO AUGUSTO DE NORONHA

Titular da Unidade de Gestão do Território - **SCUB/SEDUH**

ARTUR LEONARDO COELHO ROCCI

Suplente da Unidade de Gestão do Território - **SCUB/SEDUH**

ANDRÉA MENDONÇA DE MOURA

Titular da Unidade de Gestão do Território - **SUDEC/SEDUH**

LETICIA LUZARDO DE SOUSA

Suplente da Unidade de Gestão do Território - **SUDEC/SEDUH**

JULIANA MACHADO COELHO

Titular da Unidade de Planejamento Urbano - **SUPLAN/SEDUH**

SÍLVIA BORGES DE LÁZARI

Suplente da Unidade de Planejamento Urbano - **SUPLAN/SEDUH**

CRISTIANO MANGUEIRA DE SOUSA

Titular do órgão responsável pela Fiscalização de Obras Públicas no Distrito Federal - **DF LEGAL**

MARCELO SAYEGH

Suplente do órgão responsável pela Fiscalização de Obras Públicas no Distrito Federal - **DF LEGAL**

LUCIANO CARVALHO DE OLIVEIRA

Titular do órgão responsável pela Execução de Obras Públicas no Distrito Federal - **SODF**

CLEBIANA APARECIDA DA SILVA

Suplente do órgão responsável pela Execução de Obras Públicas no Distrito Federal - **SODF**

VALTER CASIMIRO SILVEIRA

Titular do órgão responsável pela Gestão e Políticas de Mobilidade do Distrito Federal - **SEMOB**

RICARDO SÉRGIO DE OLIVEIRA E SILVA

Suplente do órgão responsável pela Gestão e Políticas de Mobilidade do Distrito Federal - **SEMOB**

DIEGO DA SILVA CAMARGOS

Suplente do órgão executor de Políticas Públicas Ambientais e de Recursos Hídricos do Distrito Federal - **IBRAM**

PEDRO CARDOSO SANTANA FILHO

Titular - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - **CAESB**

ÉRIKA APARECIDA DA SILVA

Suplente - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - **CAESB**

EDISON ANTÔNIO COSTA BRITTO GARCIA

Titular - Companhia Energética de Brasília - **CEB**

BRUNA GONÇALVES RODRIGUES

Suplente - Companhia Energética de Brasília - **CEB**

FERNANDO RODRIGUES FERREIRA LEITE

Titular - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - **NOVACAP**

HELMA RIBEIRO FISCHER VIEIRA

Suplente - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - **NOVACAP**

MARCELO RODRIGUES PORTELA NUNES

Titular - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - **DETRAN**

DANIELE SALES VALENTINI

Suplente - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - **DETRAN**

FAUZI NACFUR JÚNIOR

Titular - Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - **DER/DF**

LORENA MILEIB BURGOS

Suplente - Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - **DER/DF**

MARIANA ALVES DE PAULATitular da Unidade de Licenciamento de Obras - **CAP/SEDUH****TIAGO ARCOVERDE DA ROCHA**Suplente da Unidade de Licenciamento de Obras - **CAP/SEDUH**

Documento assinado eletronicamente por **MATEUS LEANDRO DE OLIVEIRA - Matr.2715678, Presidente da Comissão**, em 10/03/2023, às 09:55, 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 **TIAGO ARCOVERDE DA ROCHA - Matr.0270565-6, Membro da Comissão**, em 10/03/2023, às 09:55, 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 **LETÍCIA LUZARDO DE SOUSA - Matr.0276406-7, Membro da Comissão suplente**, em 10/03/2023, às 09:55, 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 **CLEBIANA APARECIDA DA SILVA - Matr.0221642-6, Membro da Comissão suplente**, em 10/03/2023, às 09:55, 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 **BRUNA GONÇALVES RODRIGUES - Matr.0007509-4, Membro da Comissão suplente**, em 10/03/2023, às 09:56, 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 **ARTUR LEONARDO COELHO ROCCI - Matr.0274974-2, Membro da Comissão**, em 10/03/2023, às 09:57, 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 **CAROLINE FERNANDES DO NASCIMENTO - Matr.0269823-4, Membro da Comissão**, em 10/03/2023, às 10:03, 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 **RICARDO SERGIO DE OLIVEIRA E SILVA - Matr.0273773-6, Membro da Comissão**, em 10/03/2023, às 10:48, 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 **JULIANA MACHADO COELHO - Matr.0126694-2, Membro da Comissão suplente**, em 10/03/2023, às 10:52, 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, Membro da Comissão**, em 10/03/2023, às 11:00, 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 **LORENA MILEIB BURGOS - Matr.0221606-X, Membro da Comissão suplente**, em 10/03/2023, às 11:09, 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 **SÍLVIA BORGES DE LAZARI - Matr.273.821-X, Membro da Comissão suplente**, em 10/03/2023, às 11:28, 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.



Documento assinado eletronicamente por **VITOR RECONDO FREIRE - Matr.0152629-4, Membro da Comissão**, em 10/03/2023, às 15:43, 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 **ERIKA APARECIDA DA SILVA - Matr.0052579-0, Membro da Comissão**, em 10/03/2023, às 16:36, 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 **MARCELLO SAYEGH - Matr.0045128-2, Membro da Comissão suplente**, em 10/03/2023, às 16:45, 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 **FELLIPE WALISSON DE SOUZA CAVALCANTE - Matr.0276025-8, Membro da Comissão suplente**, em 10/03/2023, às 17:17, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO RODRIGUES PORTELA NUNES - Matr.0251692-6, Membro da Comissão**, em 10/03/2023, às 17:18, 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 **HELMA RIBEIRO FISCHER VIEIRA - Matr.0075144-8, Membro da Comissão**, em 13/03/2023, às 07:26, 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=0verificador= 107788031 código CRC= 1015AE50.](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0verificador=107788031&codigo_crc=1015AE50)

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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

00390-00004055/2022-48

Doc. SEI/GDF 107788031