



PARECER TÉCNICO - CPA/EIV
COMPLEXO ESPORTIVO E DE LAZER ARENA BSB

Brasília-DF, 04 de setembro de 2020.

Referência: Processo SEI nº [00390-00007580/2019-10](#)

Interessado: ARQBR Arquitetura e Urbanismo LTDA.

Assunto: 1ª Análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, relativo ao empreendimento denominado “ARENA BSB”.

1. INFORMAÇÕES PRELIMINARES

Trata o presente Parecer Técnico de **1ª análise** do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, do empreendimento denominado **ARENA BSB**, localizado na Região Administrativa de Brasília, no Setor de Recreação Pública Norte - SRPN, Asa Norte – RA I, Distrito Federal.

O Complexo Esportivo e de Lazer Arena BSB é um empreendimento de uso comercial e de prestação de serviços variados, tendo o seu projeto arquitetônico sido escolhido a partir de um Concurso Nacional de Arquitetura organizado pelo consórcio Arena BSB e pelo Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB, onde a proposta vencedora foi do escritório ARQBR, que também é responsável pela elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV aqui em análise.

O ARENA BSB ocupa parte do lote que delimita o SRPN, juntamente com outras edificações de grande porte, tais como o Estado Nacional, o Ginásio Nilson Nelson, e o espaço destinado ao autódromo (figura 01).



Figura 01 - Localização do empreendimento (Setor de Recreação Pública Norte - SRPN) e setores adjacentes Fonte: EIV

Suas edificações constituem uma área de 141.490,00 m² dividida em 07 blocos, distribuídos conforme diagrama demonstrado na figura 02.

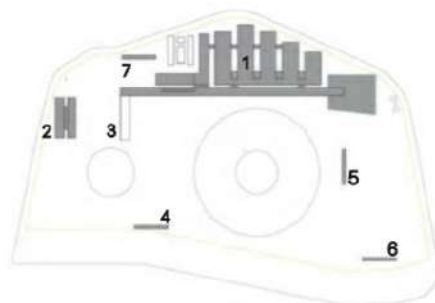


Figura 02 - Diagrama das áreas a serem edificadas

No complexo estão previstas as seguintes atividades:

- Edificação 1 - lojas, serviços, academias, restaurantes, bares e praça de alimentação, lajes corporativas, empório e cinema. No subsolo, além da garagem, estão previstas também áreas de carga e descarga e espaços reservados para áreas técnicas;
- Edificações 2 e 3 - atividades relacionadas ao complexo esportivo;
- Edificações 4, 5 e 6 - atividades de apoio (sanitários, vestiários, paraciclos, bebedouros, bancos, lixeiras) e áreas para comércio; e
- Edificação 7 - atividades de apoio (sanitários, vestiários, paraciclos, bebedouros, bancos, lixeiras).

Cabe frisar, que a obra ocorrerá em fases, com a conclusão de todas as etapas prevista para 2026.

A 1ª versão do EIV foi protocolada em 21/07/2020. Após pagamento de taxa de análise, em 30/07/2020, a 1ª análise do estudo foi contemplada na pauta da 20ª Reunião Ordinária da CPA/EIV, realizada em 04/09/2020.

2. ANÁLISE

O estudo apresentado abarcou grande parte do conteúdo solicitado no Termo de Referência – TR previamente emitido por esta comissão.

Toda os dados referentes ao empreendimento foram descritos a partir de declarações e registros feitos diretamente pelos autores do projeto arquitetônico, ficando evidente, como não poderia deixar de ser, a ampla defesa do partido norteador do projeto. Deste modo, a caracterização do empreendimento é feita de forma clara e objetiva, com mapas que auxiliam na compreensão da inserção do complexo Arena BSB no contexto urbano.

A presença desse discurso autoral no EIV revelou uma gratificante e esclarecedora leitura, expondo uma fala comprometida com os problemas intrínsecos à vizinhança, e que deixa à mostra pretensões que alcançam uma escala urbanística:

“O projeto contribuirá na redução da setorização excessiva das atividades previstas para o SRPN, e apontada por Lúcio Costa, no Brasília Revisitada (...)” (p.18)

“No Bulevar se concentram restaurantes, academias, cinema, empório, lojas de varejo e salas comerciais, atividades que se justificam pela necessidade de trazer vida cotidiana ao complexo (...)” (p.18)

As evidências de que o projeto arquitetônico se pauta nas premissas que se deseja para que os espaços sejam mais urbanos estão presentes por toda parte no EIV:

"Propõe-se, nesse sentido, um espaço vivo, aberto, inclusivo e integrado, que promova a apropriação coletiva, como extensão da cidade e não como um fragmento isolado ou fechado em relação ao contexto urbano." (p.54)

"O partido busca criar conexões urbanas na AIDV." (p.54)

"(...) À Leste, Sul e à Oeste, o partido busca a integração da AIDV tanto por meio das conexões criadas pelos passeios e novos acessos, quanto pela criação de novas visuais que poderão ser experimentadas pelo usuário" (p.55)

"O partido do projeto teve como princípio a promoção da unidade e da integração do conjunto (...)" (p.54)

Sem dúvida, o projeto é coerente com as especificidades da cidade, e não à toa, foi o projeto vencedor do Concurso Nacional de Arquitetura, e o escolhido para ser implantado.

O estudo afirma que a principal premissa do projeto arquitetônico é "priorizar as pessoas e a mobilidade ativa, com criação de espaços orientados pela acessibilidade universal, e desenhados de maneira a garantir a prioridade de pedestres sobre os ciclistas, destes sobre os veículos motorizados e, nesse universo, do transporte público e coletivo sobre o motorizado e individual". Segundo os autores, a partir de tal premissa foram definidas as soluções para os espaços das praças, das calçadas, das travessias, estrutura cicloviária, estacionamentos, acessos, mobiliário urbano e equipamentos de apoio e lazer... dentro do lote.

Assim, ainda que o projeto proponha, em um esforço de conexão com o entorno, "praças de mobilidade"(identificadas com círculos na figura abaixo) nas várias extremidades do lote (que, no entanto, o estudo não esclarece como serão), as premissas do projeto arquitetônico não transbordam para a vizinhança, e diga-se, não poderia ser diferente, pois se trata de um projeto para um lote, e como tal, circunscrito aos seus limites.

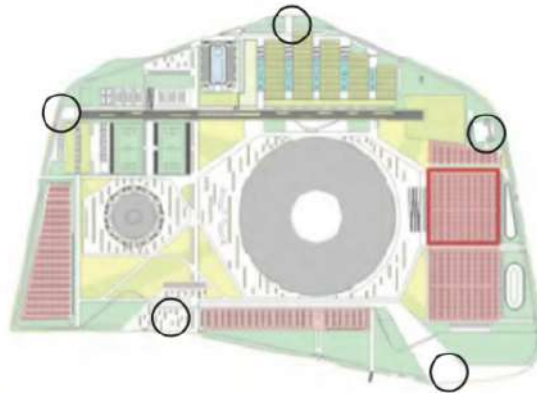


Figura 03 - Indicação de praças de mobilidade nas extremidades do lote, para conexão com o espaço lindeiro. Fonte: EIV.

Ao pretender "a condensação das diferentes escalas de Brasília, de modo unificado", o projeto finda, ao contrário do desejado, por colocar em evidência justamente o que pretende minimizar: o outro lado da moeda da escala monumental do Plano Piloto de Brasília, que se caracteriza pela difícil compatibilização com a escala do pedestre, e em última instância, pelo fraco diálogo entre o monumental e o cotidiano.

A dificuldade de equilibrar as práticas monumentais e cotidianas também é mencionada pelos autores ao descreverem as relações e problemas delas decorrentes dentro do lote:

"Um dos principais desafios do projeto foi o de equilibrar a escala dos espaços para duas situações extremas: por um lado, o complexo precisa receber as milhares de pessoas que frequentam os grandes eventos esportivos e culturais; por outro, precisa garantir o acolhimento confortável, individualmente ou em pequenos grupos, que irão frequentar o espaço em atividades cotidianas".(p.23)

[grifos acrescidos]

Deste modo, apesar das (boas) intenções declaradas, e mesmo com os vários pontos positivos do projeto, vastamente elencados no estudo apresentado, deve-se esclarecer que interessa ao EIV verificar como o empreendimento afeta o espaço circundante, tendo em vista que a construção do espaço pela arquitetura produz efeitos, ou impactos, para além da intenção do autor. Destaca-se, por conseguinte, o papel do instrumento do EIV na identificação de efeitos futuros decorrentes da inserção de atividades na sua vizinhança, e a sua natureza preventiva por excelência.

Para além do lote, o estudo traz menções à ausência de tratamento urbanístico e paisagístico nas descrições do uso e ocupação do solo da vizinhança:

"Embora saibamos que os espaços livres apresentem grande importância na configuração da Escala Monumental, isto não pode ser confundido com falta de tratamento paisagístico, justamente o que ocorre nas áreas próximas ao empreendimento".

"(...) Atualmente, verifica-se certo isolamento do Estádio Nacional com relação a seu entorno imediato, provocado pela ausência de tratamento urbanístico/paisagístico, pela ausência de conexão com os equipamentos existentes, assim como pela presença de grandes espaços vazios que servem como estacionamento de ônibus ou se mostram somente como espaços intersticiais sem utilidade (...)" (p. 46)

[grifos acrescidos]

E conclui, apontando alguns problemas quanto à qualidade dos espaços públicos na AIDV:

"Conclui-se, no aspecto "uso e ocupação do solo", que os principais aspectos diagnosticados dizem respeito à falta de tratamento urbanístico e paisagístico adequado na AIDV, mais especificamente de áreas internas ao lote do SRPN e áreas lindeiras." (p.53)

"Com relação ao contexto morfológico da AIV, os principais pontos levantados se referem à necessidade de integração da Escala Bucólica à AIDV, por meio da qualificação dos espaços abertos e à observação dos aspectos relacionados à Escala Monumental." (p.54)

[grifos acrescidos]

No entanto, tais conclusões não comparecem no quadro de impactos, cujo cenário imaginado para a etapa de operação do empreendimento aponta apenas os aspectos positivos do projeto arquitetônico, mantendo-se em uma comparação maniqueísta entre os cenários sem o empreendimento e com o empreendimento, ignorando o caráter multidimensional e mesmo contraditório da arquitetura, que pode ser uma e outra coisa.

Para que a reprodução do padrão de urbanidade desejado para dentro do lote possa ter chance de se replicar fora do lote, é preciso fazer o árduo exercício de olhar para além dos limites do lote e do projeto em si, devendo a lógica do padrão espacial que os autores buscaram no projeto comparecer e também nortear a análise do EIV, em uma análise dialética.

Assim, esta CPA recomenda que o estudo observe o cenário com o empreendimento em funcionamento, atentando-se aos contrastes gerados na vizinhança, tendo como expectativa que o empreendimento produza fluxos de movimentos ligados aos fluxos mais diversos das pessoas no espaço urbano vizinho.

Para tanto, deve lançar seu olhar para as relações entre o projeto e os demais pontos de atração localizados na vizinhança, tais como Feira da torre, Parque da cidade, Centro de Convenções, etc., observando as rotas desejadas dos pedestres e ciclistas, encontrados apenas pontualmente no espaço. Ou seja, deve olhar especialmente para os espaços entre as edificações, que hoje se caracterizam pela falta de caminhabilidade e por serem áreas esvaziadas de pedestres. Trata-se, em última instância, de verificar como "ligar os pontos" diante da rarefação do tecido urbano permeado por vastas descontinuidades espaciais, buscando-se o acesso dos meios não-motorizados:



Figura 04 e 05 - Identificação de alguns pontos de interesse na vizinhança. À esquerda levantamento dos equipamentos de educação e à direita atividades presentes na AIDV - fora do lote do SRPN. Fonte: figuras 70 e 47 do EIV, respectivamente.

Esta comissão destaca 3 conexões que podem ser contempladas no EIV: a) com o futuro parcelamento da SGAN 901; b) com o complexo do SDC (Centro de Convenções Ulysses Guimarães, Clube do Choro, Planetário) e; c) com o acesso pela 906N – ver projeto da SEMOB ([46771766](#)); além de outros projetos em desenvolvimento nos órgãos do Distrito Federal para a área em tela.

Neste sentido, além da caracterização dos espaços públicos, o RIST também deve ser complementado em vários aspectos, em especial na delimitação das áreas de influência conforme o Parecer Técnico n.º 7/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV ([38549411](#)) e identificação das rotas desejadas dos pedestres e ciclistas na AIIV, uma vez que restou definido que a análise de trânsito deve ocorrer no âmbito da AIIV e não da AIDV.

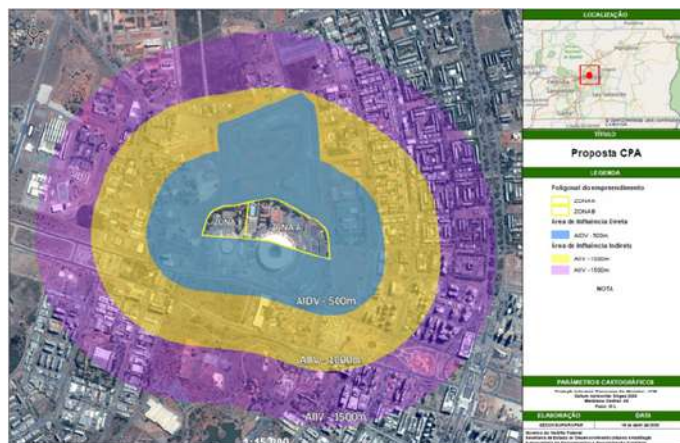


Figura 06 - Delimitação das áreas de influência (proposta CPA/EIV). Fonte: Parecer Técnico nº 7/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV

Além disso, recomenda-se também que os dados da pesquisa sejam considerados como subsídio para a compor a leitura do lugar, identificação de impactos e consequente proposição de medidas; tendo em conta que sua importância reside justamente no papel de verificar em que EIV pode contribuir para chegar no máximo de satisfação possível para o usuário.

Note-se que na pesquisa, as referências levantadas pelos usuários do lugar dizem respeito à *qualidade dos lugares públicos*, tais como calçadas, passeios, arborização, iluminação; além dos equipamentos como lixeiras e bancos, e até banheiros públicos:

"(...) segundo os entrevistados, a prioridade nos investimentos deveria se dar nos acessos básicos para portadores de necessidades especiais, na manutenção das calçadas, passeios e rampas e na arborização das principais rotas (...). Nesse sentido, foi verificado que para os entrevistados, a última prioridade seria investimento em sistema viário (12,5%)." (p.101)

"(...) os serviços públicos que não satisfazem, na AIIV, são: iluminação, coleta de lixo, água e esgoto e pavimentações. Os itens segurança, banheiros públicos, lixeiras e bancos para assento, foram muito citados, principalmente banheiros e lixeiras." (p.102)

"(...) os entrevistados demonstraram desejo por área bem iluminada, com 89% das opiniões. Outro aspecto relevante é que o pedestre esteja em contato visual com o verde (53,5%), e que o pedestre esteja protegido pelas sombras das árvores (39,5%)." (p.105)

"(...) Há reclamações sobre o depósito de lixo" (p. 106)

[grifos acrescidos]

Contrariando a pesquisa, no entanto, o estudo identifica apenas como impacto negativo aqueles relacionados ao tráfego de veículos.

Interessante também mencionar que a pesquisa revelou pontos negativos do projeto, até então desconhecidos, como o fato de o estacionamento ser pago, e que portanto, será menor a área de estacionamento público (p. 103). E também o receio de que a implantação do projeto possa incentivar indiretamente a segregação social.

Finalmente, além dos dados da pesquisa, também devem ser observados os fragmentos abaixo, extraídos do próprio estudo, para a proposição de medidas mitigadoras e compensatórias de impactos para o empreendimento:

"(...)pode-se considerar a necessidade de algum equipamento específico de segurança, como por exemplo, postos policiais especializados em turismo, assim como pontos de informações e apoio a turistas." (p.98)

"(...) utilização de parte da terra retirada das escavações para a implantação dos jardins (...)" (p.109)

[grifos acrescidos]

3. EXIGÊNCIAS

Constatou-se a existência de 29 exigências. São elas:

Informações Gerais

1. Apresentar o número do processo de aprovação - Item 1.1 do TR.

Caracterização do Empreendimento

2. Reordenar a sequência numérica das figuras no estudo; inserir informações contantes na legenda da figura 4 "*marcar área B do lote*"(p.17); inserir legenda na figura 6 (p. 31), para melhor compreensão das áreas de influência; observar informações constantes na legenda da figura 44 (numeração repetida) "*corrigir legenda*".

3. Indicar a área do projeto conforme apresentado na CAP.

Caracterização da Vizinhança

4. Apresentar legenda que identifique todos os pontos apresentados no mapa de cobertura vegetal (figura 25) de forma mais clara, que facilite a compreensão do item b.

5. Situar o empreendimento no mapa de risco ecológico de perda do solo por erosão no DF (figura 29) - Item 3.2.1 do TR.

6. Apresentar caracterização da arborização do espaço público. Foi apresentada apenas do lote - Item 3.4.1 (5) do TR.

7. Complementar as análises do item 3.5 considerando este parecer técnico da CPA/EIV;

8. Mapear as rotas desejo, pensado a integração destas rotas com o projeto.

9. Compatibilizar a AIDV e AIIV do RIST com a área definida no Parecer Técnico nº 07/2020 – SEDUH/GAB/CPA-EIV.

10. Informar se foram considerados, na elaboração do projeto, RIT's aprovados anteriormente para outros empreendimentos internos ao lote, em especial quanto aos acessos e estacionamentos previstos nestes.

11. Apresentar níveis de serviço para o Cenário 03 do RIST e tabela comparativa de níveis de serviço entre os cenários 01, 02 e 03, comprovando a eficácia das mitigações.

12. Apresentar projeto funcional das medidas mitigadoras propostas no RIST para a interseção 5, a fim de verificar a viabilidade da proposta e o mecanismo de fluxo da rotatória.

13. Apresentar ficha de enquadramento como PGV.

14. Apresentar descrição e análise dos acessos de veículos ao empreendimento. Considerando que as vias de acesso são de mão dupla e que a necessidade de entrada ao empreendimento gera conversão à esquerda com cruzamento no meio da via, deverá ser previsto algum mecanismo para solucionar o problema de segurança viária no acesso ao empreendimento.

15. Apresentar cálculo de vagas exigidas e ofertadas para o empreendimento. Separar as vagas existentes relacionadas às edificações existentes e as vagas geradas relacionadas à edificação a construir.

16. A sinalização de vagas para pessoas Idosas deve atender à Resolução Contran nº 303/2008, utilizando a legenda "IDOSO" como sinalização horizontal.

17. Caracterizar o sistema cicloviário na AIIV, demonstrando sua integração com a rede existente e projetada, considerando também os projetos em elaboração nos órgãos.

18. Considerando a entrada principal de pedestres na fachada Norte do empreendimento, apresentar rotas de pedestres advindas da parte Norte da vizinhança, analisando as travessias necessárias.

19. A atribuição da responsabilidade de execução de todas as medidas mitigadoras, inclusive as relacionadas ao tráfego, devem constar no quadro resumo de medidas como sendo do interessado, cabendo a cada órgão (dependendo da área de circunscrição) a aprovação do projeto e recebimento da obra.

20. Apresentar anexo contendo a base de dados relativos à pesquisa de campo realizada e lista com CPF dos entrevistados - Item 3.8.3 do TR.

21. Apresentar respostas das cartas-consultas.

Identificação e Avaliação dos Impactos

22. Indicar os impactos gerados com a implantação ou ampliação do empreendimento a partir da análise do conjunto das informações apresentadas, em especial apontando cenário de operação do empreendimento.

Identificação das Medidas Mitigadoras

23. Formular propostas para redução ou eliminação dos impactos, a partir da caracterização solicitada neste parecer, em especial quanto ao contexto de transporte, tráfego e sistema viário, mobilidade ativa e infraestrutura urbana. Devem ser observadas as propostas neste parecer e outras em desenvolvimento nos órgãos do Distrito Federal para a área em tela (SEDUH, SEMOB, etc)

24. Apresentar plano de Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil - PGRCC;

25. Indicar como se dará o funcionamento do canteiro de obras;

26. Detalhar as "praças de mobilidade";

27. Identificar/esclarecer as medidas e dispositivos de manejo de águas pluviais;

28. Apresentar "plano de requalificação do pavimento" como medida mitigadora;

29. Não devem ser contabilizadas como medidas mitigadoras ou compensatórias a implantação da infraestrutura necessária à obtenção do licenciamento edilício, conforme exigência do COE/DF e demais legislações específicas - Item 5.1.11 do TR

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após análise do estudo apresentado, torna-se necessário esclarecer que o EIV não deve pretender fazer a defesa do projeto arquitetônico. Ao contrário, partindo-se do pressuposto que o projeto traz consigo claras premissas urbanísticas para o espaço que propõe, o EIV em tela deve ser uma oportunidade de analisar os impactos do projeto para além dele, e complementar os esforços empreendidos por seus autores, a fim de que o empreendimento não se configure "*como um fragmento isolado em relação ao contexto urbano*", concretizando justamente a antítese do que se desejou.

Assim, tendo em vista o que dispõe o art. 2º, VII, do Decreto nº 39.865/2019 quanto à competência da CPA/EIV de emitir recomendações acerca da adequação do projeto e das medidas de prevenção, recuperação, mitigação ou compensação a serem adotadas, quando for o caso; esta comissão avalia que o EIV apresentado precisa ser complementado, conforme as recomendações e exigências elencadas neste parecer.

Ressalta-se, por fim, que o cumprimento das exigências e recomendações indicadas podem ensejar novas exigências.

5. ASSINATURAS

VICENTE CORREIA LIMA NETO
Coordenador CPA/EIV

CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO
Titular - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

ANDRÉ BELLO
Suplente - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

CAROLINE PEREIRA PIRES DE OLIVEIRA
Titular - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

PAULO HENRIQUE TRAJANO DO NASCIMENTO
Titular - Coordenação de Preservação da Subsecretaria do Conjunto Urbanístico de Brasília - SCUB/COPRESB

TEDER SEIXAS DE CARVALHO
Titular - Coordenação de Aprovação de Projetos - CAP

ALESSANDRA LEITE MARQUES

Titular -Subsecretaria de Parcelamentos e Regularização Fundiária - SUPAR

ANA CAROLINA FAVILLA COIMBRA

Suplente -Subsecretaria de Parcelamentos e Regularização Fundiária - SUPAR

MARIA CRISTINA MARQUES RESENDE

Titular - Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF

EDUARDO GOULART CROSARA

Suplente - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB

BRUNO CORRÊA

Titular - Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal — Brasília Ambiental - IBRAM

DIEGO DA SILVA CAMARGOS

Suplente - Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal — Brasília Ambiental - IBRAM

FÁBIO BARCELLAR DE OLIVEIRA

Suplente - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB

JAQUELINE M. TORRES DE BRITTO

Suplente - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN

JULIANA SOARES DAS NEVES

Titular - Departamento de Estradas e Rodagens do Distrito Federal - DER/DF



Documento assinado eletronicamente por **VICENTE CORREIA LIMA NETO - Matr.0268852-2, Presidente da Comissão**, em 10/09/2020, às 08:45, 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 **CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMAO - Matr.0158358-1, Membro da Comissão**, em 10/09/2020, às 09:21, 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 **TEDER SEIXAS DE CARVALHO - Matr.0136715-3, Membro da Comissão**, em 10/09/2020, às 09:47, 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 **JAQUELINE MENDONCA TORRES - Matr.0250361-1, Membro da Comissão-Suplente**, em 10/09/2020, às 09:51, 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 **EDUARDO GOULART CROSARA - Matr.0276005-3, Membro da Comissão-Suplente**, em 10/09/2020, às 09:53, 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 **BRUNO HENRIQUE SOUZA CORREA - Matr.0184042-8, Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura**, em 10/09/2020, às 14:53, 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 **DIEGO DA SILVA CAMARGOS - Matr.:1689519-3, Assessor(a)**, em 10/09/2020, às 15:02, 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 **ANDRÉ BELLO - Matr.1267248-8, Membro da Comissão-Suplente**, em 10/09/2020, às 15:14, 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 PEREIRA PIRES DE OLIVEIRA - Matr.0274732-4, Membro da Comissão**, em 10/09/2020, às 15:17, 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 **FABIO BARCELLAR DE OLIVEIRA - Matr.0052949-4, Membro da Comissão-Suplente**, em 10/09/2020, às 15:19, 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 **MARIA CRISTINA MARQUES RESENDE - Matr.0275274-3, Membro da Comissão**, em 10/09/2020, às 16:37, 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 **PAULO HENRIQUE TRAJANO DO NASCIMENTO - Matr. 0274855-X, Membro da Comissão**, em 14/09/2020, às 14:35, 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 SOARES DAS NEVES - Matr.0182145-8, Membro da Comissão**, em 14/09/2020, às 17:11, 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 **GLENIO DA LUZ LIMA JUNIOR - Matr.0051699-6, Membro da Comissão**, em 10/11/2020, às 13:02, 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, Gerente de Processos**, em 18/06/2021, às 11:10, 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= **46772664** código CRC= **6E0E6932**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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