

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

Coordenação de Política Urbana

Diretoria de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão

Parecer Técnico SEI-GDF n.º 13/2019
- SEDUH/SUPLAN/COPLU/DIURB**PARECER TÉCNICO - CPA/EIV****Brasília, 28/08/2019****Referência:** Processo SEI nº 00390-00003783/2018-56**Interessado:** Paulo Octávio Investimentos Imobiliários Ltda.**Assunto:** Análise da **1ª versão** do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, relativo ao empreendimento denominado “**Araucárias Shopping**”.**1. INFORMAÇÕES PRELIMINARES**

Trata o presente Parecer Técnico de **1ª análise** do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, do empreendimento denominado **Araucárias Shopping**, localizado na **Rua 16 Sul, Lotes 3 e 5 e Rua 17 Sul, Lotes 6 e 8, Águas Claras-DF**.

O estudo elaborado pela empresa Ecotech Tecnologia Ambiental e Consultoria Ltda., foi encaminhado à esta Diretoria de Instrumentos Urbanísticos - DIURB, por meio do processo 0300-000525/2010 em 09/07/2018.

O Araucárias Shopping é um empreendimento de uso misto, de 65.345,42 m² de área construída, constituído de um shopping, em sua base, e de 3 (três) torres, sendo 2 (duas) torres residenciais e uma 1 (uma) torre comercial.

A primeira versão do Estudo de Impacto Vizinhança foi protocolada em 20/05/2019, e uma segunda versão foi protocolada em 19/06/2019 com ajustes.

2. ANÁLISE CONFORME TERMO DE REFERÊNCIA

A caracterização do empreendimento e da vizinhança é feita de maneira consistente com apresentação de vários dados primários a partir da observação do local. O estudo é farto em imagens e mapas que ajudam bastante na leitura urbanística do lugar. Percebe-se, entretanto, poucas informações quanto às questões ambientais, que ficaram restritas às questões de permeabilidade do lote.

A análise dos problemas e potencialidades também está presente, mas muitos problemas não são percebidos como impactos decorrentes da implantação da edificação, ou ainda, potencializados pelo empreendimento. Por isso, a avaliação dos impactos possui pouca relação com a vasta caracterização feita. Assim, por exemplo, a perda da visão panorâmica não foi um item evidenciado na análise do empreendimento com o entorno, mas ele aparece como principal impacto a ser mitigado, da mesma maneira que o item sobre ocorrência e severidade de alagamentos foi citado no estudo de modo bastante superficial.

O estudo considerou que os demais impactos negativos “são pouco significativos”, uma vez que o “*projeto promove alterações ao meio que não sejam aquelas já esperadas com a consolidação e completude de tecido urbano planejado e devidamente licenciado à luz das condicionantes técnicas e*

legais que criaram e normatizam a ocupação urbana da cidade de Águas Claras.” Neste sentido, cumpre esclarecer que o EIV não se trata de poder ou não ocupar um determinado lote, mas de como se dará esta ocupação. Ou seja, cabe ao EIV decidir “como” implantar um empreendimento, uma vez que “o que implantar” é regido pelas normas de uso e ocupação vigentes para o lote.

Além disso, o estudo finda por atribuir ao GDF a responsabilidade de mitigar o que chamou de passivos, ainda que tenha mencionado que o empreendimento proposto irá aumentar os déficits apontados. Cabe salientar, portanto, que a execução das medidas mitigadoras é de responsabilidade do empreendedor, que pode contar com a parceria do GDF para elaboração de projetos das áreas públicas, por exemplo.

Assim, devem ser corrigidas as menções de responsabilidade do GDF na Medida Mitigadora de Recuperação do Sistema de Circulação de Pedestres, do Déficit de Equipamentos Públicos e do Déficit de Arborização Urbana (pg. 232). Da mesma maneira, os impactos não mitigáveis, identificados no estudo, devem ser compensados pelo empreendedor. Os recursos provenientes da ONALT são contrapartida pagas pelo empreendedor para a mudança de uso decorrente da valorização do imóvel a partir da atividade pleiteada para o lote e trata-se de um instrumento urbanístico com finalidade diversa dos objetivos do EIV.

3. ANÁLISE DO DETRAN

Considerando o Artigo 5º da Lei nº 5.022/2013:

Art. 5º Na hipótese de empreendimento ou atividade sujeita à exigência simultânea de elaboração de EIV e de avaliação de impacto ambiental ou de relatório de impacto de trânsito, os instrumentos de avaliação podem ser incorporados em um único instrumento, desde que:

I – seja contemplado o conteúdo mínimo dos instrumentos;

II – representantes dos órgãos responsáveis pela avaliação dos instrumentos integrem a Comissão de Análise.

§ 1º O Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA substituem a exigência de EIV, quando incorporarem seu conteúdo.

§ 2º **O EIV substitui o Relatório de Impacto de Trânsito – RIT, quando incorporar o seu conteúdo.**

[grifos acrescidos]

Verifica-se, entretanto, que a análise do antigo Relatório de Impacto de Trânsito – RIT foi substituída pela análise do Polo Gerador de Viagens – PGV, objeto da Lei nº 5.632/2016.

Deste modo, a presente análise deve contemplar todos os requisitos aplicáveis à análise do PGV, sendo necessário para tal, a apresentação do projeto de arquitetura (com cotas e em escala visível) das áreas onde houver circulação de veículos que atenda aos requisitos relacionados ao trânsito e à segurança viária dispostos em legislação, especialmente no Decreto 38.047/17 e no Decreto 39.272/18, especificamente os itens abaixo relacionados:

1. Apresentar quadro de áreas por atividade para melhor verificação da disponibilidade de vagas, inclusive as especiais, motos e bicicletas, que devem atender ao disposto em legislação, especialmente nos Anexos IV e VI do Decreto nº 39.272/2018.
2. Apresentar área exclusiva destinada à Embarque e Desembarque e Carga e Descarga para cada atividade, considerando o mínimo de uma vaga, conforme Decreto n 39.272/18, Tabela V do Anexo III, que devem estar dentro do lote.
3. Nas garagens e nos estacionamentos, deve ser prevista rota para a circulação de pedestres.
4. Toda sinalização de trânsito deve atender as 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/>
5. As vagas para táxi devem ser solicitadas posteriormente à Semob, o Detran só faz a sinalização delas mediante autorização expressa da Semob. Devendo ser retiradas do projeto.
6. O patamar de acomodação das rampas deve estar contido dentro dos limites do lote.

Há, ainda, a necessidade de informar se o estacionamento do empreendimento será **explorado comercialmente**, pois neste caso, 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.

Na análise de **formação de filas**, o estudo descreve que haverá “*cancela eletrônica de retirada de bilhete emitido automaticamente*”, e para cálculo utiliza o valor de 411 veículos/hora. Porém não há informação de onde este valor foi retirado.

Além disso, há a necessidade de se realizar análise e cálculo individual para cada acesso de entrada, uma vez que eles dão ingresso a áreas distintas do empreendimento, que contam com quantidades diferentes de vagas, e utilizar (mesmo que aproximadamente) as especificações do equipamento a ser implantado, não só o que traz o Boletim Técnico nº 38 da CET-SP.

Segue, a seguir, várias exigências que devem ser atendidas:

- Apresentar quadro de **contagens volumétricas**, indicando também as datas e os meios e/ou equipamentos utilizados. Para a pesquisa de tráfego apresentada foi considerado o horário de maior fluxo da atividade shopping center, porém há outras atividades que devem ser consideradas no empreendimento. Adotar mais de um horário de pico, adaptando, na medida do possível, os horários de todas as atividades a serem desenvolvidas, incluindo o pico da manhã. Realizar contagens volumétricas e análises do fluxo nos finais de semana, para análise e comparação do comportamento do fluxo quando a atividade shopping center pode ter uma maior atração.
- Apresentar planta com o **plano de circulação de pedestres** e acessibilidade nas imediações do empreendimento, esclarecendo e apresentando em projeto a existência ou a proposição de faixa de pedestre.
- Quanto à acessibilidade na AID, a exposição não foi suficiente, deve-se aprofundar a análise, descrevendo as condições de acessibilidade de pedestres: distância de pontos de ônibus, existência e condição da calçada no percurso, existência e condição de travessias aos pontos de interesse (faixa de pedestres, passarelas, semáforos), apresentando em planta os percursos existentes nas proximidades do empreendimento até os pontos de interesse, qualificando-os e apresentando propostas de melhoria, se for o caso.
- Informar e considerar a existência de sistema cicloviário nas proximidades do empreendimento e apresenta-lo na prancha de locação, se for o caso. A título de contribuição, existe a previsão de implantação de ciclovias nas Avenidas Boulevards Norte e Sul, com projeto já aprovado. Analisar a possibilidade de se considerar a compatibilização deste projeto com as propostas de mitigação para a área.

- Não foram encontrados os cálculos e a informação sobre a população estimada para o empreendimento. Apresentar também a estimativa de viagens geradas e/ou atraídas pelo empreendimento alocadas por modais de deslocamento, diária e em período de pico.
- Considerar o impacto de outros empreendimentos já aprovados ou em aprovação no entorno, mesmo que ainda não tenham entrado em operação.
- Apresentar o cálculo e realizar a análise do nível de serviço do Sistema de Circulação segundo vários cenários (antes da implantação, após a implantação com o incremento de viagens e com as medidas mitigadoras implantadas), apresentando o resultado em planta/projeto para melhor visualização.
- Apresentar as rotas consideradas e analisar individualmente as interseções contidas nestas rotas, principalmente rotatórias e cruzamentos, semaforizados ou não. Para a análise e cálculo do nível de serviço destas interseções estão faltando contagens de alguns movimentos.
- Localizar a porcentagem de viagens seguindo a mesma lógica de deslocamento do tráfego atual para a localização, e caso existam duas ou mais rotas de chegada ou saída, deve-se adotar uma margem de segurança no carregamento total das vias.
- Apresentar medidas mitigadoras, necessárias à mitigação de níveis de serviço não admissíveis, a serem implantadas pelo empreendedor que suavizem o impacto do empreendimento, informando e demonstrando os efeitos esperados, devidamente avaliados e justificados. Elaborar projeto das medidas mitigadoras a serem implantadas, incluindo todas as possíveis interferências existentes para a execução das medidas (redes, postes etc).

O estudo descreve que *“após várias simulações e considerando a limitação da caixa da Via Buritis no seu trecho entre a rotatória e o cruzamento com a Avenida Castanheiras, sugerimos a implantação de sentido único neste trecho”*, porém não apresenta dados nem as simulações realizadas, não podendo ser considerada a assertiva.

A título de contribuição, sugere-se o estudo da diversificação dos acessos entre entradas e saídas nas duas ruas adjacentes ao empreendimento, a fim de minimizar os possíveis transtornos nos horários de pico e possibilitar ao usuário mais de uma opção de trajeto.

O estudo deve apresentar a análise da aplicação das mitigações propostas, comprovando a eficiência após a sua implantação, demonstrando por meio de dados e simulações a eficácia da medida para os períodos críticos, apresentando os níveis de serviço após a mitigação e informando como a medida mitigadora foi simulada – quais as condições de operação: preferência de acordo com o CTB, preferência de uma via determinada, controle semaforizado etc. No caso específico da proposição de sentido único num trecho da via, há a necessidade de analisar uma área mais extensa que somente o trecho, verificando as novas possibilidades de rotas do usuário da via, analisando, inclusive, as mudanças nos níveis de serviço da via e das intersecções para a situação proposta.

Finalmente, no que diz respeito à implantação do empreendimento, deve ser feita análise da locação do canteiro de obras e suas repercussões na circulação viária existente com base em dados, haja visto o tempo de duração da obra, os diversos veículos de grande porte envolvidos e as vias e calçadas a serem remanejadas temporária ou permanentemente.

4. EXIGÊNCIAS CONFORME TR

Além dos itens listados ao longo das análises anteriores deste Parecer, foram constatadas a existência de 20 exigências em relação ao conteúdo do TR. São elas:

Identificação do empreendedor

- Item 2.5 - Apresentar anotação e registro de responsabilidade técnica dos profissionais envolvidos na elaboração do estudo;

Caracterização geral do empreendimento

- Item 3.4 - compatibilizar os dados informados com a ficha de PGV. Apresentar e descrever a ocupação prevista para o empreendimento com as legislações que tratam das questões ambientais;
- Item 3.8 - indicar a quantidade volumétrica da remoção de terra e sua destinação;

Histórico de licenciamentos urbanísticos e ambientais

- Item 5 - apresentar histórico de licenciamento ambiental;

Leitura urbana, ambiental e socioeconômica das áreas de influência

- Item 6.2.2 - localizar o empreendimento no Macrozoneamento do PDOT e em relação ao Zoneamento Ambiental;
- Item 6.2.4 - apresentar planta planialtimétrica com indicação da declividade do lote e do seu entorno imediato;
- Item 6.2.5 - apresentar mapa com caracterização dos solos quanto à susceptibilidade à erosão;
- Item 6.2.6 - apresentar em planta/mapas ou croquis: dimensionamento da urbanização existente em área pública circundante ao lote, as definições geométricas do arruamento e interseções do entorno imediato, calçadas, passeios, rampas, mobiliários, instalações técnicas, recipientes de lixo, faixas auxiliares de tráfego, travessias de pedestres, pontos de parada e de embarque e desembarque, acessos de veículos e de pedestres, incluindo, cotas de nível, inclinações longitudinais e transversais, afastamentos e rotas de acessibilidade, em escala compatível;
- Item 6.2.7 - indicar os níveis de todos os pavimentos;
- Item 6.6.1 - apresentar todas as fachadas do empreendimento (cheios e vazios, cores, texturas, entradas, reentrâncias e permeabilidade visual etc.) e altura máxima da edificação. Representar a relação do pedestre com o embasamento da edificação. Apresentar imagens para ilustrar o que está sendo dito (pg. 88);
- Item 6.6.2 - descrever e ilustrar o tratamento dado às envoltórias do edifício;
- Item 6.8.1- indicar a população flutuante;
- Item 6.10.3 - ilustrar a largura das pistas, número de faixas de tráfego, largura de calçadas e de canteiro central, estacionamentos com disposição das vagas, pontos de parada de ônibus e baias, velocidade regulamentar, condições de sinalização, controle de interseção, travessias de pedestres das vias que compõem as principais rotas de acesso e saída do empreendimento;
- Item 6.10.12. - demonstrar a integração do empreendimento e acessibilidade de pedestres ao sistema de transporte público e aos setores vizinhos, na AID;
- Item 6.10.13 - avaliar e analisar os impactos do canteiro de obras sobre a circulação de veículos e pedestres, oriundos de desvios de trânsito, operações de carga/descarga, interdição de áreas públicas, etc;
- Item 6.12.3.1 - caracterizar e analisar o sistema de iluminação pública antes do empreendimento, durante a construção e após a implantação, identificando necessidades de melhorias em iluminação pública, nas principais rotas de pedestres e nas paradas de ônibus, visando à segurança dos transeuntes

Avaliação dos impactos

- Item 9 - incorporar à avaliação todos os impactos identificados no estudo;

Medidas de adequação de projeto, de prevenção, de recuperação e de mitigação

- Item 10 - incorporar à tabela medidas para mitigação, compensação, ou potencialização de todos os impactos identificados no estudo. Detalhar as ações propostas. Rever as responsabilidades de

execução de obras, as quais devem ser atribuídas ao empreendedor.

- Item 10 - as medidas devem ser incluídas no Termo de Compromisso. No Quadro resumo das Medidas Compensatórias precisa ser revista a coluna de *Origem* e acrescentar as Medidas Mitigadoras referentes às exigências das concessionárias.
- Item 10.3 – apresentar o Cronograma Físico-Financeiro das medidas a serem adotadas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

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 sugere várias recomendações para serem incorporadas ao estudo, sobretudo, quanto às ações para mitigações e compensações dos impactos potencializados com a implantação do empreendimento, as quais devem ser devidamente incorporadas ao Quadro de medidas mitigadoras e Cronograma físico-financeiro.

Considerando i) que a caracterização dos impactos consiste na identificação e avaliação dos impactos positivos e negativos decorrentes da instalação do empreendimento, e ii) que a análise das dimensões listadas no art. 37 do Estatuto da Cidade (a saber: adensamento populacional; equipamentos urbanos e comunitários; uso e ocupação do solo; valorização imobiliária; geração de tráfego e demanda por transporte público; ventilação e iluminação; paisagem urbana e patrimônio natural e cultural), essa CPA/EIV identificou a partir do próprio estudo apresentado impactos que devem ser mitigados ou compensados ou potencializados, conforme a sua natureza, seja ela negativa ou positiva, respectivamente.

Deste modo, a CPA/EIV listou uma série de itens, todos retirados do diagnóstico feito no estudo apresentado, como sugestões de medidas, mitigadoras ou compensatórias a serem considerados para proposição no âmbito do EIV:

Medidas relativas ao adensamento populacional e equipamentos urbanos e comunitários:

A estimativa de adensamento populacional ao longo do tempo identificada no estudo é o parâmetro para avaliações tais como provisão de EPC, uma vez que, como apontou o estudo, *“a inserção de novos equipamentos desta natureza é necessária não somente para atendimento dos futuros usuários do empreendimento em análise, mas de toda população que reside, trabalha e frequenta a região”*.

- Aumento da oferta de EPC, com a proposta de construção de projeto para escola pública nos lotes vazios na AID com esta destinação (3 lotes vazios) e AI (25 lotes vazios) (pg. 82 e 85)
- Provisão de EPC destinada à saúde, tais como Centro de saúde na AII (5 lotes vazios) com esta destinação - (pg. 82 e 85)
- Provisão de EPC destinado à segurança na AID, uma vez que não há delegacias ou postos de polícia com esta destinação. (pg. 83 e 85)
- Instalação de playground ou quadras esportivas nas praças na Avenida Araucárias (que são de menor porte e apresentam apenas passeios e tratamento paisagístico);

Nesse sentido, cabe destacar que as medidas sugeridas se caracterizam como de compensação. As três primeiras, caso acatadas, devem estar condicionadas a necessária a anuência do DF para o recebimento das infraestruturas e posterior operação das mesmas. No caso de se demonstrar inexistente a demanda da população do empreendimento, gerada e atraída, em relação aos serviços públicos propostos, sugere-se a qualificação de EPC nas imediações do empreendimento, limitada à abrangência da AII.

Medidas relativas ao uso e ocupação do solo, valorização imobiliária, paisagem urbana e patrimônio natural e cultural:

- Melhorar a integração da linha do metrô à paisagem para amenizar o vazio urbano, bem como qualificar a travessia para pedestres, cadeirantes e ciclistas uma vez que as poucas travessias existentes são voltadas para o trânsito de automóveis (pg. 73, 206)
- Manter a continuidade da faixa comercial revendo o embasamento do shopping, por exemplo. (pg. 73)
- Aumentar a integração de ciclistas e pedestres no sentido Norte/sul, até o Parque Ecológico de Águas Claras.
- Aumentar a integração entre áreas públicas e privadas nas fachadas laterais do empreendimento, voltadas tanto para a Rua 16 Sul quanto para a Rua 17 Sul (pg. 88);
- Reduzir aspecto de vazio urbano do Boulevard Águas Claras melhorando a conectividade e fluxo direto com o outro lado da cidade (pg. 89) e o microclima neste local (pg. 99)
- Reuso da água, captação das águas pluviais para limpeza e irrigação de jardins e coleta seletiva e reciclagem de resíduos sólidos.
- Campanhas para redução do uso de objetos plásticos e filtros para reduzir emissão fumaça, gordura e poeira (pg. 119)
- Manutenção dos parques (adoção de parques e praças) (pg. 120)
- Empoçamento de água, depósitos de lixo superior ao volume da área destinada à armazenagem antes da coleta, excesso de áreas pavimentadas e mau funcionamento da rede coletora da drenagem pluvial.pg. 120

Medidas relativas à geração de tráfego e demanda por transporte público:

- Requalificação dos pontos de ônibus na AID. (135)
- Melhoria para as atuais condições de trânsito naquele local. (pg. 149)
- Implantação de sentido único neste trecho, sentido Castanheiras/rotatória, eliminando assim o fluxo que vem da rotatória com sentido Av. Castanheiras. Este fluxo deverá ser desviado pela Avenida Parque Águas Claras e poderá contar com novo acesso a ser implantado entre a Av. Castanheiras e a Av. Parque Águas Claras. (pg. 149)
- Conexão das ciclofaixas da Avenida das Araucárias e na Av. Castanheiras (pg. 206)
- Sinalização das ciclofaixas (pg. 114)

Medidas relativas à ventilação e iluminação:

- Arborização no canteiro central da Rua Buriti (pg.127)
- Reduzir o déficit de arborização, com o plantio, por exemplo, de árvores com copas volumosas que permitam o sombreamento, uma vez “na maior parte das praças, as poucas árvores existentes ainda são pequenas, sem copas volumosas e assim não contribuem para sombreamento das calçadas.” (pg. 87)
- Mitigação de barulho e poeira, poluição sonora e poluição visual durante a implantação do empreendimento (pg. 114)

Ressalta-se que a área de intervenção de tais medidas deve abranger toda a AID, uma vez que se trata de vizinhança onde os impactos da inserção do empreendimento são mais fortes.

Ressalta-se, finalmente, que o cumprimento das exigências apontadas neste Parecer Técnico pode implicar em novas exigências ou adequações.

6. ASSINATURAS

VICENTE CORREIA LIMA NETO

Coordenador da CPA/EIV

CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO

Titular - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

CAROLINE PEREIRA PIRES DE OLIVEIRA

Titular - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

MARIA HELENA FRÓZ GOMES

Titular - Coordenação de Preservação da Subsecretaria de Gestão Urbana - SUGEST/ COPRESB

FRANCISCO JOSÉ ANTUNES FERREIRA

Titular - Coordenação de Gestão Urbana da Subsecretaria de Gestão Urbana - SUGEST/COGEST

TEDER SEIXAS DE CARVALHO

Titular - Representantes da Central de Aprovação de Projetos - CAP

MARIA CRISTINA MARQUES RESENDE

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

RICARDO SERGIO DE OLIVEIRA E SILVA

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

SÉRGIO ANTÔNIO GURGEL DE OLIVEIRA

Suplente - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP

DANIELE SALES VALENTINI

Titular - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN



Documento assinado eletronicamente por **VICENTE CORREIA LIMA NETO - Matr.0268852-2, Subsecretário(a) de Políticas e Planejamento Urbano**, em 30/08/2019, às 15:07, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMAO - Matr.0158358-1, Diretor(a) de Instrumentos Urbanísticos e de Apoio à Gestão**, em 30/08/2019, às 16:04, 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, Assessor(a)**, em 30/08/2019, às 16:19, 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, Assessor(a) Especial**, em 30/08/2019, às 16:25, 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.



Documento assinado eletronicamente por **DANIELE SALES VALENTINI - Matr.0079269-1, Analista de Trânsito**, em 02/09/2019, às 16:48, 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 **TEDER SEIXAS DE CARVALHO - Matr.0136715-3, Assessor(a)**, em 03/09/2019, às 08:40, 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 **FRANCISCO JOSÉ ANTUNES FERREIRA - Matr.0127378-7, Analista de Planejamento e Gestão Urbana e Regional**, em 03/09/2019, às 09:01, 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 HELENA FROZ GOMES - Matr.2723344, Assessor(a)**, em 03/09/2019, às 15:44, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **RICARDO SERGIO DE OLIVEIRA E SILVA - Matr.0273773-6, Diretor(a) de Projetos e Manutenção**, em 03/09/2019, às 17:44, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **SÉRGIO ANTÔNIO GURGEL DE OLIVEIRA - Matr.0074471-9, Engenheiro(a) Civil**, em 06/09/2019, às 10:10, 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](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=27466309)
verificador= **27466309** código CRC= **2DD88ECD**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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