GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL

Coordenação de Gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília

Diretoria de Gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília Área 2

Parecer Técnico n.º 95/2022 - SEDUH/SEPLAN/COGEB/DIGEB-II

DIRETRIZES DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE COMPLEXO ESPORTIVO DE BRASÍLIA

1. INTRODUÇÃO

Trata o presente processo de solicitação emitida pelo interessado FARE Arquitetura e Urbanismo, empresa responsável pela elaboração dos projetos de mobilidade para as áreas adjacentes ao Complexo Esportivo de Brasília, localizado no Setor de Recreação Público Norte - SRPN, por meio do E-mail (Doc. 76595152), para que sejam elaboradas as diretrizes necessárias ao desenvolvimento dos projetos de mobilidade, referentes à medida de mitigação 3, constantes no Estudo de Impacto de Vizinhança.

2. OBJETIVO E JUSTIFICATIVAS

As diretrizes aqui definidas objetivam o cumprimento do Termo de Compromisso firmado entre o Governo do Distrito Federal e a empresa Arena BSB, a fim de subsidiar e nortear direcionamentos para elaboração e desenvolvimento da medida de mitigação 3, do Relatório Técnico para Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV – Complexo Esportivo de Brasília – versão 4.1 (Doc. 76595228). Tal medida demanda o desenvolvimento de um **Plano de Mobilidade e Acessibilidade,** contendo projetos executivos para as seguintes intervenções**: Calçada em frente à Procuradoria do DF; Calçada Sul do Autódromo e de travessias ligando ao Complexo Esportivo de Brasília; Calçada e acesso ao Autódromo**.

3. ANÁLISE DO RELATÓRIO TÉCNICO (DOC. 76595228)

O Relatório Técnico se propõe a analisar e descrever os impactos urbanísticos provocados pela implantação das edificações do Complexo Esportivo de Brasília no Eixo Monumental e propor medidas para prevenir e mitigar os efeitos negativos e garantir os resultados positivos para sua vizinhança.

Quando do tratamento das áreas abertas, o documento relata sobre o projeto de urbanização do Complexo ArenaBSB:

> *A principal premissa deste projeto é priorizar as pessoas e a mobilidade ativa. Os espaços, portanto, sempre orientados pela premissa da acessibilidade universal, foram 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. A partir de tal premissa foram definidas as soluções das praças, calçadas, travessias, estrutura cicloviária, estacionamentos, acessos, mobiliário urbano e equipamentos de apoio e lazer.*

Sobre a relação do empreendimento com o entorno imediato:

> *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.

O Relatório Técnico apresenta, entre outros aspectos, a caracterização das áreas abertas, incluindo o tratamento que deverá ser dado às praças de mobilidade. Observa-se na Figura 1 a seguir (Figura 17 do referido relatório) a localização dos bolsões de estacionamento e das praças de mobilidade, demarcadas em círculos pretos. O texto relata que:

> *As praças de mobilidade constituem espaços de convergência intermodal, com o objetivo de articular as estratégias de transporte. Nelas, haverá locais destinados a abrigar serviços ligados à mobilidade ativa, como serviço de guarda de bicicleta, e, futuramente, espaços destinados à locação de pequenos veículos, como patinetes ou similares. Além disto, são pontos de organização de embarque e desembarque do transporte terrestre oferecido por aplicativos de transporte, como Uber e 99. Se encontram estrategicamente próximos às paradas de ônibus.*

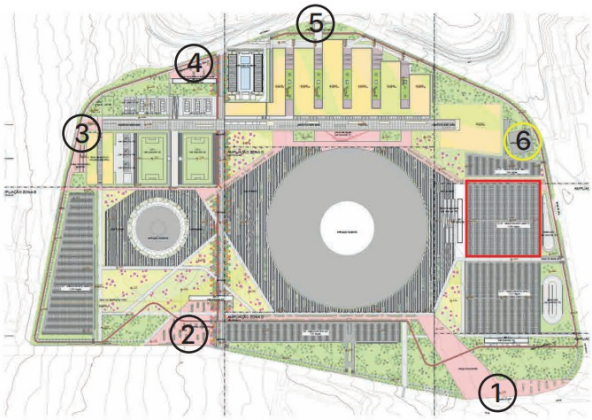

Figura 17: Identificação dos estacionamentos, com atenção ao estacionamento Leste 2 e às praças de mobilidade

Figura 1 – Localização dos bolsões de estacionamento e praças de mobilidade. Fonte: Relatório Técnico.

Sobre as condições de calçadas, passeios, rampas, travessias e ciclovias, avalia-se com base na Figura 2 (Figura 79 do Relatório Técnico), a existência das calçadas e passeios na Área de Influência Indireta de Vizinhança – AIIV do empreendimento:

> *(...)*
>
> *Pela visão do mapa, é possível perceber claramente a ausência de passeios de pedestres à Norte do empreendimento. Há um projeto da SEMOB de mobilidade urbana, que prevê novas calçadas para a via entre o Autódromo e o Detran, no extremo Norte da AIDV do empreendimento.*

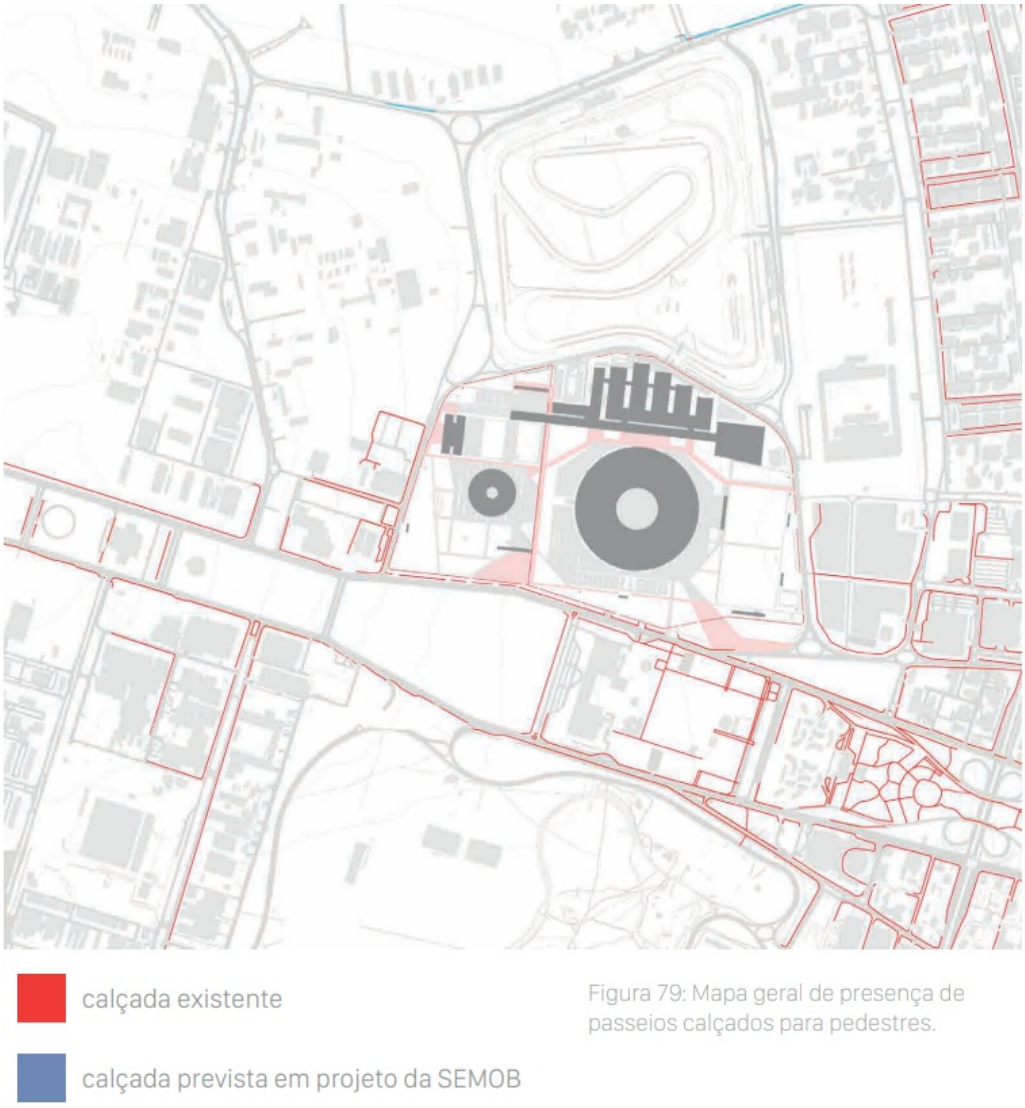

Figura 2 – Mapa geral de presença de passeios calçados para pedestres. Fonte: Relatório Técnico.

O tópico *3.5.1. Avaliação das condições de calçadas, passeios, rampas, travessias e ciclovias* do Relatório Técnico traz uma análise das condições de conservação, bem como da presença ou ausência de rampas e possibilidade de travessias em trechos selecionados. São eles:

1. **Rotas à Oeste** do empreendimento: Palácio do Buriti, Tribunal de Contas do DF, Procuradoria do DF e Fórum Joaquim de Souza Neto;
2. **Rotas à Norte** do empreendimento: Autódromo, SAI-N (Lote do DETRAN), SGAN 906/907 e SHCNW CLNW 2/3 Área Pública 1;
3. **Rotas à Leste** do empreendimento: Quadra 901, Setor Hoteleiro Norte – SHN e Setor de Rádio e TV Norte – SRTVN;
4. **Rotas à Sul** do empreendimento: Centro de Convenções, Torre de TV e Parque da Cidade.

De acordo com o Anexo 1 do Termo de Compromisso, para a medida de mitigação 3, e em conformidade com a solicitação apresentada pelo interessado FARE Arquitetura e Urbanismo, no Documento SEI 76595436, serão apresentadas as diretrizes para as rotas à Oeste e à Norte do empreendimento, quais sejam: Calçada em frente à Procuradoria do DF; Calçada do lado do Autódromo e de travessias, ligando ao Complexo Esportivo de Brasília; Calçada e acesso ao Autódromo.

Em suma, o Relatório Técnico trouxe o impacto negativo das condições atuais, à acessibilidade e mobilidade do empreendimento:

> *Um dos pontos mais críticos em relação ao acesso ao Complexo Esportivo de Brasília diz respeito às travessias de pedestres e ciclistas, pois com o possível aumento no fluxo de pessoas em direção ao empreendimento, a melhoria das travessias no trecho - já problemáticas - se faz bastante necessária**. Faltam travessias sinalizadas** que deem acesso seguro ao lote, e parte dos percursos **não são sombreados por vegetação**.*
>
> *(...)*
>
> *À Norte, o ponto sensível na integração dos espaços se dá por conta da imprevisibilidade do projeto do Autódromo. Entende-se como necessário o estabelecimento de diretrizes para a implantação das modificações derivadas da futura ocupação do Autódromo, que deverá adaptar-se às conexões com o projeto do Complexo Esportivo de Brasília e demais projetos para o entorno.*
>
> *O bloqueio provocado pelos muros do Autódromo, atualmente, impede qualquer conexão direta do Complexo Esportivo de Brasília com o equipamento e inviabiliza, ao menos pelo momento, a travessia de pedestre funcional na via Autódromo-Estádio. Verificou-se que existem **caminhos orgânicos próximos ao Autódromo (do lado Oeste)**, caminho que liga o SAM à via SRPN Trecho 2, para a qual há um o projeto de mobilidade ativa da SEMOB.* (Grifo nosso)

Diante dessa problemática, o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV sugere, como medida compensatória para esses casos, o desenvolvimento de um Plano de Mobilidade e Acessibilidade para área:

> *(...) no qual estarão contidos todos os projetos executivos necessários à execução das intervenções, assim como diretrizes para desenvolvimento dos projetos que deverão ser realizados no futuro, de acordo com o desenrolar da futura concessão do Autódromo e de outras situações urbanas que afetem a região.*

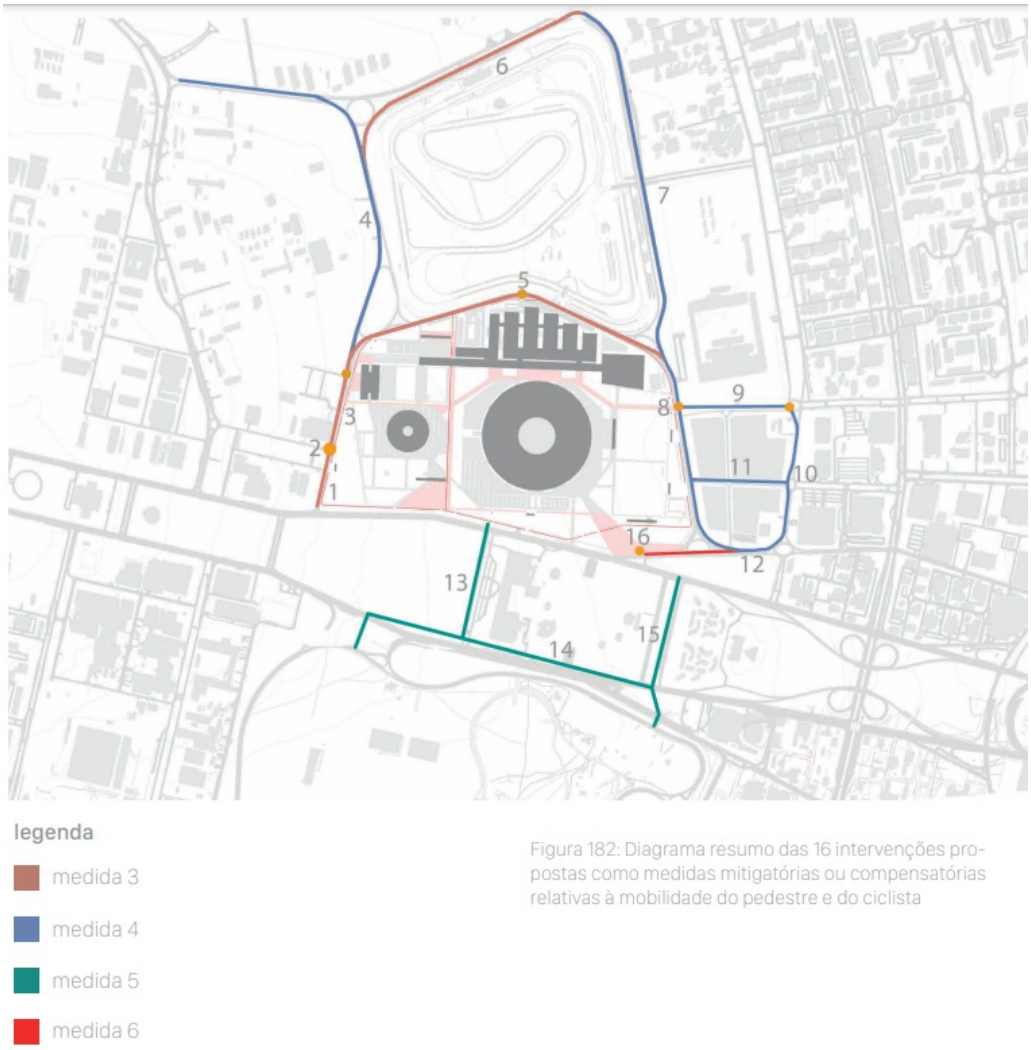

Figura 3 – Diagrama resumo das 16 intervenções propostas como medidas mitigatórias ou compensatórias relativas à mobilidade do pedestre e do ciclista. Fonte: Relatório Técnico

4. DIRETRIZES GERAIS

A fim de compatibilizar as diferentes propostas acima evidenciadas, apresenta-se a seguir as diretrizes gerais para a elaboração do Plano de Mobilidade e Acessibilidade*:*

a) Todo o Plano de Mobilidade e Acessibilidade, material de projeto a ser apresentado, deve ser estruturado no disposto no Decreto 38.247/2017, publicado no DODF Edição Extra de 01/06/2017, que dispõe sobre os procedimentos para a apresentação de Projetos de Urbanismo e dá outras providências;

b) O projeto de urbanismo deve ser elaborado com base no Sistema SIRGAS 2000, conforme estabelece o Decreto nº 32.575/2010, que aprova a alteração do referencial geodésico do projeto do Sistema Cartográfico do DF – SICAD para o Sistema SIRGAS 2000. Apresentar um jogo de pranchas, em formato de Projeto de Urbanismo (URB) no padrão referencial geodésico SIRGAS 2000, com os desenhos das propostas de circulação, calçadas de pedestres, travessias, rampas, ciclovias e demais elementos;

c) Os dimensionamentos dos elementos do projeto de urbanismo devem ser definidos com base no Decreto nº 38.047/2017, que regulamenta o art. 20 da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências;

d) Para garantia de acessibilidade devem ser consideradas a ABNT NBR 9050/2020 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, ABNT 12.255 NBR 13/38 – Execução e Utilização de Passeios Públicos Calçada e ABNT NBR 16537- Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação;

e) O projeto de urbanização deve conter uma planta geral, que apresente todos os elementos do projeto, mas, contudo, devem ser apresentadas pranchas específicas de detalhes de acordo com os elementos de projeto – sistema viário, calçadas, rampas, travessias, ciclovias, arborização, ajardinamento, lixeiras entre outros elementos;

f) O projeto de urbanização deve ser complementado com um memorial descritivo, que descreva tecnicamente a proposta de intervenção, contendo dados quantitativos e, também, justificativas das proposições no projeto de circulação de pedestres e viária. Apontamos, também, a necessidade de especificações técnicas sobre os materiais de pavimentação que deverão ser empregados na execução do projeto de urbanização.

4.1. DIRETRIZES PREVISTAS NA MINUTA DO PLANO DE PRESERVAÇÃO DO CONJUI URBANÍSTICO DE BRASÍLIA - PPCUB

O Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB, que está em fase final de consolidação, é o instrumento de planejamento e gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília - CUB que considera as especificidades do sítio urbano e as singularidades de sua concepção urbanística e expressão arquitetônica. O instrumento consolida e regulamenta a ordenação urbanística do conjunto urbano tombado sob a ótica da preservação definindo diretrizes de planejamento e gestão urbana de modo a promover o desenvolvimento social e econômico.

Conforme Artigo 154 do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT, Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009:

> *O Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília será elaborado em conformidade com os princípios, objetivos e diretrizes desta Lei Complementar e da legislação específica relacionada à proteção de bens do patrimônio cultural, histórico e paisagístico, e incluirá, além do indicado no art. 152, os seguintes itens:*
>
> *I – os parâmetros de uso e ocupação do solo e as diretrizes de preservação e revitalização do sítio histórico urbano, que observarão a singularidade de sua concepção urbanística e arquitetônica;*
>
> *II – os instrumentos urbanísticos, edilícios e de gestão, inclusive programa de atuação para a área tombada;*
>
> *III – o sistema de gerenciamento, controle, acompanhamento e avaliação do plano.*

A área do CUB, no âmbito da minuta do PPCUB, foi organizada em Territórios de Preservação – TP e subdivididos de acordo com suas características espaciais, em Unidades de Preservação – UP. O Setor de Recreação Pública Norte – SRPN está contemplado no Território de Preservação 6 – TP6, na Unidade de Preservação – UP3. No artigo na qual são definidas as diretrizes para preservação dos valores do TP6:

> *As diretrizes para preservação dos valores do TP6 são:*
>
> *I – preservação dos espaços abertos e valorização das áreas de uso público;*
>
> *II – manutenção dos perímetros que delimitam as UPs citadas;*

III – manutenção da alta permeabilidade do solo e da vegetação nativa do cerrado, fortalecendo as características da escala bucólica e a função de contenção das águas pluviais dessas áreas;

(...)

V – manutenção do uso predominante para atividades recreativas e esportivas no SRPN, com baixa taxa de ocupação e horizontalidade, sendo vedado do uso de cercas nas áreas públicas do setor;

(...)

A minuta do PPCUB propõe também a concessão de uso da porção do território do SRPN ocupada pelo Autódromo Internacional Nelson Piquet:

(...)

VI – concessão de uso da porção do território do SRPN ocupada pelo Autódromo Internacional Nelson Piquet, com implantação de projeto arquitetônico resultante de concurso público que observe a diversidade de usos vinculados a atividade principal de esporte, lazer e cultura e integração com as áreas adjacentes;

VII – promoção de estudo para ordenamento das áreas de concessão na lateral Leste do Autódromo Internacional Nelson Piquet, devendo ser mantidas como atividades de apoio ao Autódromo.

De modo geral, as diretrizes contidas na minuta atual do PPCUB, foram norteadoras para a elaboração deste documento técnico, que visa estabelecer diretrizes gerais e específicas para cada aspecto que compreende a área de intervenção.

4.2. DIRETRIZES PREVISTAS NA LEI COMPLEMENTAR Nº 946 DE 11 DE SETEMBRO DE 2018

A Lei Complementar n° 946/2018 estabelece parâmetros de uso e ocupação do solo para o Setor de Recreação Pública Norte - SRPN da Região Administrativa do Plano Piloto - RA I e dá outras providências. Em seu Artigo 4°, a Lei Complementar aborda diretrizes gerais para o SRPN como um todo e, dentre elas:

(...)

V - manutenção da via existente entre o Autódromo Internacional de Brasília e as demais instalações do Centro Esportivo de Brasília;

VI - criação de eixos internos de circulação no sentido norte-sul e leste-oeste;

VII - priorização da circulação de pedestres e ciclistas nas vias internas do SRPN;

VIII - proibição de cercamento de lotes ou edificações, à exceção da área destinada ao Autódromo Internacional de Brasília, cujo cercamento deve ter 70% de permeabilidade visual;

IX - garantia de franca circulação da população nos espaços abertos dos lotes;

X - criação de espaços de convívio atrativos nos espaços não edificado.

5. DIRETRIZES URBANÍSTICAS

a) Definir rotas acessíveis, com inclusão de rampas de acessibilidade universal que permitam que as Pessoas com Deficiência – P.C.D. acessem o complexo;

b) O projeto de paisagismo deve prezar pela neutralidade da composição, considerando que as áreas verdes e acessórios não devem se sobrepor à arquitetura

do novo complexo da edificação ou se destacar em relação ao conjunto.

c) Para a especificação de revestimentos, a intervenção deve prezar pela manutenção da uniformidade e padronização com o Complexo Esportivo de Brasília. Dentro dessa perspectiva, indicamos que as propostas sejam compatibilizadas com os revestimentos existentes no projeto do novo Complexo;

d) Preferencialmente, utilizar-se de revestimentos permeáveis e gramados em maior proporção que revestimentos impermeáveis para criar, também, um passeio confortável na escala do pedestre;

e) Implantar arborização e vegetação lindeira às rotas acessíveis e passeios harmonizadas à paisagem urbana;

f) Elementos de mobiliário urbano, como bancos, papeleiras/lixeiras e iluminação, devem ser instalados seguindo ao modelo padrão do Guia de Urbanização desta SEDUH e devem ser inseridos de maneira harmônica, em espaços equivalentes à faixa de serviço, respeitando a geometria regular dos canteiros e a coerência com o contexto do Setor e o projeto do Complexo Esportivo de Brasília;

g) Prever acessos livres e seguros aos pedestres e ciclistas, com sinalização adequada – Consulta de viabilidade junto ao DETRAN/DF.

5.1.DIRETRIZES ESPECÍFICAS PARA AS ROTAS À OESTE: EM FRENTE a PROCURADORIA DO PALÁCIO DO BURITI, TRIBUNAL DE CONTAS DO DF e FÓRUM JOAQUIM DE SOUZA NETO

Para o entorno Oeste do Centro Esportivo de Brasília, deve-se levar em consideração a existência de projetos aprovados, bem como aqueles em elaboração por esta Secretaria. As diretrizes de projeto de que tratam este documento têm como base a compatibilização de diferentes demandas e propostas do entorno imediato do Complexo Esportivo de Brasília, quais sejam:

1. Processo SEI n° 0110-000386/2014, que trata de projeto para tornar mais permeável o sistema viário de parte do Setor de Administração Municipal – SAM, bem como para organizar vagas de estacionamento, calçadas, travessias e praças. A Figura 4 mostra um Estudo Preliminar do projeto para o Setor (25199895), que ainda está em desenvolvimento por esta Secretaria. Vale ressaltar que o Parecer Técnico n.º 27/2021 - SEDUH/SEPLAN/COGEB/DIGEB-II (69909654), elaborado por esta Diretoria, propõe algumas diretrizes de projeto para o setor, entre elas:

    - *Visando melhorar a infiltração das águas pluviais, sugerimos que as calçadas sejam dimensionadas deixando uma faixa de área não pavimentada para receber as águas;*
    - *Conectividade da proposta das ciclovias internas aos setores adjacentes, quais sejam, SRPN, SGO e, principalmente, ao PMU com vistas à interligação com a ciclovia do Eixo Monumental e à Praça do Buriti.*

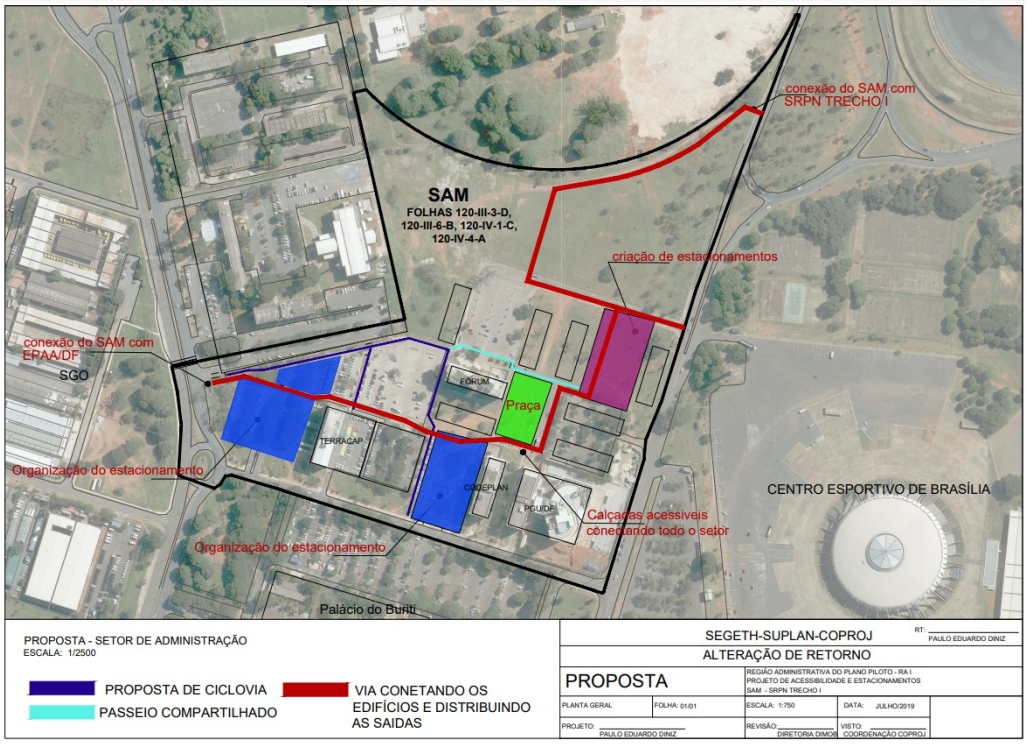

Figura 4 – Estudo Preliminar SAM. Fonte: SEI n° 0110-000386/2014.

2. Processo SEI n° 00361-00009992/2019-78, que propõe um Projeto de Requalificação da feira próxima ao anexo do Palácio do Buriti com objetivo de qualificar áreas de permanência junto aos quiosques e garantir a acessibilidade no Setor, com seu Projeto SIV/MDE 130/2019 aprovado pela Portaria nº 87, de 22 de setembro de 2020.

Tendo em vista uma atual ausência de conexões entre os dois setores, que pôde ser constatada a partir do arcabouço normativo apresentado neste documento, havendo somente uma travessia com faixa de pedestre ligando o SRPN à Praça Municipal – PMU, conforme item 1 da Figura 5, e se utilizando da premissa de compatibilização dos projetos mencionados, apresenta-se as seguintes diretrizes específicas:

1. Criação de nova travessia elevada para pedestres aproveitando o semáforo já existente conforme localização do item 2 da Figura 5;
2. Criação de calçadas acessíveis com no mínimo 2,0m de largura, observando-se que o trecho representado pelo item 4 da Figura 5 não possui calçamento;
3. Manutenção de calçadas contínuas de forma a garantir a acessibilidade e franco passeio do pedestre. As calçadas próximas à Procuradoria Geral do DF – PGDF, encontram-se em estado de conservação razoável (item 3 da Figura 5), entretanto, observou-se que a obra existente no local deteriorou determinados trechos.

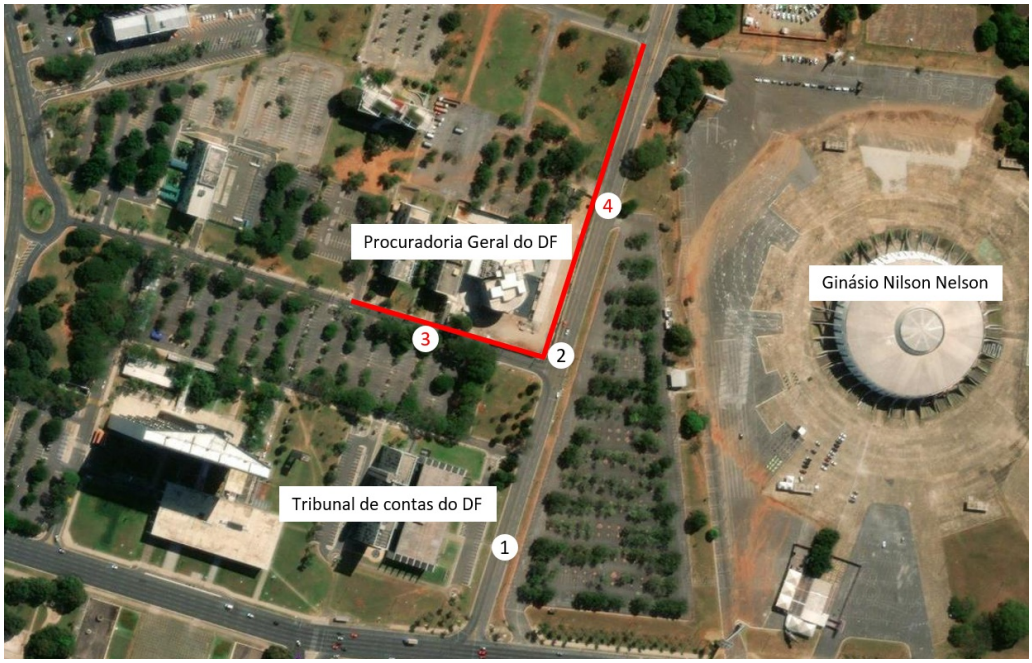

Figura 5 – Indicação das travessias e calçadas no SRPN. Fonte: Geoportal.

5.2. DIRETRIZES ESPECÍFICAS PARA AS ROTAS À NORTE: CALÇADA AO LADO DO AUTÓDRO E DE TRAVESSIAS LIGANDO AO COMPLEXO ESPORTIVO DE BRASÍLIA; CALÇADA E ACESS AUTÓDROMO

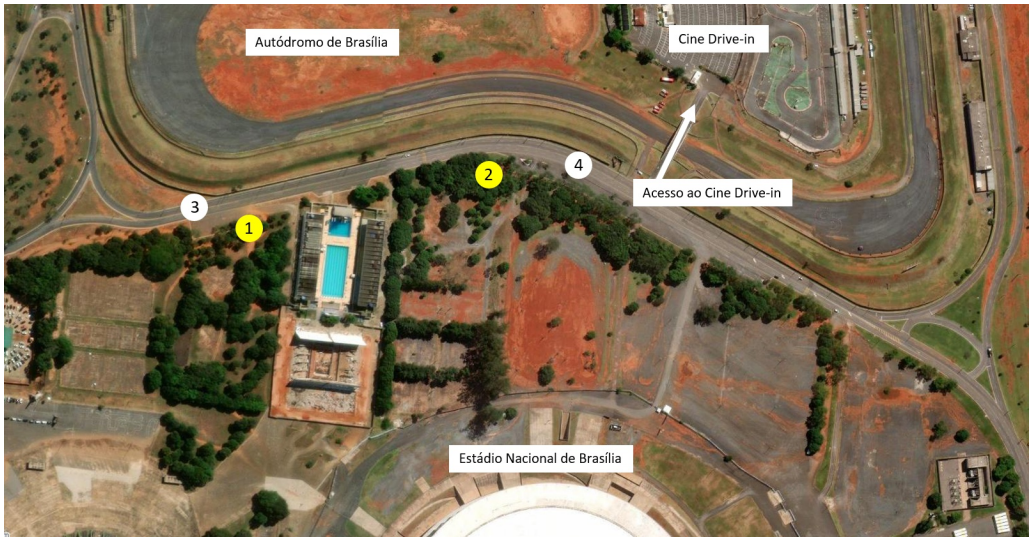

Figura 6 – Imagem aérea do SRPN. Fonte: Geoportal.

Constatou-se que a relação entre as duas partes do lote do SRPN encontra-se prejudicada pelo fechamento que contorna o Autódromo. A minuta do PPCUB prevê a flexibilização e diversidade de usos e atividades, incluindo comércio e prestação de serviços, de forma complementar e vinculados à atividade principal de esporte, lazer e cultura. Entretanto, destaca-se que não há diretriz ou qualquer indicação sobre a interface Sul do Autódromo com o novo Complexo. Diante disso, mantêm-se as diretrizes conforme os acessos já previstos no empreendimento:

1. Alteração do fechamento da área destinada ao Autódromo Internacional de Brasília, que deve possuir 70% de permeabilidade visual, conforme definido na Lei Complementar n° 946, de 11 de setembro de 2018. Sugerimos uma cerca de tela de alambrado ou qualquer outro material permeável que possibilite atingir a taxa de 70% de permeabilidade visual. Entende-se que esta diretriz está além do âmbito do projeto de acessibilidade e mobilidade, mas irá estabelecer uma relação

beneficente entre o Autódromo e o novo Complexo Esportivo, melhorando a visibilidade e leitura urbana e, consequentemente, a segurança para os pedestres;

2. Criação de nova travessia de pedestres próxima à praça do projeto, indicada pelo item 1 da Figura 6, onde há a previsão de uma parada de ônibus e pontos de embarque e desembarque;

3. Criação de nova travessia, conforme item 4 da Figura 6, localizada próxima da praça de acesso ao Boulevar, que apresenta parada de ônibus, local para embarque e desembarque de veículos e aplicativos de mobilidade urbana, além de vagas para táxis e paraciclos, identificados pelo item 2 da Figura 6. Esta travessia também possui o intuito de criar uma conexão entre o Complexo Esportivo com o acesso do Cine Drive-In.

6. ENCAMINHAMENTOS FINAIS

As diretrizes de projeto definidas neste documento procuraram alinhar as propostas de intervenções urbanísticas nos setores adjacentes ao novo Complexo Esportivo de Brasília, estabelecendo uma interface e compatibilização do novo empreendimento ao seu contexto urbano no entorno imediato onde se insere. Deve-se observar sempre o cumprimento de acessibilidade e desenho universal para o meio urbano, o franco passeio de pedestres e a promoção uma melhor qualidade de espaço público na escala do pedestre.

Em atenção ao Ofício Nº 3195/2021 - SEMOB/GAB (76842016), que remete ao e-mail FARE Arquitetura e Urbanismo (76595152), que por sua vez solicita *diretrizes para elaboração de projetos de mobilidade para as áreas adjacentes ao Complexo Esportivo de Brasília,* submetemos os autos à *Subsecretaria do Conjunto Urbanístico de Brasília - SCUB* com vistas à SEMOB e à SEDUH/SEPLAN/COPLU/DIURB para conhecimento e à FARE Arquitetura e Urbanismo para providências subsequentes às diretrizes emitidas.

Débora H. A. Luminati

Assessora

Diretoria de Gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília Área 2 – DIGEB II

DIGEB II/COGEB/SCUB/SEPLAN

Tayná Aguiar Serafim

Assessora

Diretoria de Gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília Área 2 – DIGEB II

DIGEB II/COGEB/SCUB/SEPLAN

Artur Coelho Rocci

Diretor

Diretoria de Gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília Área 2 – DIGEB II

DIGEB II/COGEB/SCUB/SEPLAN

Patrícia Veiga Fleury

Coordenadora

Coordenação de Gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília – COGEB

COGEB/SCUB/SEPLAN

Scylla Watanabe

Diretora

Diretoria de Preservação – DIPRE

DIPRE/COPLAB/SCUB/SEPLAN

Luciana Jobim Navarro

Coordenadora

Coordenação de Planejamento e Monitoramento do Conjunto Urbanístico de Brasília – COPLAB

COPLAB/SCUB/SEPLAN

De acordo, conforme encaminhamentos finais do presente Parecer Técnico n.º 95/2022 - SEDUH/SEPLAN/COGEB/DIGEB-II, encaminhamos os autos ao GAB/SEDUH para ciência e encaminhamentos com vistas à SEMOB para conhecimento, à FARE Arquitetura e Urbanismo para providências subsequentes às diretrizes emitidas e à SUPLAN/SEDUH, com vistas à CPA/EIV, para conhecimento e acompanhamento.

Eliana Klarmann Porto

Subsecretária

Subsecretaria do Conjunto Urbanístico de Brasília - SCUB

SCUB/SEPLAN

Documento assinado eletronicamente por **DEBORA HELOISA ANDREOLI LUMINATI - Matr.0158069-8**, **Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura**, em 15/03/2022, às 14:59, conforme art. 6º do Decreto n° 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**, **Diretor(a) de Gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília Área 2**, em 15/03/2022, às 16:14, conforme art. 6º do Decreto n° 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 **SCYLLA SETSUKO GUIMARAES WATANABE MAZZONI - Matr.0126498-2**, **Diretor(a) de Preservação**, em 15/03/2022, às 16:26, conforme art. 6º do Decreto n° 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 **LUCIANA JOBIM NAVARRO - Matr.0278185-9**, **Coordenador(a) de Planejamento e Monitoramento do Conjunto Urbanístico de Brasília**, em 15/03/2022, às 16:58, conforme art. 6º do Decreto n° 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 **PATRÍCIA VEIGA FLEURY - Matr.0156953-8**, **Coordenador(a) de Gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília**, em 15/03/2022, às 17:06, conforme art. 6º do Decreto n° 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 **ELIANA KLARMANN PORTO - Matr.0279379-2**, **Subsecretário(a) do Conjunto Urbanístico de Brasília**, em 15/03/2022, às 17:50, conforme art. 6º do Decreto n° 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 **TAYNÁ AGUIAR SERAFIM - Matr. 0274749-9**, **Assessor(a)**, em 15/03/2022, às 18:56, conforme art. 6º do Decreto n° 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= **81378626** código CRC= **B7A07437**.