

LEI COMPLEMENTAR N° 007/2018
DO SISTEMA VIÁRIO

SUMÁRIO

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

SEÇÃO I

DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES (Art. 1º ao Art. 6º)

SEÇÃO II

DAS DEFINIÇÕES (Art. 7º)

CAPÍTULO II

DO SISTEMA VIÁRIO (Art. 8º)

SEÇÃO I

DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO (Art. 9º)

SEÇÃO II

DAS VIAS (Art. 10 ao Art. 14)

SEÇÃO III

DO DIMENSIONAMENTO (Art. 15 ao Art. 26)

SEÇÃO IV

DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS (Art. 27 ao Art. 32)

SEÇÃO V

DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA (Art. 33 ao Art. 34)

SEÇÃO VI

DOS PASSEIOS E DA ARBORIZAÇÃO (Art. 35 ao Art. 37)

CAPÍTULO III

DAS SANÇÕES E PENALIDADES (Art. 38)

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS (Art. 39 ao Art. 44)

ANEXO I - Tabelas de características geométricas das vias urbanas ANEXO II -

Dimensões mínimas para retornos

ANEXO III - Perfis das vias urbanas

ANEXO IV - Perfis das vias rurais

ANEXO V - Mapa de hierarquização do sistema viário municipal e urbano ANEXO VI - Mapa de hierarquização do sistema viário da Sede União

LEI COMPLEMENTAR N.º. 007/2018

SÚMULA: Dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Pinhal de São Bento.

A Câmara Municipal de Pinhal de São Bento, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

SEÇÃO I DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município de Pinhal de São Bento, visando os seguintes objetivos:

- I - direcionar o desenvolvimento equilibrado da área urbana do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo;
- II - adaptar e reestruturar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação e prever a malha viária para as áreas de expansão previstas; e
- III - hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego, de modo a assegurar segurança e conforto aos moradores;
- IV - eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;
- V - adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de deficiências.

Parágrafo único. Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária urbana ou rural, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental, e estarão sujeitos a análise do Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE) e órgãos estaduais competentes.

Art. 2º. O sistema de transportes do coletivo do Município deverá ser objeto de plano específico, de acordo com as diretrizes estabelecidas nas leis do Plano Diretor de Uso e Ocupação do Solo e com o estabelecido pela Lei do Sistema Viário, a qual diz respeito à circulação viária, transportes coletivos, de carga e passageiros e circulação de pedestres, de acordo com as diretrizes aqui apresentadas.

Art. 3º. A Prefeitura Municipal será responsável pelo disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

- I - ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
- I - ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento.
- II - à estruturação de vias de circulação para pedestres, a partir da revitalização urbanística do centro e do incentivo ao turismo;
- III - ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;
- IV - o estudo sobre a necessidade da instalação de semáforos nos cruzamentos com as vias arteriais, principais e especiais, objetivando agilizar o tráfego dos veículos

nestas vias, ficará a cargo do Município, por meio do Departamento de Viação, Obras e Urbanismo,

V - ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus ao longo das vias, e

VI - colocação de placas e mobiliário urbano ao longo das vias.

Art. 4º. Fazem parte integrante desta Lei:

I - Anexo I - Tabelas de características geométricas das vias urbanas Anexo II - Dimensões mínimas para retornos;

II - Anexo III - Perfis das vias urbanas; Anexo IV - Perfis

III - das vias rurais;

IV - Anexo V - Mapa de hierarquização do sistema viário municipal e urbano; e Anexo VI – Mapa de hierarquização do sistema viário da Sede União.

V -

VI -

Art. 5º. É obrigatória a adoção das disposições da presente lei, em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, unificações ou arruamentos que vierem a ser executado no perímetro urbano do Município de Pinhal de São Bento.

Parágrafo único. A Prefeitura Municipal de Pinhal de São Bento fiscalizará a execução das vias de que trata o “caput” deste artigo.

Art. 6º. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei, serão definidos através de decreto.

SEÇÃO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 7º. Para os fins desta lei, entende-se por:

I - MALHA URBANA - o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;

II - acesso: o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres

entre:

a. logradouro público e propriedade pública ou privada;

b. propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;

III - C. logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

LOGRADOURO PÚBLICO - é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);

IV - ACOSTAMENTO - é a parcela da área adjacente à pista de rolamento,

objetivando:

a. permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;

b. proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos;

c. permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;

V - ALINHAMENTO - a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

- VI** - PISTA DE ROLAMENTO - a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;
- VII** - CALÇADA OU PASSEIO - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, vegetação, sinalização e outros fins;
- VIII** - ESTACIONAMENTO - o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- IX** - FAIXA DE MANUTENÇÃO DE VIAS - faixa paralela à caixa de rolamento das vias rurais, em ambos os lados;
- X** - LARGURA DE UMA VIA - distância entre os alinhamentos da via;
- XI** - MEIO-FIO - a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XII** - NIVELAMENTO - a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;
- XIII** - SEÇÃO NORMAL DA VIA - a largura total ideal da via incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias e canteiros centrais;
- XIV** - SISTEMA VIÁRIO - o conjunto de vias que, de forma hierarquizadas e articuladas com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;
- XV** - VIA DE CIRCULAÇÃO - o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios, acostamentos e canteiros centrais.
- XVI** - CANTEIRO CENTRAL - é o espaço compreendido entre os bordos internos das faixas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;
- XVII** - CICLOVIA - é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicicletas ou seus equivalentes, não motorizados;
- XVIII** - CRUZAMENTOS - destinam-se a articular o sistema viário nas suas diversas vias, e se classificam em dois tipos:
- a. cruzamento simples: são os cruzamentos em nível com, no máximo, duas vias que se interceptam, de preferência, ortogonalmente;
 - b. cruzamento rotulado: são cruzamentos de duas ou mais vias, feitos em nível com controle de fluxo sinalizado (Placas: PARE/VIA PREFERENCIAL), ou semáforos, conforme estudos de volume de fluxo.
- XIX** - FAIXA de DOMÍNIO de VIAS - é a porção do solo ao longo da pista de utilização pública, em ambos os lados da via;
- XX** - FAIXA *NON AEDIFICANDI* - É área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;
- XXI** - GREIDE - é a linha reguladora de uma via, composta de uma sequência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;

CAPÍTULO II DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 8º. Considera-se sistema viário do município de Pinhal de São Bento o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas, sendo consubstanciado nos Anexos I, II, III, IV e V desta Lei.

SEÇÃO I
DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 9º. As vias do Sistema Viário são classificadas, segundo a natureza da sua circulação e do zoneamento do uso do solo, como segue:

- I - VIAS RURAIS – Via rural integrante do sistema rodoviário municipal;
- II - VIAS PRINCIPAIS – São as que têm a finalidade de interligação entre as

saídas do município, compreendendo as seguintes vias:

- a. Avenida São Roque: em toda a sua extensão;
- b. Rua Dr. Goves: em toda a sua extensão.

III - VIA ESPECIAL – É a via que concentra o tráfego local e na qual há predominância de atividades comerciais e de serviços, sendo estabelecido o fluxo lento. A via especial em Pinhal de São Bento é a Rua Presidente Vargas em toda a sua extensão.

IV - VIAS LOCAIS – São as de mão dupla e de baixa velocidade, promovendo a distribuição do tráfego local. São todas as demais vias existentes na área urbana de Pinhal de São Bento, não enquadradas nas categorias anteriores.

SEÇÃO II
DAS VIAS

Art. 10. As vias a serem criadas em processo de loteamento ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, se não houver necessidade de outra classe de via.

§1º Os parâmetros de novas vias deverão seguir as dimensões mínimas constantes nos anexos 1, 2, 3 e 4.

§2º Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com necessidades especiais.

Art. 11. As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

Art. 12. As vias projetadas indicadas no mapa de hierarquização do sistema viário urbano, conforme Anexo 5 e perfis das vias dos Anexos 2, 3 e anexo 4 poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela do Anexo 1, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

Art. 13. Novas vias poderão ser definidas e classificadas por decreto municipal de acordo com esta lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

Art. 14. As vias deverão ter sinalização horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

SEÇÃO III
DO DIMENSIONAMENTO

Art. 15. As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos (ver Anexos):

- I - faixa de rolamento para veículos;
- I - faixa de estacionamento/acostamento para veículos; passeio para pedestre.
- II -

Art. 16. As Vias Rurais deverão comportar, no mínimo, 11,00m (onze metros), contendo (ver Anexos):

- I - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00m (três metros) cada; II
- 2 (duas) faixas de manutenção de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

Art. 17. As Vias Principais deverão comportar, no mínimo, 20,00m (vinte metros), contendo (ver Anexos):

- I - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) cada; II
- 2 (duas) faixas para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,00m (dois metros) cada;
- III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,00m (dois metros) cada; canteiro central de, no mínimo,
- IV - 2,00m (dois metros).

Parágrafo único. Na área central da Avenida São Roque, entre as ruas Ipê e Marciano de Sá, poderá ter duas pistas de rolamento para veículos de, no mínimo 4,00 m cada.

Art. 18. A Via Especial deverá comportar, no mínimo, 15,00m (quinze metros), contendo (ver Anexos):

- I - 1 (uma) pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 7,00m (sete metros);
- II - 2 (duas) faixas de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,00m (dois metros) cada;
- III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,00m (dois metros) cada.

Art. 19. As Vias Locais deverão possuir, no mínimo, 12,00m (doze metros), contendo (ver Anexos):

- I - 1 (uma) pista de rolamento para veículos de, no mínimo, 6,00m (seis metros);
- II - 1 (uma) faixa de estacionamento para veículos de, no mínimo, 2,00m (dois metros);
- III - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,00m (dois metros) cada.

Art. 20. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual ou federal será obrigatória a reserva de uma faixa non aedificandi de 15,00m (quinze metros) conforme a Lei Federal nº. 6766/79 para a implantação de via marginal. A via marginal poderá ter dimensão maior do que a faixa non aedificandi desde que respeitadas as dimensões, a hierarquia e os demais critérios estabelecidos na Lei do Sistema Viário do Município.

Art. 21. Quando do licenciamento ou da expedição de alvará para o funcionamento de atividades ou execução de obras é obrigatório a reserva de faixa para o alargamento previsto na faixa de domínio.

Art. 22. As caixas de ruas dos novos loteamentos deverão observar as diretrizes viárias e continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam (ver Anexos).

Parágrafo único. As Vias deverão ser pavimentadas em asfalto C.B.U.Q (Concreto Betuminoso Usinado a Quente), pavimentação poliédrica ou *paver*.

Art. 23. Todas as vias existentes e pavimentadas permanecem com a caixa atual.

§1º Para as vias que não se enquadrem no disposto neste artigo, é previsto um recuo obrigatório para as novas edificações, configurando um novo alinhamento predial, com a finalidade de uma adequação de projeto, no momento em que for julgado necessário.

§2º Para as demais vias, obedecer ao disposto neste artigo.

Art. 24. Com a finalidade de garantir as larguras determinadas para cada via, deverá ser realizada, caso necessário, a indenização aos proprietários em caso de desapropriação.

Art. 25. O Departamento de Viação, Obras e Urbanismo, em conjunto com o Departamento de Desenvolvimento Agrícola e Pecuária, poderá requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais, quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.

Art. 26. É obrigatório recuo mínimo de 15,00 m (quinze metros) a partir da faixa de manutenção das vias rurais para as novas edificações.

SEÇÃO IV DA IMPLANTAÇÃO DAS VIAS

Art. 27. A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias para a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 28. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, bem como aos anexos 1, 2, 3 e 4.

Art. 29. As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinquenta metros).

Art. 30. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Parágrafo único. Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração de fluxo das águas pluviais, independentemente do fluxo possuir caráter permanente ou não.

Art. 31. A implantação das vias deverá estar vinculada a um projeto paisagístico de suas calçadas, de modo a proporcionar qualidade paisagística e, em alguns casos

(como em rodovias dentro de perímetro urbano), para promover a desaceleração dos veículos.

Art. 32. A implantação de todas as vias nas áreas de expansão urbana deverão obedecer aos critérios estabelecidos no Artigo 9º e nos Anexos 1, 2, 3 e 4 desta Lei.

SEÇÃO V DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 33. A determinação das vias preferenciais, no sentido dos fluxos da organização e das limitações de tráfego, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei, consubstanciadas em seus Anexos, cabendo ao Executivo Municipal a elaboração do PLANO/PROJETO DE SINALIZAÇÃO URBANA, bem como projetos definindo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

Art. 34. Caberá ao Poder Público Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

I - ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;

II - ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;

III - a adequação dos passeios para pedestres onde estão localizados os serviços públicos como escolas, terminal rodoviário, casa da cultura e outros, de acordo com as normas de acessibilidade universal, em especial as diretrizes formuladas pelo Decreto Federal nº. 5.296/04, que regulamenta as leis federais de acessibilidade nº. 10.048 e nº. 10.098/00.

Parágrafo único. A implantação de atividades afins e correlatas às referidas no *caput* do artigo poderão ser realizadas em conjunto com órgãos de outras esferas governamentais.

SEÇÃO VI DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO

Art. 35. Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres.

Parágrafo único. A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

Art. 36. Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa para portador de necessidades especiais, conforme as normas especificadas pela NBR-9050 da ABNT.

Art. 37. A arborização urbana terá distância média entre si de 12m (doze metros), estando locada no terço externo do passeio e seguirá lei específica municipal e/ou Plano de Arborização do Município.

Art. 67. Quando uma árvore necessitar ser arrancada, mediante autorização do Executivo Municipal, uma nova deverá ser plantada o mais próximo possível da anterior.

§3º Em hipótese alguma poderá se deixar de plantar árvores em substituição às arrancadas, cabendo ao Executivo Municipal a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

§4º Os passeios sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana.

CAPÍTULO III

DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 38. Art. 28. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa de 10 (dez) a 50 (cinquenta) salários mínimos vigentes à época da infração.

1. A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Órgão Público competente.

§5º O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.

§6º As sanções previstas no caput deste artigo não excluem demais penalidades previstas em Leis Federais e Lei Estadual, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais.

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 39. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, inclusive as do sistema viário básico, são de inteira responsabilidade do loteador, sem custos para o município.

Parágrafo único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de parcelamento onde constará a orientação para o traçado das vias de acordo com esta lei.

Art. 40. O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática, o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

Art. 41. A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, será complementada com o Plano de Sinalização Urbana e com o Plano de Arborização Urbana, e de acordo com as disposições dos artigos anteriores e Anexos desta Lei.

Art. 42. As modificações que por ventura vierem a ser feita no sistema viário deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE).

Art. 43. Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho Municipal da Cidade (CONCIDADE).

Art. 44. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada as disposições em contrário.

Prefeitura de Pinhal de São Bento Em 02 de
outubro de 2018

Jaime Ernesto Carniel

Prefeito Municipal

ANEXO I – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS URBANAS

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixas de estacionamento (m)	Calçadas (m)	Canteiro central (m)	Inclinação mínima⁽¹⁾ (%)	Rampa máxima⁽²⁾ (%)
Principal	20,00	(E) 5,00 (D) 5,00	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 2,00 (D) 2,00	2,00 ⁽³⁾	0,5	20
Especial	15,00	7,00	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 2,00 (D) 2,00	-	0,5	20
Local	12,00	6,00	2,00	(E) 2,00 (D) 2,00	-	0,5	20

(1) Da seção transversal tipo.

(2) Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros).

(3) Quando houver.

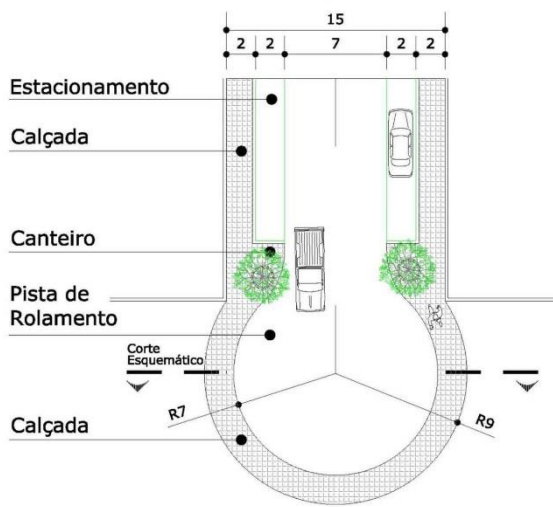
Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixas de manutenção (m)	Inclinação mínima⁽¹⁾ (%)	Rampa máxima⁽²⁾ (%)
Rural	11,00	6,00	(E) 2,50 (D) 2,50	0,5	20

(1) Da seção transversal tipo.

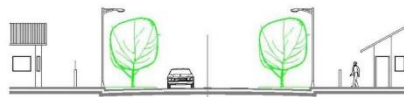
(2) Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros).

ANEXO II - DIMENSÕES MÍNIMAS PARA RETORNOS

Dimensões mínimas para retornos

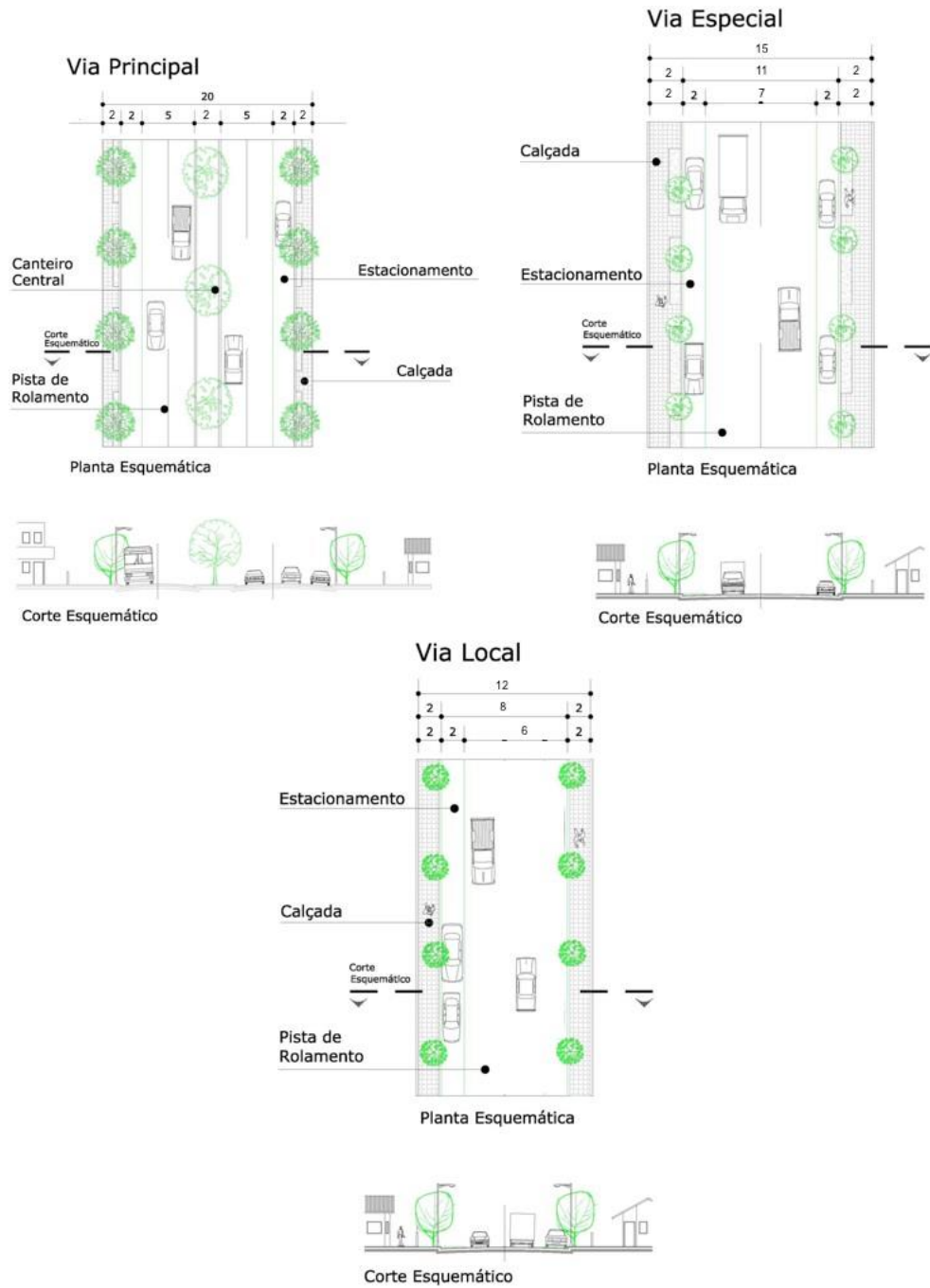


Planta Esquemática



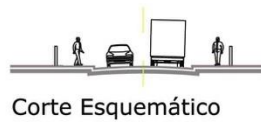
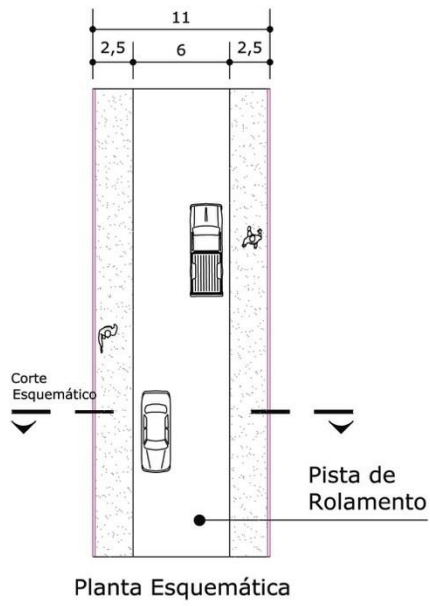
Corte Esquemático

ANEXO III - PERFIS DAS VIAS URBANAS

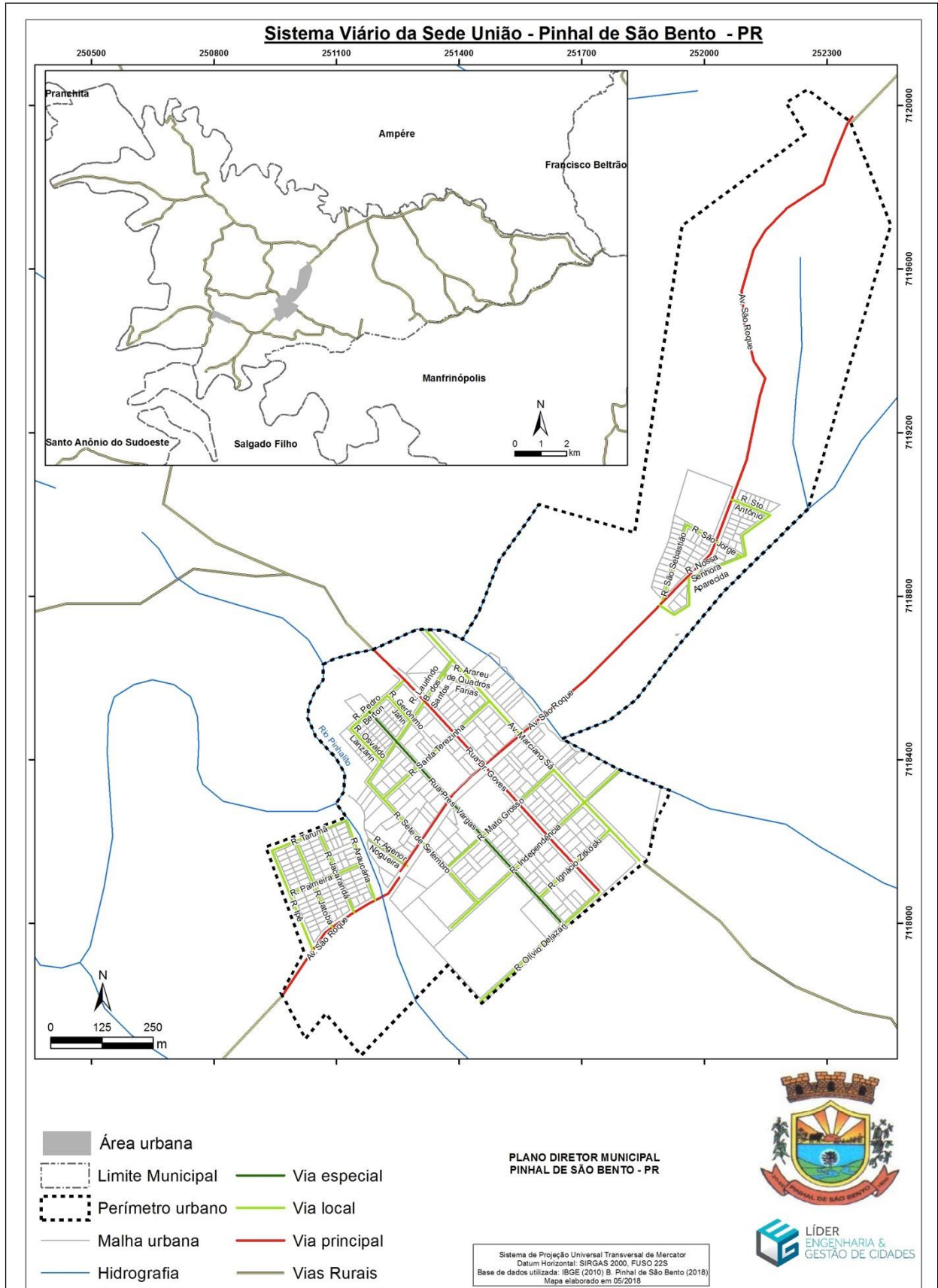


ANEXO IV - PERFIS DAS VIAS RURAIS

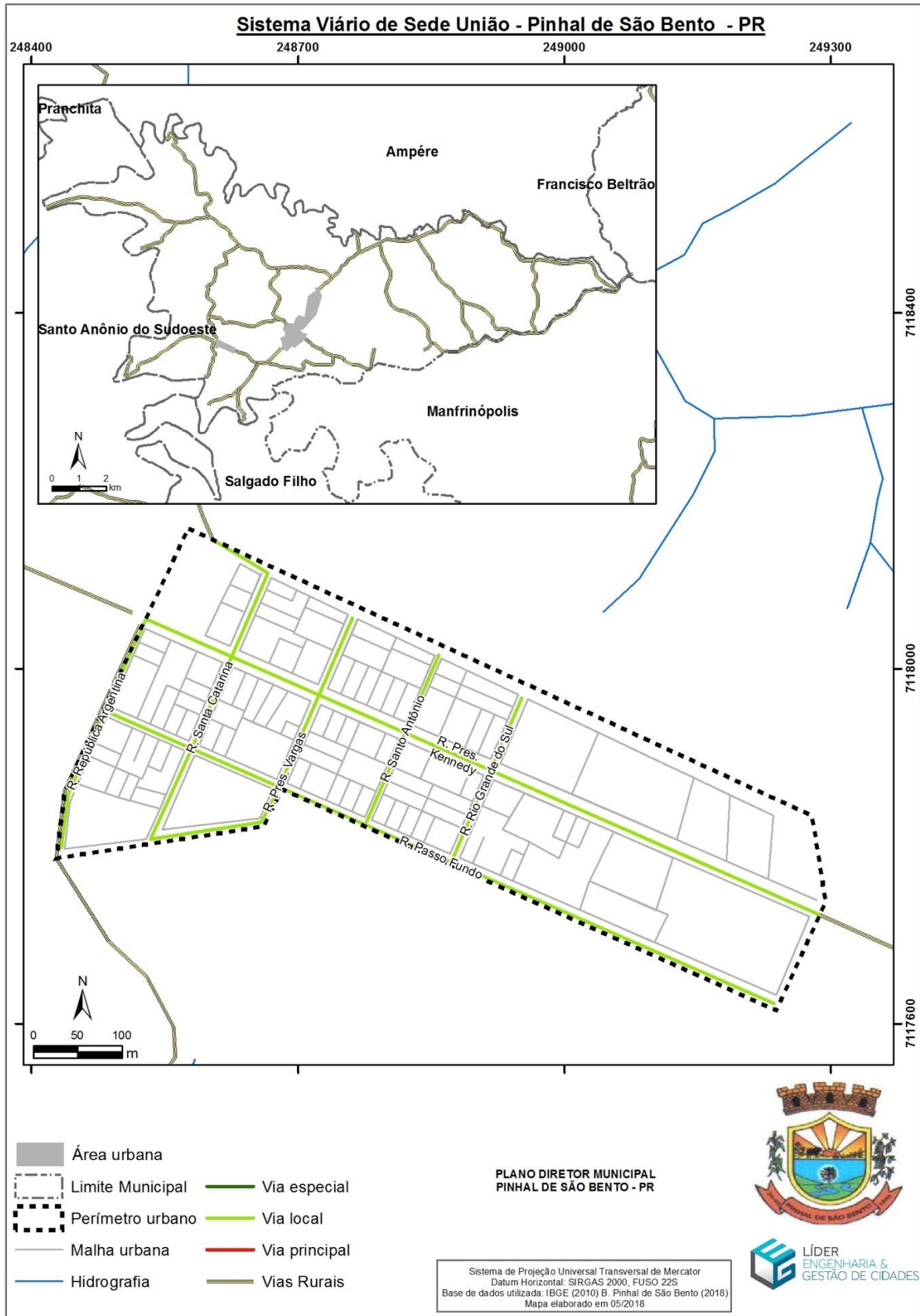
VIAS RURAIS



ANEXO V – MAPA DA HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL E URBANO



ANEXO VI – MAPA DA HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO DA SEDE



LÍDER
ENGENHARIA &
GESTÃO DE CIDADES