



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DE DIREITO DA VARA DE MEIO AMBIENTE, DESENVOLVIMENTO URBANO E FUNDIÁRIO DO DISTRITO FEDERAL

A população do Distrito Federal não pode se contentar com o que Françoise CHOAY chama de “urbanismo monológico” ou “urbanismo de discurso”, pelo qual “o habitante é forçado a escutar, sem, contudo, compreender”, no qual “ele se frustra de toda a atividade dialética que lhe deveria oferecer o assentamento urbano” (tradução livre).¹

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS, por intermédio da Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística – 4ª Prourb, com fundamento nos artigos 127 e 129, incisos II e III, ambos da Constituição Federal; artigos 2º, 5º, incisos I, II e III; 6º, inciso VII, alíneas “a”, “b” e “d”; e 151, incisos I e II, todos da Lei Complementar nº 75/93; e artigos 1º, incisos I, III, IV e VI, e 5º, inciso I, da Lei nº 7.347/85, e demais normas pertinentes, vem propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA
COM PEDIDO DE LIMINAR

em desfavor de:

- 1) DISTRITO FEDERAL**, inscrito no CNPJ sob o nº 00.394.601/0001-26, com sede no Setor de Administração Municipal (SAM), bloco I, Ed. Sede, Brasília-DF – CEP: 70620-090, representado pelo(a) Procurador(a)-Geral do Distrito Federal;
- 2) COMPANHIA URBANIZADORA DA NOVA CAPITAL DO BRASIL - NOVACAP**, empresa pública do Distrito Federal, inscrita no CNPJ sob o nº

¹ CHOAY, Françoise. *L'urbanisme, utopies et réalités: une anthologie*. Paris: Éditions du Seuil, 1965.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

00.037.457.0001-70, com sede no Setor de Áreas Públicas (SAP), lote B, Ed. Sede, Brasília-DF - CEP: 71.215-000;

- 3) INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS HÍDRICOS DO DISTRITO FEDERAL – BRASÍLIA AMBIENTAL**, autarquia do Distrito Federal, inscrita no CNPJ sob o nº 08.915.353/0001-23, com endereço no SEPN Quadra 511, Bloco C, Edifício Bittar, Via W3 Norte, Asa Norte, Brasília-DF, CEP 70.750-543;
- 4) DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO DISTRITO FEDERAL - DER/DF**, autarquia do Distrito Federal, inscrita no CNPJ sob o nº 00.070.532/0001-03, com endereço no Setor de Administração Municipal (SAM), Bloco C, Ed. Sede, Brasília-DF – CEP 70.620.030; e
- 5) DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL – DETRAN-DF**, autarquia do Distrito Federal, inscrita no CNPJ sob o nº 00.475.855/0001-79, com sede no Setor de Administração Municipal (SAM), lote A, bloco B, Ed. Sede, Brasília-DF - CEP: 70.620-000,

para a defesa de interesses difusos relacionados ao meio ambiente, à ordem urbanística, à mobilidade urbana e ao patrimônio público, histórico e cultural e do Distrito Federal, com base nas razões de fato e de direito a seguir deduzidas.

1) DO ESCOPO DA AÇÃO

A presente ação visa a garantir a devida participação social no processo decisório relacionado à implantação de viaduto na Estrada Parque Indústrias Gráficas – EPIG, na interseção entre o Setor Sudoeste e o Parque da Cidade, nos limites das Regiões Administrativas do Plano Piloto – RA I e do Sudoeste/Octogonal – RA XXII do Distrito Federal – DF. Além disso, pretende-se submeter os atos administrativos concernentes à citada intervenção viária ao controle judicial de legalidade, diante de fortes evidências de que a aprovação do referido projeto não observou o procedimento previsto em lei.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

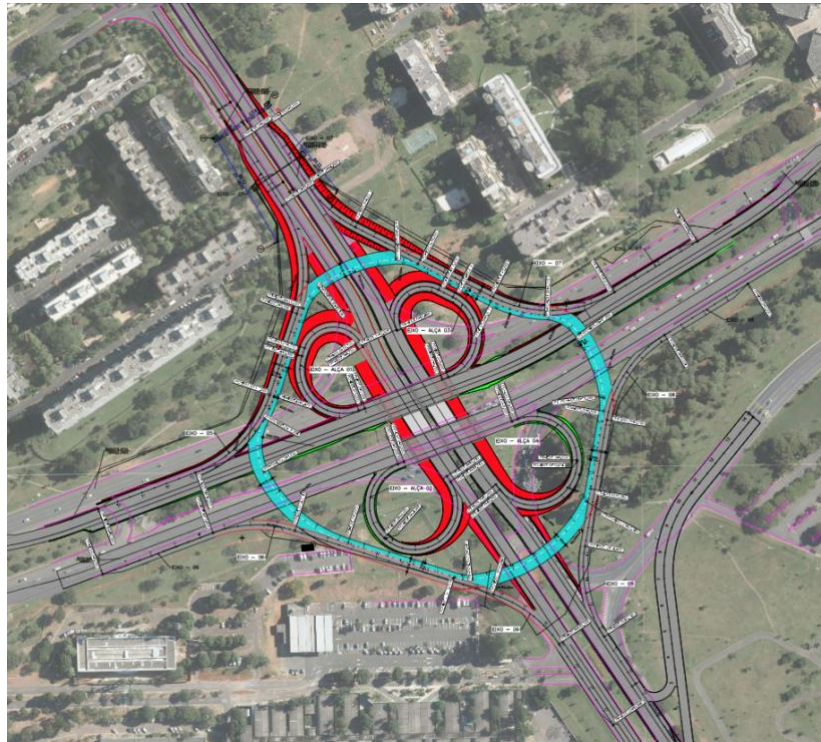


Figura 1 – Proposta de intervenção viária. Note-se a proximidade do complexo com edifícios residenciais do Setor Sudoeste.

Em razão do grande porte dessa intervenção e dos impactos negativos que ela poderá acarretar sobre o meio ambiente, o desenho urbano da cidade, o deslocamento de ciclistas e pedestres, a acessibilidade e, por via de consequência, sobre a qualidade de vida da população local, **busca-se igualmente a concessão de tutela de urgência de natureza antecipada para suspender as obras até o julgamento do mérito da demanda**, com o propósito de garantir a eficácia do provimento final pretendido.

Nesse sentido, o objetivo da demanda ora proposta não é a intervenção indevida do Poder Judiciário no espaço de discricionariedade da Administração Pública, mas garantir o respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública aos direitos assegurados pela Constituição Federal.

Ao final, será a Administração que determinará quais soluções serão adotadas para a situação apresentada, **desde que observados os princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e desde que**



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

assegurada a ampla participação da sociedade na elaboração, execução e fiscalização das propostas a serem implementadas, estando, pois, plenamente resguardado o princípio da separação dos Poderes.

Cumprido esclarecer, ainda, que **o MPDFT requereu e foi homologada a desistência do pedido de tutela cautelar antecedente formulado nos autos do PJE nº 0705366-21.2021.8.07.0018**, em que houve declinação da competência em favor da Justiça Federal (Anexo 1).

Não se tratando de hipótese de litisconsórcio necessário, o Ministério Público propõe a presente ação com partes, causa de pedir e pedidos diversos, embora versando sobre o mesmo objeto da demanda anterior, que, conforme salientado, foi extinta, sem julgamento de mérito, no âmbito da Justiça Federal.

2) DA COMPETÊNCIA DA VARA DE MEIO AMBIENTE, DESENVOLVIMENTO URBANO E FUNDIÁRIO DO DISTRITO FEDERAL

A Lei de Organização Judiciária do Distrito Federal (Lei nº 11.697, de 13.06.2008), ao fixar a competência da Vara de Meio Ambiente, Desenvolvimento Urbano e Fundiário, assim dispõe:

Art. 34. Compete ao Juiz da Vara do Meio Ambiente, Desenvolvimento Urbano e Fundiário processar e julgar todos os feitos que versem sobre o **meio ambiente** natural, **urbano** e cultural, inclusive as questões relacionadas à ocupação do solo urbano ou rural e ao parcelamento do solo para fins urbanos, excetuadas as ações de natureza penal” (grifou-se).

Por outro lado, o art. 2º da Resolução nº 03, de 30 de março de 2009, do e. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios, esclarece que a competência do Juízo da Vara do Meio Ambiente, Desenvolvimento Urbano e Fundiário abrange:

I - As causas relativas ao “meio ambiente natural”, compreendendo a flora, a fauna, os recursos hídricos, o solo, o subsolo, os recursos minerais e a atmosfera;



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

II - As causas relativas ao “meio ambiente urbano”, compreendendo os espaços urbanos, edificados ou não, destinados ao uso público, tais como ruas, praças, áreas verdes, áreas de lazer etc.;

III - As causas relativas ao “meio ambiente cultural”, compreendendo obras do engenho humano ou resultantes da força da natureza, envolvendo o patrimônio arqueológico, paisagístico, turístico, histórico, artístico, urbanístico e ecológico;

IV - As causas relativas à “ocupação do solo urbano ou rural”, assim entendidas as questões fundiárias e agrárias de interesse público ou de natureza coletiva;

Conclui-se, assim, que a Vara de Meio Ambiente, Desenvolvimento Urbano e Fundiário possui competência absoluta em razão da matéria para processar e julgar a presente demanda.

3) DA LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO

A legitimidade do Ministério Público para propor a presente ação exsurge das disposições dos artigos 127 e 129, incisos II e III, ambos da Constituição Federal; e dos artigos 1º, incisos I, III, IV, VI e VIII; e 5º, inciso I, da Lei nº 7.347/85, uma vez que se trata de demanda voltada para a proteção do meio ambiente, da ordem urbanística, do patrimônio público e de outros interesses difusos e coletivos, com o intuito precípua de assegurar qualidade de vida às presentes e futuras gerações.

4) DA LEGITIMIDADE PASSIVA DOS RÉUS

O **DISTRITO FEDERAL**, por intermédio de órgãos como a **Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade – SEMOB**, a **Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH**, a **Secretaria do Meio Ambiente – SEMA**, a **Secretaria de Cultura e Economia Criativa** e a **Secretaria de Obras e Infraestrutura**, é responsável pela elaboração e implementação das políticas locais de ordenamento do território; de mobilidade urbana (que abrange o sistemas de transporte coletivo, o sistema viário, o



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

planejamento e a gestão do trânsito, o sistema ciclovitário e a malha de calçadas); de proteção e conservação do meio ambiente natural e construído, incluindo-se a gestão e proteção dos parques e unidades de conservação distritais; e de preservação do patrimônio histórico e cultural. É responsável igualmente pela aprovação de projetos arquitetônicos e de intervenção urbana como o ora analisado².

À **NOVACAP** compete executar diretamente ou por intermédio de terceiros, os projetos de construção civil e de urbanização a ela confiados; assim como os trabalhos de conservação e reparos de edifícios próprios do GDF, ou de outras obras públicas que lhe forem atribuídas³. Nesse sentido, é possível que algumas das obras inerentes ao complexo viário em análise tenham sido repassadas à referida empresa, a par das informações veiculadas na imprensa no sentido de que agentes da NOVACAP já começaram a derrubar árvores para a obra do viaduto da EPIG.

O **IBRAM**, por sua vez, é autarquia instituída com a finalidade precípua de controlar e fiscalizar, com poder de polícia, o manejo dos recursos ambientais e hídricos do Distrito Federal, bem como toda e qualquer atividade ou empreendimento que cause ou possa causar poluição ou degradação do meio ambiente e dos recursos hídricos, competindo-lhe fiscalizar e aplicar penalidades disciplinares ou compensatórias ao não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou à correção da degradação ambiental (Lei Distrital nº 3.984/2007, art. 2º, II, e art. 3º, IX).

O **DER-DF**, criado pelo Decreto nº 6, de 09 de junho de 1960, nos termos do art. 16 da Lei nº 4.545, de 10 de dezembro de 1964, é uma entidade autárquica integrante da estrutura administrativa do Distrito Federal, do Sistema Rodoviário Nacional (SRN) e do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), como órgão executivo rodoviário de trânsito do Distrito Federal. Como a obra em análise afeta vias sob jurisdição do DER, de todo conveniente que o referido Departamento também figure no polo passivo da ação.

² Decreto Distrital nº 39.610/2019, artigo 26.

³ <http://www.novacap.df.gov.br/competencias/>



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

Quanto ao **DETRAN-DF**, o Código de Trânsito Brasileiro⁴ prevê que compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, assim como aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, **de pedestres** e de animais, e **promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas**.

Destarte, não há dúvidas quanto à legitimidade dos réus para figurarem no polo passivo da presente ação, em vista de suas competências em relação ao objeto da demanda.

5) DO PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA QUESTIONADO

Conforme mencionado anteriormente, o Governo do Distrito Federal deu início à implantação de viaduto na Estrada Parque Indústrias Gráficas – EPIG, na interseção entre o Sudoeste e o Parque da Cidade, nos limites das Regiões Administrativas do Plano Piloto - RA I e do Sudoeste/Octogonal – RA XXII do Distrito Federal – DF, mediante a marcação, para fins de remoção, de centenas de indivíduos arbóreos existentes nas áreas afetadas pelo empreendimento, e a alteração do traçado da pista que atravessa o Parque.



Figura 2 – Perspectiva do complexo viário proposto, com a EPIG ao centro, passando por cima do trecho perpendicular que pretende ligar a Avenida das Jaqueiras (à esquerda) ao Parque da Cidade (à direita), cujos taludes criarão um fosso entre as quadras 104 e 105 do Sudoeste.



Figura 3 – Perspectiva do complexo viário proposto, com a Avenida das Jaqueiras no primeiro plano, o trecho do Parque da Cidade ao fundo, passando sob a EPIG. À esquerda e a direita, no primeiro plano, as quadras 104 e 105 do Setor Sudoeste, separadas pela via expressa.

⁴ Lei Federal nº 9.503/1997, artigos 21, inciso II, e 24, inciso II.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

Como se pode ver nas imagens acima, trata-se de intersecção em desnível com alças e trincheira, com a ligação pretendida entre o Parque da Cidade e o Setor Sudoeste acontecendo em cota inferior à da EPIG. Nelas, também é possível observar os imensos taludes que passarão a fazer parte da paisagem da região, caso a intervenção seja implementada, dificultando o trânsito de pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência entre áreas do mesmo bairro.

Apresentado como obra integrante do futuro “Corredor de Transporte Público do Eixo Oeste”, o referido viaduto é, infelizmente, mais uma amostra da conhecida política “rodoviarista” que tem norteado a mobilidade urbana no Distrito Federal desde a inauguração da nova capital, que se contenta em promover a multiplicação de pistas sob a eterna promessa de garantir maior fluidez ao trânsito de veículos automotores, sem o cuidado necessário em relação às demais funções da cidade e aos modos ativos e ecologicamente sustentáveis de deslocamento.

É certo que a Lei Distrital nº 4.566, de 04 de maio de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU, incluiu a EPIG entre as vias que integram o chamado Eixo Oeste⁵. Porém, o que se propõe na espécie é a criação de uma nova pista expressa, **não prevista em lei**, ligando a Avenida das Jaqueiras e o Parque da Cidade, a despeito da proteção de que goza o conjunto urbanístico de Brasília, inclusive no âmbito internacional.

Por outro lado, a par de interferir nas escalas bucólica e residencial do Plano Piloto, de afetar o principal parque urbano do Distrito Federal – **tombado no nível distrital pelo Decreto nº 33.224, de 27/09/2011**⁶ – e de criar obstáculos ao trânsito de

⁵ Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, art. 25, inc. I, alínea “a”.

⁶ Art. 1º Ficam protegidos, pelo Governo do Distrito Federal, mediante tombamento, todos de autoria do paisagista Roberto Burle Marx:

[...]

VIII - O projeto original do paisagismo do Parque Recreativo Dona Sara Kubitschek e a área implantada de aproximadamente 3.745.826,00 m², ficando mantidas as edificações existentes até a data da publicação deste Decreto;



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

pedestres, ciclistas e cadeirantes, tanto entre o Cruzeiro/Sudoeste e o Parque da Cidade/Asa Sul quanto entre as quadras 104 e 105 do Setor Sudoeste, **a obra proposta também pode ser questionada em relação aos benefícios que promete trazer para o sistema público de transporte coletivo do DF**, na medida em que favorece o aumento do número de veículos automotores na região e, conseqüentemente, no centro de Brasília.

De fato, se viaduto fosse solução para o transporte, o Distrito Federal já seria uma referência mundial em termos de mobilidade.

Como de costume, **o automóvel será o maior beneficiado pelos investimentos feitos nesse enorme complexo viário, em flagrante contrariedade ao que preconiza o art. 3º do PDTU**, a seguir transcrito:

Art. 3º São objetivos gerais para a melhoria do transporte urbano e rural e da mobilidade no Distrito Federal e no Entorno:

I – reduzir a participação relativa dos modos motorizados individuais;

II – redefinir o modelo de circulação de veículos, em especial nas áreas de maior fluxo;

III – desenvolver e estimular os meios não motorizados de transporte;

IV – reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres e ciclistas, com proposições adequadas às características da área de estudo;

V – proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;

VI – priorizar, sob o aspecto viário, a utilização do modo coletivo de transportes e a integração de seus diferentes modais;

VII – contribuir para preservar Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade;

VIII – aprimorar a gestão dos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF;

IX – apresentar soluções eficientes, integradas e compartilhadas de transporte público coletivo no Entorno (grifou-se).

Mas as irregularidades que cercam a construção do denominado “viaduto da EPIG” não param por aí. É que **um projeto dessa magnitude deveria ter sido prévia e**



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

amplamente discutido com a população afetada, que abrange não apenas os habitantes do Sudoeste e dos bairros adjacentes, mas também os usuários do Parque da Cidade, as associações dedicadas à promoção da mobilidade ativa, da acessibilidade universal e do transporte público coletivo, assim como as associações de proteção do meio ambiente e do patrimônio histórico e cultural do Distrito Federal.

No dia 18/08/2021, a 4ª Prourb realizou reunião com representantes da Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal, que se comprometeram a encaminhar ao Ministério Público toda a documentação referente à aprovação do projeto, assim como o agendamento de nova reunião para que este fosse apresentado à titular e ao corpo técnico da Promotoria (Anexo 2). Porém, até o momento, apenas parte dessa documentação foi fornecida, sem o esclarecimento de diversos pontos objeto de indagação (Anexos 3 a 11, 12a e 12b).

Assim, considerando que as obras já foram iniciadas sem o cuidado básico relacionado à **garantia do amplo acesso à informação** e à **possibilidade de efetiva participação da sociedade**, e apesar de todas as irregularidades que serão pormenorizadas ao longo da presente ação, não resta ao Ministério Público outra saída senão recorrer ao Poder Judiciário com vistas à invalidação dos atos administrativos praticados pelos réus, no âmbito de suas respectivas competências, no processo decisório que tratou da construção do viaduto em apreço.

6) DAS INÚMERAS IRREGULARIDADES VERIFICADAS NA APROVAÇÃO DO “VIADUTO DA EPIG”

A construção do “viaduto da EPIG” é objeto de dois procedimentos na 4ª Prourb: a Notícia de Fato nº 08191.102752/2021-59, instaurada a partir de representação formulada pela sociedade civil perante o MPDFT (Anexo 13); e o Procedimento Administrativo nº 08190.001296/20-05, instaurado de ofício pela Promotoria para obtenção de informações sobre o referido projeto viário (Anexo 14).



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

O assunto também foi tema de petição postada no *site* Avaaz.org, no dia 1º/08/2021, sob o título “Não à transformação da Av. das Jaqueiras em via expressa!”, **que já reuniu mais de 2100 assinaturas até o momento**, com o seguinte conteúdo (disponível em: <https://bit.ly/3DhJHGT>):

Pela manutenção da área verde do Sudoeste! Por mais verde e menos asfalto!

Nós, moradores e moradoras do Sudoeste, do Cruzeiro, do Plano Piloto e demais regiões administrativas do Distrito Federal, que assinamos este documento, solicitamos à Câmara Legislativa do DF providências para a imediata paralisação, ou mesmo o embargo, da obra de construção do Viaduto da Estrada Parque Indústrias Gráficas (EPIG), de ligação do Parque da Cidade ao Sudoeste, em razão dos impactos ambientais que trará sobre a qualidade de vida no bairro, ainda não devidamente mensurados.

Afora a edificação de um trevo viário, a obra compreende a transformação da Avenida das Jaqueiras numa espécie de Eixo Rodoviário (“Eixão”), para trânsito pesado e veloz, com até quatro faixas de rolamento de cada lado da pista. A ampliação das vias, além de injustificável diante do atual volume de tráfego na região, resultará na intensificação do trânsito dentro do Parque da Cidade e na supressão de outras centenas de árvores ali existentes. Ademais, a obra instalará alambrados ao lado da pista de 1,5m de altura a partir da SQSW 105 até a EPIG e invadirá, com o asfalto, a área verde da quadra residencial.

Isso significa, na prática, barreira à livre circulação de pedestres, cadeirantes e ciclistas dentro do próprio bairro e a imposição do uso de carro para acessar o Parque da Cidade a quem mora nas imediações dele. Significa, também, a derrubada de aproximadamente 600 árvores apenas no Sudoeste, todas já numeradas para a extração, entre as quais estão espécimes nativas do Cerrado e as jaqueiras que dão nome à avenida. Significa, além disso, a intensificação da poluição sonora local a níveis insuportáveis e o aumento exponencial da poluição atmosférica, em decorrência do tráfego de cerca de 25 mil carros por dia nas vias alargadas. Significa, ainda, perigo aumentado de acidentes de trânsito na região e ameaça permanente sobre os tanques de gás de alguns prédios, dos quais a pista distará poucos metros.

Resta claro, portanto, que a obra fere o projeto original de Brasília (tombada como Patrimônio Cultural da Humanidade) ao desrespeitar três das quatro escalas do plano urbanístico de Lúcio Costa: gregária, bucólica e residencial. Afronta, de resto, a disciplina constitucional da



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

política de desenvolvimento urbano, que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Tanto transtorno – que afetará sobretudo a vida das pessoas residentes na SQSW 105, mas também alcançará a população do Sudoeste, do Cruzeiro e do Plano Piloto como um todo – está prestes a acontecer sem que tenha havido consulta popular verdadeira e sem a apresentação dos estudos de impacto ambiental, de trânsito e de vizinhança. Estacas de madeira já demarcam o novo trajeto da pista que, atropelando calçadas, ponto de ônibus e parques infantis, avançará sobre o bosque (situado entre aquela quadra e a EPIG) e destruirá centenas de árvores, responsáveis por abrigar araras, tucanos, pica-paus, canários, inhapins, sabiás, beija-flores, tesourinhas, curicacas etc. e por arrefecer parte do barulho dos carros e da poluição atmosférica por eles causada.

É urgente, pois, estancar essa obra até que seja formulado, com efetiva participação popular, projeto condizente com a construção de uma cidade mais inclusiva, humana, acolhedora e sustentável.

Em outro documento, encaminhado a esta Promotoria de Justiça no dia 22/08/2021 (Anexo 15), o mesmo coletivo de moradores da região elenca uma série de questões que, segundo eles, deveriam ser avaliadas, com a participação da sociedade, antes do início das obras do aludido viaduto, as quais serão, em parte, enumeradas a seguir (grifou-se):

- 1) trata-se de obra de grande vulto e impacto, que demandará o aporte de recursos volumosos e que importará a **supressão de cerca de 750 árvores no Sudoeste e no Parque da Cidade**;*
- 2) para a realização da obra, foi concedida **licença ambiental simplificada**, emitida em menos de 90 dias, dado o caráter de prioridade máxima conferido pelo governo ao empreendimento;*
- 3) com a ampliação da via HCE-1 (Avenida das Jaqueiras), **o trecho entre o Setor Sudoeste e o Parque, terá 6 faixas de rolamento, chegando a 8 faixas em alguns pontos**;*
- 4) a enorme dimensão da obra implicará a **necessidade de ampliação da capacidade da bacia de contenção do Parque da Cidade**, situada atrás da 913 Sul; mesmo com a capacidade acrescida em 1/3 (totalizando inacreditáveis 160.000m³), porém, a nova bacia – que já*



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

- começou a ser construída – dificilmente será capaz de deter as enxurradas provenientes do Sudoeste;*
- 5) *na parte final da Avenida das Jaqueiras, entre a SQSW 105 e a SQSW 104, serão construídos **taludes de até 7m de altura**, como o já existente perto da Octogonal, e erigidos **alambrados de 1,5m de altura em quase toda a lateral da SQSW 105**, o que impedirá a livre circulação de pedestres, cadeirantes e ciclistas entre as quadras;*
 - 6) *para além de assim **ferir o plano urbanístico de Lucio Costa** – acolhido no projeto original de Brasília (Patrimônio da Humanidade) – no tocante às **escalas bucólica e residencial**, as intervenções na SQSW 105 afetarão também a escala gregária do bairro, visto que resultarão na supressão de calçadas, de um ponto de ônibus e do espaço de recreação das crianças, nomeadamente de três parques infantis;*
 - 7) ***a escala gregária será prejudicada**, ainda, pela demolição da área de convivência hoje utilizada pela comunidade como espaço de banho de sol das pessoas idosas, de passeios com animais domésticos, de aulas de ginástica, de recitais e comemorações ao ar livre;*
 - 8) *a construção da nova via e de alças e tesouras de grandes dimensões a poucos metros das centrais de gás e garagens subterrâneas de vários prédios da SQSW 105, notadamente do bloco G, poderá comprometer a segurança e o desempenho desses equipamentos, pondo em risco a vida dos moradores locais;*
 - 9) *placa de sinalização instalada pelo GDF no local da obra indica que **o fluxo em circulação na via será da ordem de 25 mil veículos/dia**, volume muito superior ao tráfego atual, incrementando não só a poluição sonora e atmosférica, que já alcança níveis preocupantes, mas também o risco de acidentes junto aos blocos residenciais;*
 - 10) *situada entre o Parque Nacional de Brasília e o Parque da Cidade, a área verde demarcada para dar lugar às novas faixas de rolamento da Avenida das Jaqueiras, à alça e à tesoura em frente à SQSW 105 é hoje morada de **rica fauna silvestre: tucanos, araras, pica-paus, curicacas, inhapins, beija-flores, etc.**;*
 - 11) *a comunidade local, que sofrerá todos os impactos da intervenção viária, **não foi devidamente informada nem consultada** a respeito do porte da obra até agora e, por isso, demanda a apresentação do estudo de impacto de vizinhança necessário e a realização de audiência pública sobre a matéria;*



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

- 12) *a obra começou a ser executada no Parque da Cidade sem a colocação de placa visível e legível com os dados de autoria do projeto, em todos os seus aspectos técnicos, assim como dos responsáveis pela execução dos trabalhos, como determina o art. 16 da Lei no 5.194, de 1966;*
- 13) *o governo do Distrito Federal não efetuou consulta prévia à população local e bloqueou o acesso público a diversos documentos do processo de contratação da obra, a exemplo da planta-projeto de alargamento/concordância – EPTG/EPCT e do cronograma físico-financeiro da referida intervenção viária;*
- 14) *existe grande dificuldade para a obtenção de documentos junto à Novacap, visto que o sítio eletrônico do órgão apresenta “problema de acesso” há mais de 2 meses e alguns dos documentos sobre a obra em questão (plantas, ofícios e o cronograma físico-financeiro, por exemplo) não foram disponibilizados nem mesmo no âmbito da Lei de Acesso à Informação (LAI);*
- 15) *a ligação direta do Sudoeste ao Parque da Cidade, já prevista no âmbito do projeto “Brasília Revisitada”, de autoria do próprio urbanista Lúcio Costa em 1987, não justifica o porte desmesurado da obra contratada, muito maior do que o anunciado pelo GDF em 2019, segundo consta do Processo 00110-00002310/2019-01, da Novacap, referente à licitação objeto do Edital de Concorrência 11/2020, ao qual tivemos acesso em decorrência de requerimento feito com base na LAI;*
- 16) *conclui-se, em suma, que a obra de intervenção viária nos termos propostos fere o traçado urbano original de Brasília em suas quatro escalas (gregária, residencial, monumental e bucólica), além de afrontar a setorização característica da Capital, atropelar o princípio constitucional da publicidade e o direito da cidadania de ser ouvida acerca daquilo que lhe diz respeito diretamente.*

Embora não seja objetivo da presente demanda questionar o processo de aprovação da referida obra no âmbito do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, convém transcrever igualmente as informações prestadas pelo referido coletivo acerca do Processo nº 01551.000063/2008-58, que tramitou perante aquela autarquia, na medida em que revelam alguns dos problemas decorrentes da proposta (grifou-se):



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

- 1) *entre 20/02/2008 e 14/08/2019, o Iphan fica às voltas com a análise do pedido de aprovação da proposta global de implantação do corredor de transporte BRT Eixo Oeste na EPIG, no âmbito da qual estão as intervenções viárias projetadas para a Avenida das Jaqueiras no Sudoeste, o Parque da Cidade e a interseção da EPIG com ambos;*
- 2) *por vezes seguidas, pronuncia-se pela necessidade de informações mais detalhadas e conclui pela rejeição da proposta, como ocorreu no Parecer Técnico nº 55/2009, em que indica a magnitude das obras viárias e do impacto delas ao conjunto urbano tombado;*
- 3) *diante da frustração das recomendações já feitas, a equipe técnica do órgão reitera a desaprovação da obra, apontando uma série de problemas (interferência negativa do trânsito de passagem no Parque da Cidade, escassez de projetos, falta de detalhamento de soluções) e impondo o atendimento de treze exigências antes de nova análise do projeto, nos termos do Parecer Técnico no 02/2013;*
- 4) *embora essas exigências não tenham sido efetivamente satisfeitas, o superintendente do Iphan chama para si a responsabilidade de aprovar a intervenção, assinando o Parecer Técnico no 44/2013, mas a aprovação expirou antes do início da obra, como informa o Parecer Técnico nº 148/2019;*
- 5) *em 2018, a solicitação de análise de bem tombado relativa à intervenção viária em debate é encaminhada a arquiteto do Iphan que já havia analisado o caso na condição de diretor da Seduma, o qual acaba por indicar a revalidação da aprovação da proposta do BRT Eixo Oeste “desde que o governo se comprometa a apresentar ao Iphan o detalhamento das passagens subterrâneas de pedestres”, ademais de recomendar a implantação do segundo acesso entre o Parque da Cidade e o Sudoeste antes de iniciar a obra sobre o único acesso existente ao bairro, bem como a conclusão das faixas de BRT na EPIG e sua interligação com as existentes na EPTG, para dar ao transporte coletivo a prioridade anunciada;*
- 6) *o posicionamento do arquiteto é enunciado no Parecer Técnico no 148/2019, que recebeu a corroboração do Coordenador Técnico do Iphan-DF;*
- 7) *entre 2016 e 2019, as discussões no Iphan giraram em torno do prejuízo que a obra acarretará aos pedestres e à referência urbana entre o Setor Sudoeste e o Parque da Cidade devido à dificuldade de transposição da via, seja considerando a travessia em nível, seja contemplando as passagens subterrâneas, não obstante o histórico de*



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

- insucesso dessa solução no subterrânea na cidade, uma vez que é vedado edificar passarelas aéreas na área tombada;*
- 8) *em resposta à preocupação do órgão, empresa contratada pelo GDF oferece ao Iphan solução das passagens subterrâneas em caráter conceitual, mediante simulações em perspectiva (desenhos e croquis), sem maiores detalhamentos, visto que **não existe contrato para a construção das passagens subterrâneas nem tampouco previsão de data para a realização da obra;***
 - 9) *com o início da obra de construção do viaduto na EPIG, **a passagem de pedestres e ciclistas entre o Setor Sudoeste e o Parque da Cidade provavelmente encontrará novos obstáculos e será seriamente dificultada;***
 - 10) *há diversas referências ao **superdimensionamento da obra**, a exemplo daquela lançada por técnicos da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA) em documento da Gerência de Desenvolvimento da Área Central endereçado à Diretoria de Desenvolvimento Urbano Local, em que se lê: “A criação desse viaduto sempre foi prevista nos estudos urbanísticos da área, porém nunca com o dimensionamento agora proposto e, menos ainda, com a implantação de trincheiras seccionando o bairro do ponto de vista paisagístico e funcional. A intenção de transformar parte da [Estrada Parque Contorno do Bosque] EPCB em via expressa arterial, com oito faixas de rolamento em trincheira, se contrapõe com o caráter residencial da área onde está implantada. Merece ser comparado o dimensionamento proposto para esta via com o da Avenida W3 que conta com seis faixas de rolamento”;*
 - 11) *não há estudos que demonstrem, de maneira indubitável, a **necessidade de estrutura com as dimensões projetadas** (alças com diâmetros superiores a 70m), semelhantes àquelas empregadas em projeto de viaduto instalado em vias de 80 km/h;*
 - 12) *o Iphan não aprova a intervenção sobre o trecho de interseção da via HCE-1 (Avenida das Jaqueiras) com a 1ª Avenida do Sudoeste, para manter a escala residencial do bairro, permitindo os deslocamentos de pedestres sem muitos obstáculos;*
 - 13) *o órgão solicita que a interseção da EPIG com a HCE-1 (via de acesso à Octogonal e ao Sudoeste) deve ser feita em trincheira;*
 - 14) *o Iphan também recomenda o estudo de alternativas de menor impacto possível para as obras do trecho da via ECB (acesso ao*



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

- Sudoeste) com a via do Parque da Cidade, cujo projeto atual prevê a interferência em duas superquadras residenciais;*
- 15) *entende-se que a nova via resultará em grande obra viária, que alterará toda a região e trará a reboque outros problemas conflitantes com a preservação do conjunto urbanístico, tais como: **facilitação de acesso e circulação de veículos particulares, em detrimento dos fluxos de pedestres, do traçado urbano original, das relações de vizinhança e da manutenção do desenho original do Parque da Cidade e do Eixo Monumental; estímulo ao acréscimo do número de veículos particulares na área central de Brasília; aumento de demanda por áreas de estacionamentos e por novas vias na área tombada, nos termos do Parecer Técnico nº 53/2010;***
- 16) *a despeito da justificativa da necessidade de melhoramento da via para o transporte coletivo, **a proposta privilegia mesmo é o trânsito do veículo particular**, como admite a Seduma, órgão do próprio GDF: “A implantação dessas intervenções irá garantir ao transporte individual, por alguns anos, maior fluidez de acesso para a zona central da cidade”;*
- 17) *a proposta implica impactos danosos sobre as áreas residenciais de dentro do Plano, especialmente as da Octogonal e do Sudoeste, impelidas a absorver elementos que pioram a qualidade de vida de seus moradores, tais como: remoção de semáforos e faixas de pedestres da EPIG próximos às áreas residenciais; acesso dificultado à própria EPIG, no sentido Estrada Setor Policial Militar (ESPM); **segregação/descontinuidade do espaço; criação de barreiras para o fluxo de ciclistas e pedestres entre o Sudoeste, a Octogonal e o Parque da Cidade; intensificação do uso de suas vias internas; e alterações da geometria urbana usurpadoras de áreas verdes;***
- 18) *a obra proposta busca utilizar **trechos de áreas pertencentes ao Parque** para a melhoria do corredor viário da EPIG, por meio da implantação de uma variante paralela e da duplicação do trecho da via interna do Parque que liga o Setor Sudoeste (SHCSW) à entrequadra 913/914 sul;*
- 19) *o Iphan chega a questionar a conveniência da intensificação do uso das vias internas ao Parque para auxiliar o sistema viário externo, já que elas integram o projeto paisagístico tombado de Burle Marx e são vias de baixa velocidade;*
- 20) *a proposta de intervenção no Parque da Cidade inclui a duplicação da via interna num trecho de 1500m de extensão (entre o acesso ao Sudoeste e o Estacionamento 7), para adequá-la à travessia do fluxo*



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

de veículos oriundos do Sudoeste em direção à entrequadra 913/914 Sul, bem como a intervenção num trecho com 600m de extensão para permitir o desenho da tesoura que fará a ligação da saída com o Sudoeste;

- 21) *a introdução no Parque da Cidade de uma grande rótula – de geometria irregular, onde o menor diâmetro é de aproximadamente 100m – carece de justificativa e leva ao isolamento de uma área do Parque de 540m²;*
- 22) *a proposta não traz nenhuma contribuição ao Plano Diretor do Parque, não se coaduna com ele nem contribui positivamente para o Parque da Cidade, visto não terem sido consideradas as suas necessidades nem o fato de ser ele uma área especial, com uso e destinação específicos;*
- 23) *a obra em nada contribui para as atividades principais do Parque: além de aumentar o tráfego de veículos que irão atravessá-lo, sem necessariamente usufruir de seus equipamentos, ela **dificultará significativamente a travessia dos usuários (pedestres e ciclistas), trará maiores riscos para eles e afetará a fruição do próprio Parque.***

Finalmente, o documento em questão destaca várias medidas que já foram adotadas a partir da mobilização de moradores da região, com o intuito de chamar a atenção das autoridades locais para a necessidade de envolver a população na discussão desse projeto, além de diversas matérias, postagens e vídeos veiculados pela mídia e pelas redes sociais acerca do assunto⁷.

⁷ Confira-se:

- Vídeo “Despedida – fluidez motorizada ou vida [viaduto do Sudoeste]”, produzido por Uirá Lourenço, disponível em https://www.youtube.com/watch?v=ShZp8kauZIo&ab_channel=Uir%C3%A1Louren%C3%A7o;
- Vídeo “Viaduto do Sudoeste: mobilização dos moradores”, produzido por Uirá Lourenço, disponível em https://www.youtube.com/watch?v=ZEb8nEsMoA0&ab_channel=Bras%C3%ADliaparaPessoas;
- Vídeo produzido por Uirá Lourenço, em 18/08/2021, sobre o início da derrubada das árvores no Parque da Cidade; disponível no instagram do autor (@uiralourenco);
- Reportagem no DFTV 2 intitulada “Os vizinhos ao novo viaduto da EPIG estão preocupados com a retirada das árvores”, veiculada no dia 29/07/2021, disponível em <https://globoplay.globo.com/v/9727625>;
- Crônica de Severino Francisco intitulada “A derrubada das árvores” e publicada no Correio Braziliense em 01/08/2021;
- Matéria de Pedro Marra no Correio Braziliense em 01/08/2021 intitulada “Moradores do Sudoeste fazem campanha contra construção de viaduto na EPIG”, disponível em <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2021/08/4941144-moradores-do-sudoeste-fazem-campanha-contra-construcao-de-viaduto-na-epig.html>;



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

Pois bem, no que se refere à análise do projeto pelo IPHAN, a Coordenação Técnica daquela autarquia confirmou, por intermédio do Ofício nº 39/2021/COTEC IPHAN-DF (Anexo 16), que as análises referentes ao conjunto de intervenções propostas pelo Governo do Distrito Federal para a Estrada Parque Setor de Indústrias Gráficas-EPIG constam do **processo SEI-IPHAN nº 01551.000063/2008-58**, que versa sobre um conjunto de propostas apresentadas pela Secretaria de Estado de Obras do Governo do Distrito Federal, que engloba desde o redesenho de certas partes do sistema viário até a construção de viadutos e plataformas. Destacou, no entanto, que **não existe um parecer específico e exclusivo referente ao trecho informado na solicitação, ou seja,**

-
- Matéria do Sindicato dos Bancários do DF intitulada “Moradores se mobilizam contra transformação de área verde em via expressa no Sudoeste” e publicada em 03/08/2021, disponível em <https://bancariosdf.com.br/portal/moradores-se-mobilizam-contr-transformacao-de-area-verde-em-via-expressa-no-sudoeste/>;
 - Matéria online do Correio Braziliense intitulada “Moradores do Sudoeste pedem a paralisação das obras do viaduto da EPIG” e publicada no dia 03/08/2021, disponível em <https://www.correio braziliense.com.br/cidades-df/2021/08/4941563-moradores-do-sudoeste-pedem-a-paralisacao-das-obras-do-viaduto-da-epig.html>;
 - Nota intitulada “Contra a derrubada de árvores no Sudoeste”, publicada na coluna Eixo Capital, do Correio Braziliense, em 04/08/2021;
 - entrevista de Júlia Eleutério intitulada “Viaduto não vai afetar área verde de quadra do Sudoeste, diz secretário”, publicada no dia 05/08/2021, disponível em <https://www.correio braziliense.com.br/cidades-df/2021/08/4941847-viaduto-nao-vai-afetar-area-verde-de-quadra-do-sudoeste-diz-secretario.html>;
 - Matéria do Metrôpoles intitulada “Moradores do Sudoeste protestam contra construção do viaduto da Epig”, por Manoela Alcântara e Victor Fuzeira, publicada no dia 07/08/2021, disponível em <https://www.metropoles.com/distrito-federal/moradores-do-sudoeste-protestam-contr-construcao-do-viaduto-da-epig>;
 - Matéria do Correio Braziliense intitulada “TJDFT encaminha ao Iphan pedido de análise sobre ação contra obra no viaduto da EPIG”, de Cibele Moreira e Pedro Marra, publicada em 11/08/2021, disponível em <https://www.correio braziliense.com.br/cidades-df/2021/08/4942906-justica-do-df-pede-que-iphan-analise-acao-contr-obra-no-viaduto-da-epig.html>;
 - Publicação no instagram no Correio Braziliense em 11/08/2021, disponível em https://www.instagram.com/p/CSbu-UbLctm/?utm_medium=share_sheet;
 - Crônica de Severino Francisco intitulada “A derrubada das árvores 2” e publicada no Correio Braziliense em 11/08/2021;
 - Matéria intitulada “Agentes da Novacap começam a derrubar árvores para a obra do viaduto da EPIG”, de Pedro Marra, publicada no Correio Braziliense em 17/08/2021, disponível em <https://www.correio braziliense.com.br/cidades-df/2021/08/4944213-agentes-da-novacap-comecam-a-derrubar-arvores-para-obra-do-viaduto-da-epig.html>;
 - Crônica de Severino Francisco intitulada “A derrubada das árvores 3”, publicada no Correio Braziliense em 18/08/2021, disponível em <https://blogs.correio braziliense.com.br/severino/derrubada-das-arvores-3/>;
 - Matéria intitulada “Moradores do Sudoeste se uniram, na manhã deste sábado (21/8), para protestar em prol das árvores locais que, segundo eles, serão retiradas para a construção do viaduto da Epig”, de Mariane Rodrigues, publicada no Correio Braziliense em 21/08/2021, disponível em <https://bit.ly/3y7nJm7>;
 - Nota intitulada “Construção do viaduto da EPIG preocupa moradores”, publicada no instagram do Conselho Comunitário a Asa Sul em 22/08/2021, disponível em https://www.instagram.com/p/CS2XgZ4Huu0/?utm_medium=share_sheet.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

"correspondente à construção do viaduto da EPIG ligando o parque da cidade à Avenida das Jaqueiras (Sudoeste)", mas sim, a análise global da proposta. Por fim, invocou o Parecer Técnico nº 148/2019 (Anexo 17), que aprova a proposta de intervenção, o qual contém as seguintes considerações:

Reiteramos que a articulação entre a implantação do BRT Eixo Oeste, suas estações e as passagens subterrâneas é fundamental para o bom desempenho do corredor previsto, que só quando completo será capaz de proporcionar a operação do transporte coletivo com conforto e segurança para seus usuários.

Do ponto de vista da preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, como buscamos demonstrar, são muitos os impactos negativos da introdução de um viaduto na saída do Parque da Cidade, apenas compensados no cenário de implantação completa do eixo de transporte coletivo (BRT).

Assim, a divisão dessa obra em etapas deve provocar, em todos os envolvidos, a preocupação com as soluções de travessia para pedestres, ainda que paliativas e provisórias, dado o “efeito de barreira” já presente na EPIG, mas certamente agravado pela construção dos viadutos. Isto é, a cada nova etapa de obra, com a implantação de um novo viaduto, deve ser implementada a solução correspondente para a travessia de pedestres. Além disso, isoladamente, a implantação do viaduto no acesso ao Parque da Cidade não confere a desejada prioridade ao transporte coletivo, visto que nem mesmo as faixas destinadas ao BRT serão ligadas às existentes na EPTG, neste momento.

Da maneira exposta, considerando que a SINESP, com o Ofício SEI-GDF nº 1082/2018-SINESP/GAB/ASSESP (0632947) e documentos complementares, atendeu às exigências do Iphan (expressas no Ofício nº 147/2018-IPHAN-DF, doc. SEI nº 0528999), indicamos a revalidação da aprovação da proposta do “BRT Eixo Oeste”, de acordo com as soluções propostas em 2013 - destacando-se a manutenção da altimetria da EPIG sobre o viaduto (com a via Parque-Sudoeste passando abaixo do nível atual da EPIG) e a implantação do segundo acesso ao Sudoeste e das passagens subterrâneas para pedestres.

Assim, a presente aprovação pode ser concedida contanto que o Governo do Distrito Federal se comprometa a apresentar ao Iphan o detalhamento das passagens subterrâneas de pedestres, visando à sua construção nas próximas etapas de implantação (grifou-se).



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

Prossegue o indigitado parecer informando que “a fim de evitar maiores impactos e problemas durante a execução”, considera-se recomendável:

- implantar o segundo acesso entre o Parque da Cidade e o Sudoeste, também previsto no projeto do Eixo Oeste, antes de iniciar a obra sobre o único acesso existente ao bairro;

- concluir as faixas de BRT na EPIG, interligando-as com as existentes na EPTG, conferindo ao transporte coletivo a prioridade anunciada.

- consultar a Secretaria de Estado de Cultura do DF, em razão das alterações propostas no interior do parque (vias e calçadas), bem tombado no nível distrital (“Jardins de Burle Marx em Brasília”, Decreto nº 33.224, de 27/09/2011);

- consultar a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação, órgão do GDF que detém as competências de “elaboração, análise e aprovação dos projetos urbanísticos”, incluindo “criação, ampliação e modificação do sistema viário urbano” e “elaboração, análise e aprovação dos projetos paisagísticos, nas áreas consolidadas e nos novos parcelamentos do solo” (conforme art. 31 do Decreto nº 38.047, de 09/03/2017, 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”);

- consultar a Comissão Técnica Permanente de Acompanhamento PUOC do Parque da Cidade, a quem compete analisar “projetos que tratem de alterações na infraestrutura urbana e no sistema viário do Parque” (conforme art. 27, II, do Decreto nº 38.688, de 07/12/2017, que “Aprova o Plano de Uso e Ocupação do Parque Dona Sarah Kubitschek”).

O Parecer Técnico nº 23/2021, de 16/04/2021, elaborado pela Assessoria Técnica desta Promotoria de Justiça, por sua vez, destaca algumas passagens da análise técnica realizada pelo IPHAN, no citado Parecer nº 148/2019, que evidenciam os impactos negativos da proposta (Anexo 18):

- o desenho viário proposto ainda privilegia o transporte privativo, que segue desimpedido até o Eixo Monumental.*



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

- *solução que, enquanto se coloca como proposta de melhoria de transporte coletivo, apresenta soluções que claramente ainda privilegiam o transporte privado, acentuando conflitos já vivenciados.*
- *A proposta de via semi-enterrada incorre no risco de desestimular a travessia, situação que vemos acontecer nas passagens subterrâneas do Eixo Rodoviário, que, inclusive, tem ocasionado graves acidentes envolvendo pedestres. [...]*
- *a solução das passagens subterrâneas é dada em caráter conceitual, através de simulações em perspectiva, sem maiores detalhamentos, sendo que não é possível avaliar conclusivamente sua implantação.*
- *esta intervenção no plano urbanístico tombado resultará na facilitação de acesso e circulação, sobretudo, de veículos particulares, ainda que em detrimento dos fluxos de pedestres, do traçado urbano original, das relações de vizinhança e da manutenção do desenho original do Parque da Cidade e do Eixo Monumental. Como consequência do estímulo ao acréscimo do número de veículos particulares na área central de Brasília, haverá maiores pressões por áreas de estacionamento e por novas vias, prevendo-se em decorrência, demandas por outras alterações no plano urbanístico tombado, o que pode comprometer sua preservação.*
- *A proposta não traz nenhuma contribuição e não se coaduna com o Plano Diretor do Parque, a não ser pela criação de mais um acesso [...]. E não contribui positivamente para o Parque, devido a não ter considerado as suas necessidades e nem o fato de ser esta uma área especial, com uso e destinação específicos.*
- *[O projeto] em nada contribui para as atividades principais do Parque, [...] além de aumentar o tráfego de veículos no interior do parque com a finalidade de atravessá-lo, sem necessariamente usufruir de seus equipamentos, [...] dificulta significativamente a travessia pelos usuários do parque (pedestres e ciclistas) neste trecho, e afeta a fruição do próprio parque.*

Quanto ao procedimento de aprovação da obra, a Assessoria Técnica da Prourb pondera o seguinte:

Segundo o Decreto nº 38.247/20172, os projetos de sistema viário, em área sob jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER, como no caso em tela, devem ser aprovados por meio de Decreto do Poder Executivo (art. 5º, parágrafo único).



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

Em contrassenso, nota-se que o processo de licitação (Concorrência nº 011/20203) mantém as mesmas premissas de 2013 e mesmo após 7 anos vincula-se ao projeto da empresa Prisma Consultoria sem aparentemente qualquer adequação às novas tecnologias construtivas e ao cenário presente, o que inevitavelmente afetará os resultados e orçamentos.

E mais, não consta anuência da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – Seduh, acerca das interferências urbanísticas, e nem mesmo a aprovação do projeto por meio de decreto distrital.

Ainda, a licitação é iniciada com consultas em andamento, pendentes de anuência e cumprimento das exigências, que até agora aparentemente não foram esclarecidas segundo os autos, como por exemplo do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER (elaboração de convênio), da Polícia Civil do DF (interferência de uma das alças) e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan (detalhamento das passagens subterrâneas e outras recomendações).

Nisso, cabe destacar que uma das contrapartidas para o lançamento do sistema de drenagem será o aumento da capacidade da bacia de retenção do Parque da Cidade (aos fundos da Quadra 913 da Asa sul, nas proximidades do Colégio Objetivo) e, caso não seja feito, atenuará o extravasamento causando problemas de alagamento na região.

E em que pese seja obrigatória a inclusão de ciclovias, ciclofaixas e infraestrutura cicloviária em TODOS os projetos de obras, seja de construção, ampliação ou adequação, de vias públicas/trechos urbanos das rodovias/estradas (Lei nº 5.623/2016, art. 1º), a implantação de ciclovia ao longo da EPIG é desconsiderada, alegando que a malha existente e projetada para o Sudoeste, Octogonal e Parque da Cidade é mais que suficiente para atender a região.

De fato, o Distrito Federal possui uma das maiores malhas cicloviárias do Brasil, no entanto há muito o que se avançar, sua estrutura apresenta falhas e inúmeras interrupções. O trecho da EPIG é um deles, sua ligação é ponto chave para conectar a parte sudoeste ao Plano Piloto. Logo, a previsão de pontos isolados, interligando tão somente as travessias subterrâneas ao parque, não permitirá que o ciclista alcance de forma franca, segura e direta a fluidez do trânsito (grifou-se).

Como se vê, o projeto de intervenção urbana examinado envolve questões extremamente complexas e caras à sociedade, tais como a **interferência nas escalas**



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

bucólica e residencial de Brasília; a violação do tombamento do Parque da Cidade; e a contrariedade aos princípios e diretrizes estabelecidos pelo Plano Diretor de Transporte Urbano do DF - PDTU e pela Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMA, instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Tudo isso agravado pelo evidente **déficit de participação social no processo decisório correspondente; pela falta de anuência da SEDUH, de decreto do Poder Executivo distrital autorizando a obra e, possivelmente, de consulta ao CONPLAN; e pela inexistência de propostas concretas (ao menos em fase de contratação e execução) para atender as exigências estabelecidas pelo IPHAN,** especialmente no que concerne à passagem de pedestres, ciclistas e cadeirantes nas imediações do viaduto.

Na verdade, os próprios documentos juntados pelo Distrito Federal na manifestação preliminar oferecida na ação que tramitava perante a Justiça Federal e que, conforme assinalado, foi extinta sem julgamento de mérito (ACP nº1058643-16.2021.4.01.3400) revelam uma série de inconsistências na aprovação do citado projeto (Anexo 19), conforme será detalhado a seguir.

No que concerne à anuência da SEDUH, do DER-DF e à expedição de decreto aprovando a intervenção – **sobretudo em razão da proposta de criação de uma nova pista expressa entre o Sudoeste e o Parque da Cidade, independentemente de previsão legal** –, o Distrito Federal admite que os únicos documentos produzidos a esse respeito foram o Decreto Distrital no 33.701, de 6 de junho de 2012, que criou Grupo de Trabalho para análise e gestões, no âmbito dos respectivos órgãos, visando à aprovação de documentação relativa a obras viárias do Sistema de Transporte de Passageiros – Eixo Oeste; o respectivo relatório, que aprova **com ressalvas** os documentos relativos ao aludido corredor e que teria sido assinado por “representantes da então SEDHAB e do DER-DF”; além de “memórias de reunião”.

Não obstante, as intervenções viárias implicam a alteração do desenho urbanístico da cidade, e, portanto, necessitam de projeto urbanístico a ser submetido aos



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

requisitos previstos no Decreto Distrital nº 38.247, de 1º de junho 2017, dentre os quais a prévia anuência da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH, **mediante portaria** (arts. 1º, III, 3º e 5º).

Nos termos do referido diploma legal, os projetos do sistema viário, em área sob jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER, como no caso em tela, dependem ainda de aprovação por meio de Decreto do Poder Executivo (art. 5º, parágrafo único).

Convém transcrever o teor dos dispositivos legais em comento:

Art. 1º Ficam estabelecidos os procedimentos para a apresentação de projetos de urbanismo no âmbito do Distrito Federal, com o objetivo de dar formato adequado ao processo de apresentação e arquivamento da informação.

§ 1º Os projetos de urbanismo abrangem os projetos de intervenção no território do Distrito Federal, incluindo suas alterações, dentre os quais:

(...)

III - Sistema Viário - SIV, que compreende projetos viários, cicloviários, estacionamentos, calçadas, acessibilidade e paisagismo, quando couber, sem criação de unidades imobiliárias;

Art. 3º Os Projetos de Parcelamento do Solo, de Sistema Viário, de Paisagismo, de Locação de Mobiliário Urbano do tipo Edificação, de Redes de Infraestrutura e o Projeto Urbanístico com Diretrizes Especiais **devem ser apresentados ao órgão gestor de planejamento urbano e territorial do Distrito Federal, acompanhados do registro de responsabilidade técnica.**

[...]

Art. 5º Os Projetos de Sistema Viário, de Paisagismo e de Locação de Mobiliário Urbano **são aprovados por portaria do órgão gestor de planejamento urbano e territorial do Distrito Federal.**

Parágrafo único. Os Projetos de Sistema Viário, em área sob jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER, **são aprovados por meio de Decreto do Poder Executivo** (grifou-se).



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

Logo, sem a anuência da SEDUH, por meio de Portaria, e de decreto do Poder Executivo autorizando a intervenção, a obra em exame não poderia ter sido iniciada.

Quanto à implementação de via na área verde da escala bucólica, o Distrito Federal reconhece que, com a ampliação da pista, a área pública (área verde) localizada entre a SQSW 105 e a Avenida das Jaqueiras passará de 22m (vinte e dois metros) para 17m (dezessete metros), embora a SEDUH tenha recomendado “a preservação de 20m entre o limite do Bloco residencial e a via”, mas garante que “a Secretaria de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal está estudando mudança no traçado viário a fim de adentrar o mínimo possível na área verde entre a SQSW 105 e a EPCB [...]”.

Dessa forma, **há evidências de possível afronta aos parâmetros traçados para a preservação do conjunto urbanístico de Brasília, por meio do Decreto Distrital n° 10.829, de 14 de outubro de 1987**, mormente no que se refere à preservação de sua escala bucólica e residencial.

Além disso, ainda não foi esclarecido se a Secretaria de Estado de Cultura do DF, em razão das alterações propostas no interior do parque (vias e calçadas) e a Comissão Técnica Permanente de Acompanhamento PUOC do Parque da Cidade foram consultadas acerca das intervenções previstas no interior do Parque, conforme recomendado pelo IPHAN.

Em relação aos impactos ao conjunto de indivíduos arbóreos existentes na região, o Distrito Federal mais uma vez se vale de promessas no sentido de que “a Secretaria de Obras em conjunto com a empresa responsável pela execução da obra vem buscando soluções no sentido de se minimizar o quantitativo de espécimes suprimidos, sendo revisitados os projetos e plano de ataque da obra”, olvidando-se de que os aludidos projetos já estão em fase de execução. Nesse particular, o ente estatal registra que, “em que pese à marcação de mais de 600 indivíduos a serem suprimidos, destaca-se que apenas 76 indivíduos atendem aos critérios estabelecidos pelo Decreto n° 39.469/2018 para que seja objeto de tutela pelo órgão ambiental, sendo que o restante compõe a arborização urbana da cidade que é de gestão da NOVACAP”.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

A respeito do licenciamento ambiental da obra, o Distrito Federal limita-se a informar que “o Corredor Eixo Oeste foi objeto de Relatório de Avaliação Ambiental Estratégico - RAAE, que subsidiou a emissão da Licença Prévia nº 001/2008 – IBAMA. Por ocasião da transferência do procedimento de monitoramento e licenciamento para o IBRAM, a licença foi rerratificada, com a emissão da LP n. 012/2009 e "LP nº 001/2011 – tendo sido mantidas todas as condicionantes ambientais da licença ambiental originada no Órgão Federal e servindo de parâmetro para o prosseguimento do licenciamento das infraestruturas viárias" em questão”. Portanto, **se houve participação popular nessa fase, isso ocorreu há mais de 10 anos**, não havendo informações sobre o prazo de vigência da LP e sobre a concessão das licenças posteriores.

Verifica-se, ainda, no Parecer Técnico nº 5/2021 - SEDUH/SEPLAN/SCUB/COGEB, também anexado à manifestação preliminar apresentada à Justiça Federal, que a área técnica da SEDUH fez uma série de considerações ao projeto em questão, entre elas, **a sugestão de encaminhamento do projeto para análise e manifestação do CONPLAN**, em relação à qual o DF não se pronunciou; **a recomendação de que as passagens subterrâneas ao longo da EPIG sejam substituídas por passagens em nível e semaforizadas**, “haja vista que a experiência com as passagens subterrâneas existentes no Eixão é negativa – são mal conservadas e não atendem aos usuários com conforto e segurança – não merecendo ser repetida, menos ainda em uma via adjacente a um setor residencial como o Sudoeste”; **a afirmação de que uma terceira solução para a circulação de pedestres e ciclistas – a construção de calçadas sob o viaduto da EPIG, não está contemplada no Projeto do Viaduto EPIG de conexão entre Parque da Cidade/SHCSW aprovado pelo IPHAN/DF, e de que o projeto de sistema viário - SIV, para aprovação pela SEDUH, deveria representar todas estas calçadas**; bem como o reconhecimento de que **nem mesmo a SEDUH possui informações sobre algumas das questões levantadas durante a análise**.

Portanto, **no que diz respeito às soluções relacionadas ao trânsito de pedestres, ciclistas e cadeirantes na região do viaduto, consideradas cruciais pelo**



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

IPHAN para a aprovação do projeto, o que se tem até agora são apenas conjecturas e promessas, que não se sabe se serão e quando serão implementadas.

Como se não bastasse, o Despacho - SEDUH/SEGEST/SUPROJ/COAPRO, de 16/08/2021, informa que não foi submetido à Coordenação de Aprovação de Projetos de Urbanização nenhum projeto de Sistema Viário – SIV do viaduto da EPIG de interligação Parque da Cidade/SHCSW para análise e aprovação e que, nos termos do Decreto 38.047/17, que dispõe sobre às normas viárias do Distrito Federal, é de competência do órgão responsável pelo trânsito a análise e aprovação de projetos que envolvam soluções de conexões do sistema viário urbano com as rodovias e o planejamento do sistema rodoviário do Distrito Federal.

Por fim, o Distrito Federal **limita-se a reiterar genericamente a importância do Eixo Oeste para o aperfeiçoamento do sistema local de transporte coletivo, mas não apresenta nenhum estudo que comprove a necessidade do viaduto da EPIG, com as dimensões propostas, para o atingimento desse objetivo**, como seria de se esperar.

Diante de todos esses elementos, conclui-se que **há clara violação do art. 314 da Lei Orgânica do Distrito Federal**, cujo parágrafo único, inciso IV, elenca, entre os princípios norteadores da política de desenvolvimento urbano, “a manutenção, a segurança e a preservação do patrimônio paisagístico, histórico, urbanístico, arquitetônico, artístico e cultural, considerada a condição de Brasília como Capital Federal e Patrimônio Cultural da Humanidade”.

Há ofensa igualmente ao art. 335 da LODF, que prevê o seguinte:

Art. 335. O Sistema de Transporte do Distrito Federal subordina-se aos princípios de **preservação da vida, segurança, conforto das pessoas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico.**

§ 1º O transporte público coletivo, que tem caráter essencial, nos termos da Constituição Federal, é direito da pessoa e necessidade vital do trabalhador e de sua família.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

§ 2º O Poder Público estimulará o uso de veículos não poluentes e que viabilizem a economia energética, mediante campanhas educativas e construção de ciclovias em todo o seu território (grifou-se).

Por outro lado, a implantação do viaduto no local, nos moldes apresentados, **vai de encontro aos objetivos gerais estabelecidos pelo art. 3º do PDTU**, conforme mencionado no item 5 supra, **e pela PNMA**, pois incentiva o uso de veículos individuais motorizados, restringe o trânsito de pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência e, ao contrário do que se apregoa, contribui muito pouco para o aperfeiçoamento do STPC.

Com efeito, a Política Nacional de Mobilidade Urbana adota como princípios a acessibilidade universal; o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte coletivo; a eficiência, a eficácia e a efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; a gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; a segurança nos deslocamentos das pessoas; a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.⁸

Além disso, a PNMA estabelece, entre suas diretrizes, **a prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado**; a integração entre os modos e serviços de transporte urbano; a mitigação dos custos ambientais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; e a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

O descumprimento das normas que exigem a aprovação formal de projetos da espécie pela SEDUH, pelo DER-DF e pelo CONPLAN também é estreme de dúvidas, conforme ressaltado acima pelos próprios órgãos técnicos do GDF.

⁸ Lei Federal nº 12.587, de 03.01.2012, artigo 5º.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

Ademais, resta inobservada a legislação distrital que versa sobre a política de incentivo ao uso da bicicleta, como é o caso da Lei nº 3.885, de 07 de julho de 2006, e da Lei nº 4.397, de 27 de agosto de 2009.

A primeira prevê o seguinte:

“Art. 1º Fica assegurada à população do Distrito Federal a **Política Cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta e à sua inserção na mobilidade urbana sustentável**, de acordo com as diretrizes estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. A inserção da mobilidade urbana sustentável visa proporcionar **acesso amplo e democrático ao espaço urbano**, por meio de prioridades dos modos de transporte coletivo e não motorizado, sendo socialmente inclusiva e ecologicamente correta.

Art. 2º A implementação da política referida no art. 1º desta Lei **deverá** garantir:

[...]

II – a promoção de ações e projetos em favor de ciclistas, pedestres e usuários de cadeiras de rodas, a fim de melhorar as condições para o deslocamento;

III – a qualidade de vida nas cidades do Distrito Federal, por intermédio de ações que favoreçam o caminhar e o pedalar;

[...]

V – a eliminação de barreiras urbanísticas aos ciclistas;

[...]

Art. 3º A política a que se refere o art. 1º tem por objetivos, entre outros:

I – aumentar a consciência sobre os efeitos indesejáveis da utilização indiscriminada do automóvel particular, para reduzir seu uso em distâncias curtas e aumentar sua ocupação;

II – estimular o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo;

III – criar uma atitude favorável aos deslocamentos não motorizados;

IV – promover o caminhar e o pedalar como modo de deslocamento;



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

V – estimular o planejamento espacial e territorial para deslocamentos não motorizados – Plano Diretor baseado na proximidade e na acessibilidade;

VI – estimular o desenvolvimento de projetos e obras de infraestrutura para não motorizados;

VII – implementar melhorias de infraestrutura que favoreçam os deslocamentos a pé e em bicicleta;

[...]” (grifou-se).

A Lei Distrital nº 4.397/2009, a seu turno, ao instituir o Sistema Ciclovitário do DF, assim dispôs:

Art. 1º Fica criado o Sistema Ciclovitário do Distrito Federal, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte no Distrito Federal, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Parágrafo único. O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

Especificamente no que concerne à participação social no processo decisório que autorizou a construção do viaduto, convém salientar que o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001) enumera, entre as medidas para a concretização do direito a cidades sustentáveis, a gestão democrática, por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, na formulação, na execução e no acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Ademais, a Lei Orgânica do Distrito Federal assegura **a participação da sociedade civil no processo de planejamento e controle do uso, ocupação e parcelamento do solo urbano e rural**, com vistas ao cumprimento da função social da propriedade e à melhoria da qualidade de vida da população⁹.

⁹ LODF, artigo 312, inciso IV.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), de sua parte, garante **ampla participação da sociedade no processo de planejamento, fiscalização e avaliação da política local de mobilidade urbana.**¹⁰

Vale citar, ainda, o Acordo Regional de Escazú de 2018 sobre o Acesso à Informação, a Participação Social e o Acesso à Justiça em relação a questões ambientais na América Latina e no Caribe (CEPAL). Esse acordo, que entrou em vigor em 22/04/2021, visa a assegurar, por exemplo, a participação social nos processos decisórios, de controle, de reexame ou de atualização relativos às questões ambientais de interesse público, como o ordenamento do território e a elaboração de políticas, estratégias, planos, normas e regulamentos que possam ter impacto significativo sobre o meio ambiente.

Embora ainda não tenha sido ratificado pelo Brasil, o Acordo de Escazú abre novas perspectivas interpretativas acerca do processo de participação social em questões ambientais, haja vista que as garantias nele tratadas já estão implícitas na legislação brasileira.

Ele prevê, por exemplo, os princípios da proibição do retrocesso e da progressividade, assim como as cláusulas seguintes:

4. Cada Parte adotará medidas para assegurar que a participação social seja possível desde as etapas iniciais dos processos decisórios, de sorte que as observações do público sejam devidamente consideradas e contribuam para esse processo. Para tanto, cada Parte fornecerá ao público, de maneira clara, oportuna e compreensível, a informação necessária para tornar efetivo o seu direito de participar do processo decisório.

5. O procedimento de participação social deverá prever prazos razoáveis, assegurando tempo suficiente para informar o público e para que este participe de maneira efetiva.

[...]

8. Cada Parte zelará para que, uma vez adotada a decisão, o público seja oportunamente informado desta e dos motivos e fundamentos sobre os quais ela se baseia, assim como da maneira como suas observações foram levadas em conta. A decisão e seus antecedentes serão públicos e acessíveis (CEPAL, 2018).

¹⁰ Lei Federal nº 12.587/2012, artigos 1º, 7º, inciso V, e 14, inciso II.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

Não obstante, **tais preceitos têm sido flagrantemente inobservados no caso vertente**, consoante ressaltado pelos moradores do Setor Sudoeste, não sendo suficientes para suprir essa exigência de participação social as medidas formais e burocráticas que costumam ser adotadas pelo Poder Público e que muitas vezes constituem mecanismos de legitimação de decisões já adotadas.

Como financiadora desses projetos e principal afetada pelos efeitos positivos e negativos dessa intervenção, a sociedade tem o direito à participação efetiva na conformação das decisões que venham a ser implementadas acerca do tema, sendo o direito à informação um pré-requisito dessa participação e o acesso à Justiça, uma garantia. **Não se trata, pois, de uma mera deferência da Administração ouvir a população.**

Quando a lei faculta essa participação, eventuais atos administrativos praticados sem a observância desse verdadeiro cânone constitucional ou na forma de uma pseudoparticipação tornam-se irremediavelmente eivados de nulidade, e, como tais, são passíveis de controle judicial. A população do Distrito Federal, em particular, já está cansada de propostas dessa natureza, fundamentadas na garantia de “maior fluidez do trânsito”, mas que pouco ou nada contribuem para o aperfeiçoamento do sistema de mobilidade urbana (vide os casos da EPTG, cujas paradas foram instaladas do lado oposto ao das portas de embarque/desembarque dos ônibus, e do TTN, que constitui um monumento ao desperdício de espaço e ao desprezo pelos modos ativos de deslocamento). Enquanto isso, estruturas essenciais para o bom funcionamento do sistema local transporte coletivo, como o Terminal da Asa Sul – TAS, o Terminal da Asa Norte – TAN e a expansão da rede ferroviária, igualmente previstas no PDTU-DF, continuam à espera de implementação.

O argumento simplista de que a intervenção proposta integrará, **no futuro**, o “Corredor de Transporte Público do Eixo Oeste” **não basta para justificar a exclusão da sociedade do debate**, especialmente quando o projeto envolve investimentos da ordem de **27 milhões de reais**.

A despeito das diretrizes reiteradamente estabelecidas pela legislação federal e distrital acerca da necessidade de se incentivar o uso de meios de transporte



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

coletivos e não motorizados, o que se vê, na prática, é que a política local de mobilidade continua priorizando o transporte individual motorizado, apesar de o Distrito Federal reunir todas as condições para se transformar em um modelo em matéria de mobilidade urbana sustentável.

Diversas cidades pelo mundo têm promovido ações no intuito de desestimular o uso do carro e incentivar que as pessoas caminhem, pedalem e usem outros modos ativos de transporte. Cidades da Holanda e da Dinamarca simbolizam bem a tendência moderna no sentido de incentivar a mobilidade ativa integrada ao transporte coletivo (ônibus, metrô e VLT). Em Amsterdã e Copenhague, a exemplo do que acontece em outras capitais europeias, os deslocamentos diários por bicicleta crescem gradativamente graças às melhorias promovidas (por exemplo, a implementação de infraestrutura segura para ciclistas e a redução do limite de velocidade nas vias urbanas) e ao desestímulo ao uso do carro (por exemplo, a cobrança de estacionamento, a redução das pistas para tráfego motorizado e o pedágio urbano). Os dados de Copenhague confirmam a tendência: os deslocamentos por bicicleta com destino ao trabalho ou escola passaram de 41% em 2016 para 49% em 2018.¹¹

No Distrito Federal, apesar da escassez de dados acerca da mobilidade ativa, é certo que os deslocamentos por bicicleta têm participação bem reduzida em relação ao transporte automotivo, mesmo para distâncias curtas. Segundo dados da Pesquisa Domiciliar de Mobilidade Urbana (PMU/DF, 2016), a participação do automóvel na divisão entre os modos de transporte é altíssima no DF (47%), ao passo que o percentual do transporte por bicicleta é de apenas 1,7%. A infraestrutura precária, incluindo a falta de conexão entre ciclovias e ciclofaixas, assim como a escassez de bicicletários e paraciclos, certamente contribui para esse cenário.

Finalmente, pelo que se observa nas cidades que se tornaram referências em mobilidade urbana, um dos passos fundamentais para impulsionar a mobilidade ativa é construir infraestrutura segura e atrativa, com calçadas e ciclovias conectadas e iluminadas,

¹¹ *Copenhagen City of Cyclists, The Bicycle Account 2018.*



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

integradas à rede de transporte coletivo. Dessa forma, para que os objetivos preconizados pela legislação federal e distrital sobre trânsito e mobilidade urbana sejam alcançados, são necessárias ações concretas do Poder Executivo para incentivar e aumentar a segurança de pedestres e ciclistas, o que, definitivamente, não ocorre na espécie.

7) DA INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA

A propósito do ônus da prova em matéria ambiental, o Superior Tribunal de Justiça tem assim se posicionado:

(...) aquele que cria ou assume o risco de danos ambientais tem o dever de reparar os danos causados e, em tal contexto, transfere-se a ele todo o encargo de provar que sua conduta não foi lesiva.” Cabível, portanto, “a inversão do ônus da prova que, em verdade, se dá em prol da sociedade, que detém o direito de ver reparada ou compensada a eventual prática lesiva ao meio ambiente” (Resp 1049822/RS, Rel. Ministro Francisco Falcão, Primeira Turma, DJe 18/05/2009).

Referido Tribunal fundamenta tal orientação nos princípios da precaução, do poluidor-pagador e da reparação integral do dano, entre outros, consoante se depreende dos seguintes julgados:

PROCESSUAL CIVIL E AMBIENTAL – AÇÃO CIVIL PÚBLICA – DANO AMBIENTAL – ADIANTAMENTO DE HONORÁRIOS PERICIAIS PELO PARQUET – MATÉRIA PREJUDICADA – INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA – ART. 6o, VIII, DA LEI 8.078/1990 C/C O ART. 21 DA LEI 7.347/1985 – PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO. (...) 3. Justifica-se a inversão do ônus da prova, transferindo para o empreendedor da atividade potencialmente perigosa o ônus de demonstrar a segurança do empreendimento, a partir da interpretação do art. 6o, VIII, da Lei 8.078/1990 c/c o art. 21 da Lei 7.347/1985, conjugado ao Princípio Ambiental da Precaução. 4. Recurso especial parcialmente provido. (STJ - REsp 972902 / RS – Relatora: Ministra Eliana Calmon - Órgão Julgador: Segunda Turma - DJe de 14/09/2009 –Decisão: Unânime).

(...) 4. Qualquer que seja a qualificação jurídica do degradador, público ou privado, no Direito brasileiro a responsabilidade civil pelo dano ambiental é de natureza objetiva, solidária e ilimitada, sendo regida pelos princípios



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

do poluidor-pagador, da reparação *in integrum*, da prioridade da reparação in natura, e do *favor debilis*, este último a legitimar uma série de técnicas de facilitação do acesso à Justiça, entre as quais se inclui a inversão do ônus da prova em favor da vítima ambiental. Precedentes do STJ. [...]. (STJ; REsp 1.071.741; Proc. 2008/0146043-5; SP; Segunda Turma; Rel. Min. Herman Benjamin; Julg. 24/03/2009; DJE 16/12/2010).

Além disso, o citado entendimento encontra-se sumulado por aquela Corte de Justiça: “Súmula 618 – A inversão do ônus da prova aplica-se às ações de degradação ambiental.” (Súmula 618, CORTE ESPECIAL, julgado em 24/10/2018, DJe 30/10/2018).

Tal entendimento é plenamente aplicável a casos como o presente, em que o Ministério Público atua como substituto processual da coletividade, de modo que lhe cabe, em princípio, demonstrar os fatos e a existência de um nexo de causalidade provável entre a atividade exercida e a degradação ambiental (potencialidade lesiva), ficando transferido à parte ré o encargo de provar que sua conduta não ensejou riscos ou danos para o meio ambiente (Nesse sentido: STJ. 3ª Turma. AgInt no AREsp 1311669/SC, Rel. Min. Ricardo Villas Bôas Cueva, julgado em 03/12/2018).

De qualquer modo, o § 1º do art. 373 do Código de Processo Civil confere ao juiz o poder de ajustar a distribuição do ônus probatório às peculiaridades de cada caso, desde que o faça por decisão fundamentada.

8) DOS PEDIDOS

8.1) DA TUTELA DE URGÊNCIA

De acordo com o artigo 300 do Código de Processo Civil, a tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a **probabilidade do direito** e o **perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo**. Além disso, o artigo 12, *caput*, da Lei 7.347/85 autoriza a concessão de mandado liminar em ação civil pública.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

No presente caso, nada obsta a concessão da tutela de urgência de natureza, uma vez presentes a probabilidade do direito e o perigo de dano, conforme será demonstrado a seguir, sendo certo que os efeitos da decisão que vier a deferir a medida antecipatória ora requerida não têm caráter irreversível, pois, caso reste demonstrado que os requisitos legais estão preenchidos, as obras poderão ser de pronto retomadas.

A **probabilidade do direito** restou plenamente demonstrada, diante das inúmeras irregularidades verificadas no processo de aprovação do viaduto da EPIG, consistentes na violação de diversos dispositivos constitucionais e legais, especialmente no que diz respeito à garantia de participação da sociedade no referido processo decisório. Nesse sentido, exige-se apenas que os réus demonstrem, ao Poder Judiciário e à sociedade em geral, que o projeto a ser implementado, além de contar com a aprovação de todos os órgãos com competência sobre a matéria, obedece aos parâmetros legais, definidos na legislação de regência.

O **perigo de dano**, por sua vez, também é bastante evidente, pois a continuidade das obras sem a observância dos requisitos previstos em lei poderá causar lesões irreparáveis ou de difícil reparação aos direitos coletivos tutelados pelas normas urbanísticas e ambientais em vigor, assim como aos cofres públicos, caso seja necessária eventual adequação do projeto (v. as imagens constantes dos Anexos nº 20 a 24, que demonstram que as execuções das obras já foram iniciadas).

Dessa forma, o Ministério Público requer a **concessão de tutela de urgência, em caráter liminar**, para determinar aos réus a suspensão de todas as obras de implantação do viaduto da Estrada Parque Indústrias Gráficas – EPIG, na interseção entre o Sudoeste e o Parque da Cidade, enquanto se processa a presente ação civil pública, sob pena de multa diária de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) para cada desobediência à ordem judicial, multa esta que deverá ser revertida ao fundo de que trata o artigo 13 da Lei Federal nº 7.347, de 24 de julho de 1985, sem prejuízo de eventual responsabilização pessoal dos agentes públicos envolvidos.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

Em razão da urgência do caso, **devido ao início das obras e ao corte de árvores plantadas há décadas na região**, torna-se dispensável a colheita de justificativa prévia dos requeridos, sobretudo porque o Distrito Federal chegou a apresentar manifestação preliminar nos autos da ação que foi extinta na Justiça Federal, conforme já mencionado, sendo que cópia dessa resposta acompanha a presente demanda no Anexo 19.

Digna de menção, neste ponto, a liminar concedida por esse Juízo nos autos do PJE nº 0704733-10.2021.8.07.0018, determinando suspensão do edital de concurso público para estudo preliminar de arquitetura para o Museu da Bíblia, de onde se extrai a seguinte passagem: “Se irá impactar diretamente sobre a escala monumental da concepção urbanística tombada como patrimônio histórico da Humanidade, qualquer intervenção no Eixo Monumental **deve ser precedida não apenas de extenso estudo de adequação ao tombamento, mas sobretudo da PRÉVIA consulta popular**” (grifou-se).

8.2 PEDIDOS FINAIS

Por todo o exposto, o Ministério Público requer o seguinte:

- a) **a citação dos réus**, nos endereços acima indicados, para integrarem a relação processual;
- b) **a confirmação dos pedidos apresentados em sede liminar**;
- c) **a expedição de mandado de verificação**, com o propósito de se certificar o estágio atual da obra;
- d) **a inversão do ônus da prova**, nos termos do artigo 373, § 1º do CPC;
- e) **no mérito, a procedência dos pedidos deduzidos na presente ação, a fim de que seja declarada a nulidade dos atos administrativos destituídos dos requisitos legais apontados na presente ação**, em relação ao licenciamento, à aprovação e à execução do projeto de construção do viaduto da EPIG e das intervenções previstas na



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Quarta Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 4ª Prourb

Avenida das Jaqueiras e no Parque da Cidade, especialmente daqueles praticados sem a efetiva participação da sociedade, quando a lei a exigir;

f) **a condenação dos réus ao pagamento dos ônus da sucumbência.**

Atribui-se à causa o valor de R\$ 27.227.792,53, estimado no processo licitatório para a execução da obra.

Pugna, por fim, pela **produção de todas as provas em direito admitidas**, notadamente a documental, constituída pelos documentos que instruem a inicial, requerendo, desde já, **a designação de audiência pública** sobre o objeto da presente ação, com base no art. 138 do Código de Processo Civil, de modo a propiciar a participação da sociedade civil organizada e demais interessados na discussão do tema tratado nos autos, que afeta a vida de milhares de habitantes do Distrito Federal.

Brasília-DF, 25 de agosto 2021.

DÊNIO AUGUSTO DE OLIVEIRA MOURA
Promotor de Justiça
(em substituição)