

**EXMº SR. JUIZ DE DIREITO DA VARA DE MEIO AMBIENTE,  
DESENVOLVIMENTO URBANO E FUNDIÁRIO DO DISTRITO FEDERAL**

COMPROVANTE DE PROTOCOLO  
1 - BRASILIA  
Protocolo: 2012.01.1.100061-6 02/07/2012 14:00:57  
Nome ação: 1208 - CIVIL PUBLICA  
Adv. Autor: DF333333 - MINISTERIO PUBLICO DO DISTRITO FEDERAL  
E TERRITORIOS  
Autor: MPDFT MINISTERIO PUBLICO DO DISTRITO FEDERAL E  
TERRITORIOS  
Reu: DF DISTRITO FEDERAL e outros

**O MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS**, no uso de suas atribuições constitucionais e legais previstas no art. 127 e no art. 129, inciso III, ambos da Constituição da República; com espeque no art. 6º, inciso VII, alínea "b", e inciso XIV, alínea "g", da Lei Complementar n.º 75/1993; e ainda com fundamento no art. 225, "caput" e parágrafos 1º, 3º e 4º, da Constituição, bem como nas disposições da Lei n.º 6.938/1981, da Lei n.º 7.437/1985, , propõe

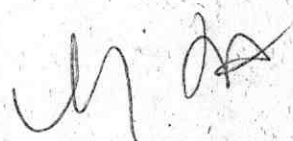
**AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DOS EFEITOS  
DA TUTELA**

em desfavor do

**DISTRITO FEDERAL**, na pessoa de seu representante judicial, o Procurador-Geral do Distrito Federal, com endereço na SAIN, Edifício Sede, Bloco "I", Brasília/DF;

**NOVACAP**, Companhia Urbanizadora Nova Capital do Brasil, empresa pública do Distrito Federal, , na pessoa de seu representante legal, o Presidente, com endereço no SAP, Lote B, Ed. Sede da NOVACAP, Brasília-DF; e

**CONSTRUTORA ARTEC S.A.**, na pessoa de seu representante legal, com endereço no SIA TR 6, s/n, lote 15, Guará/DF, CEP 71205-060, tel.: 32342888





para a defesa dos interesses difusos e/ou coletivos dos consumidores, do patrimônio público do Distrito Federal e dos direitos difusos e/ou coletivos relativos ao meio ambiente e à ordem urbanística da Capital Federal, com base nas razões de fato e de direito a seguir deduzidas.

## 1. OBJETIVO DA LIDE

Pretende-se, com a presente ação, a paralisação das obras referentes à implantação de ciclovia na Região Administrativa do Guará/DF, até que seja realizada audiência pública, nos moldes como determina o Estatuto da Cidade, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal e a Lei Orgânica do Distrito Federal, até que seja obtida a aprovação do órgão ambiental, e, em especial, até que o DETRAN/DF, autarquia distrital, com atribuição para tratar da circulação, garantindo a segurança e a fluidez nas vias, manifeste-se favoravelmente e de forma técnica e fundamentada sobre o projeto, aprovando-o sob o ponto de vista de segurança e fluidez do tráfego, e até que seja o projeto adequado às normas ambientais e de segurança.

## 2. DA LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO

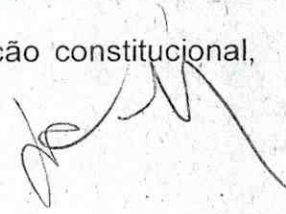
Com o advento da Constituição da República de 1988, o Poder Constituinte Originário conferiu ao Ministério Público a função institucional de proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos, valendo-se dos instrumentos do inquérito civil público e da ação civil pública para a sua proteção, conforme expresso no artigo 129, inciso III, da Constituição Federal.

Por sua vez, o legislador infraconstitucional, por meio da Lei Complementar n.º 75, de 20 de maio de 1993 – Lei Orgânica do Ministério Público da União –, reiterou os princípios constitucionais norteadores da atuação do Ministério Público quanto à tutela do patrimônio público e do meio ambiente, por meio da ação civil pública (artigo 6º, inciso VII, alínea “b”).

Corroborando o disposto na Constituição e nas Leis da República, a jurisprudência sedimentou o anseio emanado do Poder Constituinte Originário e, assim, insculpiu seu entendimento acerca da legitimidade do Ministério Público para a defesa do meio ambiente e do patrimônio cultural, “*verbis*”:

**"AÇÃO CIVIL PÚBLICA. LANÇAMENTO EM RIO DE ESGOTO SEM TRATAMENTO. ANTECIPAÇÃO DOS EFEITOS DA TUTELA PARA IMPOR À RÉ A REALIZAÇÃO DE OBRAS PARA SOLUCIONAR O PROBLEMA. REQUISITOS DO ART. 273 DO CPC. REEXAME DE PROVA. LEGITIMIDADE DO MINISTÉRIO PÚBLICO PARA A DEFESA DOS DIREITOS DIFUSOS.**

I – O Ministério Público, segundo expressa disposição constitucional,





tem legitimidade para promover ação civil pública em defesa do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos. É destes interesses que se cuida no caso, pois visa o parquet a coibir o lançamento em rio de esgoto não tratado, problema cuja solução, segundo procura demonstrar o autor, cabe à recorrente. (...) IV – Recurso especial improvido. (REsp 397.840/SP, Rel. Ministro FRANCISCO FALCÃO, PRIMEIRA TURMA, julgado em 21.02.2006, DJ 13.03.2006, p. 186)” (Grifo nosso)

Desse modo, resta evidente a legitimidade ativa do MINISTÉRIO PÚBLICO para a defesa do patrimônio público e social, do meio ambiente de direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico e de outros interesses difusos e coletivos, valendo-se dos instrumentos do inquérito civil público e da ação civil pública para a sua proteção, conforme expresso no artigo 129, inciso III, da Constituição Federal.

### 3. DOS FATOS:

Ainda no ano de 2011, a empresa pública NOVACAP – COMPANHIA URBANIZADORA DE BRASÍLIA promoveu a concorrência pública nº 037/2009 – ASCAL/PRES, visando à contratação de empresas para execução de diversos trechos da ciclovia a ser implantada no Distrito Federal (doc. em anexo).

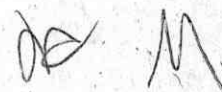
Sagrou-se vencedora do certame a CONSTRUTORA ARTEC S.A..

Homologado o resultado da licitação e celebrado o contrato administrativo, as obras já podem ser iniciadas.

Informa o Jornal do Guará (em anexo) que as obras teriam sido iniciadas, mas suspensas pela Administração Regional do Guará, após manifestação dos moradores pela paralisação em razão da falta de estudos e da falta de participação popular, pois a via, segundo o periódico passaria pelo Bosque verde lá existente.

Em algumas Regiões Administrativas como Sudoeste, Ceilândia e Brasília (Asa Norte e Asa Sul) as obras efetivamente já começaram, a despeito do descumprimento de requisitos legais, e em outras Regiões, como o Guará, estão na iminência de se iniciarem, razão pela qual o pedido também contempla a abstenção de dar início as obras dos trechos da ciclovia localizados no Guará ou suspendê-los, caso já tenham se iniciado.

A despeito do início da obra ou de sua iminência, e da realização da concorrência pública, apurou-se, a partir da leitura dos documentos que instruem a inicial e de informações prestadas em reuniões no Ministério Público do Distrito





Federal que nenhum dos projetos foi encaminhado ao DETRAN/DF para aprovação; não houve aprovação, ainda que por meio de autorização ambiental, do órgão ambiental local, desconhecendo-se ainda se as concessionárias de serviço público (CEB, CAESB e empresas de Telefonia) foram consultadas. **Ademais, não foram realizados estudos e consultas por meio de audiência pública para viabilizar a participação DE TODOS OS SEGMENTOS DA POPULAÇÃO, a fim de propiciar a gestão democrática da cidade e a proteção do patrimônio público também por parte da população.**

#### **4. DA LEGITIMIDADE PASSIVA "AD CAUSAM" DO DISTRITO FEDERAL NOVACAP E EMPRESA VENCEDORA DO PROCEDIMENTO LICITATÓRIO**

Nos termos do disposto no artigo 30 da Constituição Federal, compete aos municípios e – obviamente – ao Distrito Federal – ente anômalo da federação, cuja competência coincide também com a competência municipal – promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.

A NOVACAP, na qualidade de contratante da obra e a empresa CONSTRUTORA ARTEC S.A., na qualidade de contratada para execução da obra de implantação da ciclovia na Região Administrativa do Guará, também devem integrar o polo passivo da lide, pois que eventual deferimento do pedido lhes atingirá, já que suspenderá as obrigações fixadas no contrato administrativo celebrado entre as partes.

#### **5. DO DIREITO E DA PROVA DOCUMENTAL**

Ao realizar a licitação, a contratação e ao autorizar o início das obras o Distrito Federal não observou as disposições inseridas no art. 2º, inciso II, XII e XIII<sup>1</sup>; art. 43, inciso II<sup>2</sup>; art. 40, § 4º, incisos I e II<sup>3</sup>, todos da Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2011, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e

<sup>1</sup> Art. 2º da Lei n.º 10.257/2001. A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais: (...) II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; (...) XII – proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico; XIII – audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população; (...)

<sup>2</sup> Art. 43 da Lei n.º 10.257/2001. Para garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos: I – órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal; II – debates, audiências e consultas públicas;

<sup>3</sup> Art. 40 da Lei n.º 10.257/2001. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. (...) § 4º No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão: I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade; II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos; (...)



estabelece diretrizes gerais da política urbana – diploma legal conhecido como “Estatuto da Cidade”; não cumpriu o disposto no art. 23, inciso III; art. 24; art. 30 e art. 216 da Constituição Federal, bem como não observou as disposições contidas no artigo 21, inciso I, do Código de Trânsito Brasileiro, em razão da falta de oitiva prévia e participação do Detran/DF na elaboração do projeto de Ciclovia, com suas interferências e sinalizações nas vias do Distrito Federal<sup>4</sup>.

O MPDFT oficiou ao DETRAN, por duas vezes, requisitando informações sobre se esse Órgão foi ouvido ou participou da elaboração do projeto de ciclovias da Região Administrativa do Guará/DF.

O DETRAN, órgão com atribuição para tratar da educação para o trânsito, da engenharia e operação dos sistema viário urbano, da fiscalização do trânsito e apoio técnico em parceria com órgãos e entidades cujas atividades se relacionem direta e indiretamente com o trânsito, com vistas à melhoria no atendimento, tecnologia de ponta e segurança do trânsito, e que tem por objetivo proporcionar segurança e fluidez do trânsito viário à sociedade, contribuindo para melhor qualidade de vida, conforme Memorandos 0621/2011 e 046/2012 – Nupro/Detran-DF, cópia anexa, não foi instado a se manifestar sobre a aprovação do projeto sob este ponto de vista.

Neste expediente, datado de 07 de novembro de 2011, o analista de Trânsito do Detran/DF e representante do DETRAN/DF no Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas, instituído por meio do decreto Distrital 33.158/2011, e cuja atribuição seria “*Definir os critérios e as metas para implantação de infraestrutura para o trânsito de bicicletas e para a construção de ciclovias ou ciclofaixas*” já noticiava que “Praticamente todos os projetos executivos para a implantação das ciclovias estão licitados com exceção de duas regiões administrativas. (...)”. Desde a primeira participação no Comitê, dia **06 de outubro de 2011**, este analista recomendou o envio dos projetos ao Detran/DF para aprovação e paralisação das obras, sob pena de retrabalho caso sejam detectados pontos críticos para a segurança e fluidez no trânsito” e em respeito ao inciso II do artigo 21 do Código de Trânsito Brasileiro.

Nos termos do artigo 21 do CTB, *verbis*:

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua

<sup>4</sup> Segundo o artigo 3º, do regimento interno do Detran/DF este órgão tem as seguintes finalidades:

I - planejamento, administração geral, normatização, pesquisa e tratamento de dados;

(...)IV - educação para o trânsito;

V - engenharia e operação do sistema viário urbano;

VI - policiamento e fiscalização de trânsito;

X - apoio técnico em parceria com órgãos e entidades cujas atividades se relacionem direta ou indiretamente com o trânsito, com vistas à melhoria no atendimento, tecnologia de ponta e segurança do trânsito.

Art. 4º O Detran - DF tem por objetivo proporcionar segurança e fluidez do trânsito viário à sociedade, contribuindo para melhor qualidade de vida.



circunscrição:

(...) II – planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e segurança de ciclistas.

Sendo assim, verifica-se que a legislação de Trânsito não foi respeitada pelos réus, que subtraíram do órgão responsável pelo trânsito, DETRAN/DF, as atribuições que lhe foram instituídas por Lei Federal e pelo seu regimento interno.

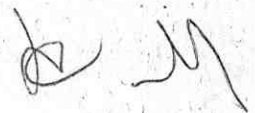
Em resposta ao segundo ofício o Detran/DF, por meio de seu Diretor-geral informou: "(...) o Detran, por fazer parte do Comitê de Mobilidade por Bicicleta, cujo projeto tem à frente a Casa Civil do DF, tomou conhecimento do início das obras e, assim, aguarda o envio dos respectivos projetos para viabilizar a adequação da sinalização, consoante as diretrizes aprovadas por aquele Comitê(...)"; o que confirma que o projeto não foi previamente submetido e aprovado pelo DETRAN/DF.

Registre-se, ainda, que o Diretor-geral do Detran, que não ocupa cargo técnico, informou que em sua opinião não haveria fator impeditivo para a continuidade da obra e que não teria como afirmar se algum servidor do Detran havia sido consultado sobre projetos de ciclovia, o que só confirma que o DETRAN/DF NÃO PARTICIPOU DA ELABORAÇÃO E APROVAÇÃO TÉCNICA DO PROJETO DE CICLOVIA da Região Administrativa do Guará, uma vez que os atos Administrativos se pautam pela legalidade, formalidade, publicidade e nos arquivos não consta oficialmente nenhuma participação do órgão técnico, com atribuição para garantir a segurança e fluidez no trânsito.

Não é possível a participação informal de uma autarquia como o DETRAN na aprovação dos referidos projetos, que requerem estudos, análise e pareceres fundamentados do corpo técnico do Detran/DF.

Tal fato é grave, uma vez que o DETRAN deve analisar a segurança e fluidez do trânsito com o fim não só de melhorar a qualidade de vida da população, mas, sobretudo, de evitar acidentes e mortes, pois as ciclovias se inserem no sistema de trânsito, com interferências em vias arteriais, coletoras e locais e, ainda com interface com os pedestres, o que requer um processo formal, documentado, com análise e aprovação fundamentada de forma que as sinalizações e interferências sejam tecnicamente definidas e assegurem a fluidez e a segurança dos ciclistas, dos pedestres e dos veículos motorizados.

Outro ponto que não foi analisado é a questão da necessidade de se implantar o projeto cicloviário em trechos de área verde, sem que haja um inventário florístico, uma análise do IBRAM e do Departamento de Parques e Jardins -DPJ da NOVACAP sobre os danos diretos e indiretos a espécimes arbóreas e a





necessidade de compensação ambiental prevista em lei local, pois as áreas verdes são importantes para a manutenção do clima, auxiliando no isolamento acústico, na permeabilização do solo, na oxigenação do ar e na manutenção da temperatura, evitando-se ilhas de calor.

Há fortes indícios de que o órgão ambiental e o DPJ não se manifestaram sobre a implantação da ciclovia. Ora, se há necessidade de autorização legal do Departamento de Parques e Jardins para a retirada e poda de árvores no Distrito Federal, o órgão ambiental local ao menos deveria analisar o projeto de implantação das ciclovias, com o fim de garantir a preservação do meio ambiente e do microclima local.

Em razão disso, os moradores dos conjuntos B da QE 19 e do Conjunto "A" da QE 21, segundo notícia do jornal do Guará, em anexo, "impediram o início da obra para preservar o bosque que plantaram e que daria lugar a nova pista."

Tal situação revela que a sociedade civil local também não foi chamada a participar da elaboração e implantação do projeto de ciclovias no Guará, por meio de audiência pública, em flagrante contrariedade aos princípios da gestão democrática da cidade e da democracia participativa, ao Estatuto da Cidade, ao Plano Diretor de Ordenamento Territorial e à Lei Orgânica do Distrito Federal.

Relembre-se o que diz o Estatuto da Cidade sobre a gestão democrática das cidades:

Art. 42 A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

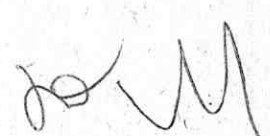
I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

**II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; (grifo nosso)**

III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

**V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais; (grifo nosso)**





XII – proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico; (grifo nosso)

XIII – audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população;” (Grifo nosso)

Art. 43. Para garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos:

I – órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal;

II – debates, audiências e consultas públicas;

III – conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal; (grifos nossos)

IV – iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

Sendo assim, não restam dúvidas quanto à legalidade e a relevância da participação popular, e, para que essa se dê de forma efetiva, a população deve ter acesso à integralidade das informações, impondo-se ao Poder Público a obrigação de disponibilizar **todos os documentos relativos ao tema da audiência pública**, dentre eles, estudos técnicos, justificativas técnicas e projetos à consulta pública com antecedência mínima de trinta dias da realização da respectiva audiência pública.

**A audiência pública, que não foi realizada**, teria por finalidade informar, colher manifestações, esclarecer dúvidas, debater os temas referentes à implantação do projeto de ciclovias, permitindo assim a escolha do projeto e do trajeto que mais preservasse as áreas verdes; que atendesse à segurança e a fluidez do trânsito; que garantisse a integração com outros modais, e que efetivasse a participação da população.

**O projeto de implantação de ciclovias, um modal ecológico, implica gasto de dinheiro público, escolha de trajeto, intervenções viárias, segurança da população, retirada de área verde, impermeabilização de solo, necessidade de integração com outros modais, educação da população, dentre outras questões.**

É importante registrar que o documento denominado Carta de Esclarecimentos (em anexo), subscrito por duas associações de ciclistas, a Associação Civil Rodas da Paz e a Sociedade das Bicicletas, demonstra que, apesar de seus interesses na instalação de ciclovias, posicionaram-se de forma contrária à instalação de ciclovias sem um estudo ou contagem de bicicletas e nas áreas verdes da capital, cobrando a sustentabilidade das ciclovias, planejamento cicloviário e “*não apenas*





obras”.

Por fim, a necessidade de consulta às concessionárias de serviço público (CEB, CAESB, NOVACAP e outras) fica patente na medida em que deveria haver informações acerca de eventuais interferências nas redes já instaladas.

Não há motivos para que a implantação da ciclovias se dê sem ser precedida de estudo cauteloso, oitiva da população por meio de audiência pública, consulta às concessionárias de serviço público, consulta ao DETRAN/DF, sem aqodamento, de forma a efetivamente preservar a qualidade de vida e fazer com que a população possa efetivamente usufruir desta nova opção de transporte.

Todavia, ao contrário, parece se tratar de um projeto de “Greenwashing”<sup>5</sup>, que parece ecológico, mas não é, que envolve alterações significativas nas áreas a serem construídas, que foi elaborado às pressas e sem o devido zelo, que está defasado em termos de pesquisa de demanda porque data de 2005 e sequer há detalhamento, ou então não foi apresentado ao MPDFT e que não ouviu a comunidade em audiência pública, o que põe em risco a qualidade de vida e a segurança dos cidadãos, além do gasto de dinheiro público.

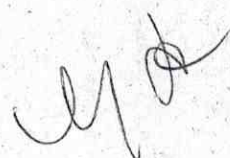
Neste ponto ressalte-se que nem o autor, por meio da assessoria técnica do Ministério Público, especializada nesta questão, pôde analisar de forma integral o plano, o que inviabilizou a compreensão e a identificação da maioria das alterações propostas no projeto.

Ora, uma vez descumpridos as normas legais e os requisitos prévios exigidos pelo nosso ordenamento jurídico para a realização de audiências públicas e os princípios que regem a participação popular e o acesso ao direito à informação, a participação do DETRAN na elaboração do projeto cicloviário, não resta outro caminho, senão o Poder Judiciário.

## 6. DA IMPRESCINDÍVEL PROTEÇÃO À ORDEM URBANÍSTICA E DA TUTELA INIBITÓRIA

A doutrina, acerca desse tema, entende que a Tutela Inibitória é um novo instrumento processual, com devida previsão legal, que visa a adaptar o Processo às situações que requerem precaução e prevenção, como situações em que é iminente o dano ambiental. A Tutela Inibitória além de garantir a efetividade dos

<sup>5</sup>**Branqueamento ecológico** ou **ecobranqueamento** (*greenwashing* em inglês) é um termo utilizado para designar um procedimento de marketing utilizado por uma organização (empresa, governo, etc.) com o objectivo de dar à opinião pública uma imagem ecologicamente responsável dos seus serviços ou produtos, ou mesmo da própria organização. Neste caso, a organização tem, porém, uma actuação contrária aos interesses e bens ambientais. <http://pt.wikipedia.org/wiki/Greenwashing>





princípios de proteção ambiental e urbanística; também reflete um processo de conscientização voltado à ideia de que os direitos precisam ser tutelados de forma preventiva: o Direito precisa chegar antes do fato. Outrossim, cumpre salientar que não se faz necessária prová científica e inequívoca para que a tutela pretendida seja deferida; o simples perigo de dano ambiental já é, por si só, suficiente ao deferimento da Tutela Inibitória.

Marinoni-leciona: *"A tutela inibitória, com efeito, não é simples decorrência da norma processual ou de direito material, mas fruto de uma elaboração dogmática criativa e impulsionada por uma postura crítica diante da necessidade de se conferir tutela adequada às novas situações jurídicas. (...) A doutrina italiana mais moderna entende que a inibitória prescinde dos possíveis efeitos concretos do ilícito ou, mais precisamente, que tal espécie de tutela deve tomar em consideração apenas a probabilidade do ilícito."*<sup>6</sup>

O doutrinador cita ainda, como exemplo do cabimento de tutela inibitória: *"(...) tutela destinada a impedir o prosseguimento de uma obra que está sendo construída em local proibido pela legislação ambiental. Em tal caso, ainda que a obra não esteja provocando dano ao ambiente, a tutela inibitória, inclusive a antecipada poderá ser concedida com base na probabilidade da continuação do ilícito."*<sup>7</sup>

Traçando um paralelo do exemplo citado por Marinoni com a situação *sub judice*, verifica-se que a tutela inibitória pleiteada com a pretensão de evitar que a construção da ciclovia se dê sem que tenha sido precedida de estudos técnicos para definir trajeto, retirada de espécies arbóreas, sem que Detran/DF retifique o necessário no projeto a fim de garantir segurança e fluidez no tráfego, sem que haja audiência pública, previamente divulgada, oportunizando a participação popular, o que, ao menos em tese viola as normas urbanísticas, ensejando danos ao ambiente artificial e à população, que não conseguirá circular com segurança no local, pondo em risco o direito fundamental à qualidade de vida no local (artigo 182, da CF).

Só a título de esclarecimento, relembra-se aqui que o conceito jurídico de meio ambiente, em sentido amplo, abrange toda a natureza original e artificial, assim como os bens culturais correlatos. O meio ambiente artificial seria constituído pelas edificações, equipamentos e alterações produzidos pelo homem. Em suma, os assentamentos de natureza urbanística e demais construções.<sup>8</sup>

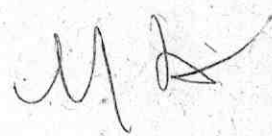
Diante da definição acima exposta, verifica-se o cabimento da tutela inibitória como forma de prevenir um dano à ordem urbanística, qual seja, o meio ambiente artificial e, no caso em comento, ante a possibilidade de eventual construção sem obediência às normas urbanísticas e procedimentos legais previstos.

## 7. DOS FUNDAMENTOS PARA A CONCESSÃO DO PEDIDO LIMINAR

<sup>6</sup> Marinoni, Luiz Guilherme. *Tutela Inibitória*. Revista Consulex – ano IV – nº 41 – maio/2000 – fls. 40/43.

<sup>7</sup> Marinoni, Luiz Guilherme. *Tutela Inibitória*. Revista Consulex – ano IV – nº 41 – maio/2000 – fls. 40/43.

<sup>8</sup> MILARÉ. Edis. *Direito do Ambiente*. 2ª ed. Revista, atualizada e ampliada. São Paulo: RT, 2001, ps. 64/65.





A prova inequívoca a convencer Vossa Excelência da verossimilhança das alegações consiste no fato de, a despeito de o DETRAN/DF não haver participado da elaboração nem aprovado o projeto cicloviário, as obras estão aptas a serem iniciadas, podendo-se citar o exemplo do Sudoeste, onde pessoas já sofreram acidentes devido às irregularidades e o risco iminentes de novos acidentes ante a falta de sinalização e de campanha educativa para a população seja instruída sobre como utilizá-la, sobre os sinais e sobre as vias preferenciais para os ciclistas ou veículos.

De tal fato, depreende-se a omissão clara dos réus, o que contribui para o fato consumado em detrimento do ordenamento urbano.

O fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação consiste no fato de que a obra segue, sem as especificações e estudos técnicos necessários pondo em risco a área verde, o microclima da região, a segurança das pedestres, ciclistas (risco de morte e acidentes) e dos usuário de veículos motorizados, uma vez que além de não existirem estudos técnicos, não há sinalização, tampouco se fez campanha educativa, isso sem falar no gasto de dinheiro público em obra com tantas falhas.

Todas essas irregularidades, ao menos em tese causam riscos ao ordenamento urbano e à sociedade e serão difíceis de serem reparadas (tudo sob a alegação do famigerado fato consumado), em prejuízo ao crescimento planejado e ordenado da Cidade (constitucionalmente garantido).

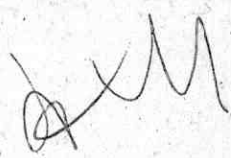
Relembre-se que no Distrito Federal é comum a prática de se permitir que ocorra o fato consumado para depois regularizá-lo, o que o Poder Judiciário deve prevenir e reprimir por constituir ultraje ao ordenamento urbano.

Postas as razões o MPDFT pugna pela concessão da antecipação dos efeitos da tutela, com pretensão inibitória, a fim de evitar que a obra seja iniciada sem que as irregularidades apontadas sejam sanadas previamente, bem como de evitar danos ao ordenamento urbanístico, à qualidade de vida dos cidadãos e à integridade e vida dos motoristas, dos ciclistas e dos pedestres, determinando-se aos réus que se abstenham de dar início às obras sem que o DETRAN seja formalmente ouvido e que o projeto seja adequado para garantir a segurança e fluidez no trânsito, bem como sem que o IBRAM se manifeste formalmente e fundamentadamente sobre a questão ambiental; sem que haja audiência pública e sem que as concessionárias de serviço de infraestrutura se manifestem.

## 8. DO PEDIDO FINAL

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

- 1) a **citação dos réus**, nos respectivos endereços indicados na inicial, para, se quiserem, contestarem os pedidos;





2) seja confirmada a procedência dos pedidos de ordem liminar constantes desta ação civil pública;

3) sejam os réus condenados ao cumprimento da obrigação consistente em não realizar as obras ciclovias na Região Administrativa do Guará, sem que:

3.1 haja a adequação técnica necessária a ser feita pelo DETRAN/DF e DER/DF, a fim de garantir a segurança e a fluidez do trânsito no local;

3.2 haja manifestação formal e fundamentada por parte do IBRAM;

3.3 haja autorização pela Administração Regional, com oitiva da NOVACAP, para a retirada de espécies arbóreo arbustivas, nos termos do Decreto Distrital nº 14.783/1993;

3.3 haja audiência pública a fim de submeter o projeto aos cidadãos;

3.4 haja anuência das concessionárias de serviços públicos do Distrito Federal.

4) a produção de todas as provas admitidas em Direito, principalmente prova documental, depoimento pessoal dos réus, sob pena de confissão, oitiva de testemunhas, realização de perícias e inspeções judiciais; e

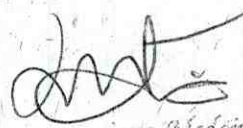
5) a condenação de todos os réus, ao pagamento de custas processuais, honorários advocatícios e demais despesas processuais.

Atribui-se à causa, para efeitos meramente fiscais, o valor estimado de R\$ 1.000,00 (um mil reais).

Junta-se à presente petição inicial, os anexos numerados.

Brasília-DF, 29 de junho de 2012.

  
Marisa Isar  
Promotora de Justiça  
MPDFT

  
Juliana Medeiros Costa  
Promotora de Justiça  
MPDFT