



**MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO**  
**MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS**  
**1ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DA ORDEM URBANÍSTICA**

**ATA DA REUNIÃO SOBRE CICLOVIAS NA ÁREA TOMBADA**

**Data:** 17/05/2012

**Local:** Sala 923, edifício-sede/MPDFT

**Horário:** 16h

**1. PARTICIPANTES:**

- A reunião foi aberta pelo Promotor de Justiça, PAULO JOSÉ LEITE FARIAS, estando presentes os Promotores da PROURB e PRODEMA, representantes do Governo, da UNB e da Comunidade e de ONGs, conforme nomes elencados na lista de presença em anexo.

**2. DISCUSSÃO DA PAUTA:**

<b>Assuntos</b>
Na abertura da reunião, Dr. PAULO JOSÉ resumiu o histórico da elaboração do projeto, ressaltando que o maior problema encontrado é a falta de consulta ao IPHAN, criando com isso problema na implantação do sistema cicloviário no Plano Piloto. Lembrou que há um entendimento de que o Estado deve incentivar a criação de ciclovias como política de estado, no entanto, deve-se seguir a ordem urbanística vigente respeitando assim a área tombada da capital. Explicou a metodologia da reunião, que ocorreria da seguinte forma: primeiro daria a palavra aos representantes do Governo, em seguida, aos líderes da Comunidade e das ONGs e, por último, aos representantes da UNB.
ALFREDO GASTAL, representante do IPHAN, reconheceu que houve um erro da burocracia estatal em se fazer o projeto das ciclovias na área tombada sem o conhecimento dos moradores. O problema foi a surpresa pois o assunto já foi extremamente detalhado, tendo recebido o projeto desde 2008. Sustenta que a proposta não é uma agressão ao tombamento ou a vida das pessoas. Comprometeu-se a encaminhar a resposta do ofício que foi feito pela Secretaria de Obras que no seu entender foi satisfatório.
DANILO AUCÉLIO, Secretário de Obras, informou que desde 2008 trabalha com o projeto executivo da malha cicloviária do Distrito Federal, e admitiu que poderia ter sido feito um trabalho com a comunidade para a divulgação do projeto. Informou da existência de um Comitê específico dentro do Gabinete Civil do atual Governo tratando do projeto cicloviário.
JOSÉ RICARDO, representante do Comitê Gestor da Política de Mobilidade por Bicicleta, esclareceu que o Comitê não tem como objetivo único fazer ciclovia, mas trabalha também para implantar um sistema



ciclovitário, com a criação de ciclofaixas, faixas compartilhadas, etc.

Estrutura essa política ciclovitária em 3 vertentes:

- Infraestrutura: ciclovias e mobiliários, tais como paraciclos, bicicletário. Dentro dessa dimensão, ressaltou a importância da questão da integração dos modais, principalmente no que tange ao modal rodoviário;
  - Serviço: como exemplo, a oferta de aluguel de bicicleta;
  - Cultura: campanhas publicitárias e educativas de incentivo ao uso ou de segurança no trânsito.
- Discorreu sobre a questão das ciclovias de lazer, das bicicletas como transporte escolar, citando como exemplo o projeto "Caminho para Escola".

Está trabalhando para disponibilizar até o fim de semana o projeto das ciclovias na internet.

JOSÉ ALVES BEZERRA, representante do DETRAN, explicou que a grande preocupação é com a questão da segurança. Quanto ao Sudoeste reconhece algumas inconsistências quanto à preferência das vias, ressaltando que essa ciclovía vai sofrer correções. Afirmou que a inviabilização da Ciclovía no Plano Piloto seria um retrocesso.

O Administrador do Sudoeste limitou-se a informar que a ciclovía do Sudoeste decorreu do projeto "Pedala DF 2009" - sendo fruto de uma obra de compensação ambiental de uma empresa particular.

PAULO CAVALCANTE, arquiteto, autor do projeto de ciclovía em execução, informou que os estudos começaram em 2005, nos quais se constatou que as maiores demandas de ciclovias são para as universidades e do Cruzeiro para o SMU. No projeto de 2005, entendeu-se que o ciclista não poderia transitar na via expressa.

Que o projeto em Brasília se prendeu a própria concepção do Plano - o que se buscou foi a ideia das áreas verdes para os pedestres e das vias para os carros. Pensou-se nas crianças circulando de bicicletas, buscando-se assim as áreas verdes na W4 e áreas sombreadas na L2. Depois surgiram a W4 e L2, as rotas transversais e também cinturões verdes da W1 e L1, e também a ciclovía para a UNB, Lago Norte e Lago Sul.

Que há polêmica quanto à sinalização, pois a Resolução 160 do DENATRAN reconhece prioridade ao ciclista, contudo na via de grande fluxo de veículo pede-se que se sinalize. Que se procurou no projeto concentrar a travessia de ciclistas em travessia de pedestre, com a colocação de placa de ciclista junto com a do pedestre. Disse que, sempre que possível, deverá separar o ciclista do pedestre, buscando, assim, evitar atropelamento, contudo, em determinados trechos, terá que haver compartilhamento.

Quanto ao aspecto do paisagismo, informou que o projeto não previu a derrubada de nenhuma árvore. Que a ciclovía construída em concreto independe da área verde e tem 2 metros e meio de largura. Que a ideia é recuperar todo o passeio do pedestre ao lado da ciclovía.

A representante da Comunidade da Asa Norte, MARIA DAS GRAÇAS BORGES MOREIRA manifestou-se favorável ao projeto. Informou que os moradores, prefeitos e síndicos com quem conversou também são favoráveis.

A representante da Comunidade da Asa Sul, HELIETE BASTOS, ressaltou que a comunidade desconhece totalmente o projeto, sugerindo, assim a realização de audiência pública para divulgá-lo. Quanto à questão das árvores, disse ter a informação de que as obras estão comprometendo as raízes superficiais das árvores e que essas poderão cair e, finalmente, que a obra, apesar de embargada pelo IPHAN não foi paralisada.

ARMANDO ISMAIL, representante da Asa Sul, defendeu a ideia da ciclovía como uma malha integrada aos demais modais. Reclamou um acompanhamento efetivo do Governo e o fornecimento de informações para o melhor acompanhamento da obra. Indagou o custo do projeto e qual o seu critério de economicidade. A crítica é em relação a proposta de ter sido escolhido o projeto do caminho mais longo para o ciclista.

A representante da ONG Rodas da Paz, Beth Davison, informou que participou desde o primeiro momento das discussões para a elaboração desse plano ciclovitário e tem a convicção de que a ciclovía é bem-vinda. Quanto ao compartilhamento da ciclovía com o automóvel, manifestou-se pela necessidade de se fazer a ciclovía segregada, porque Brasília tem um trânsito muito violento. Que vê de forma positiva o compartilhamento das calçadas com o pedestre, com a criação de ciclofaixas largas e compatíveis com a circulação de bicicletas.



A representante da Sociedade das Bicicletas, FERNANDA, questiona o programa do uso das bicicletas, pois não está claro se os pedestres terão prioridade. A crítica é que se prefere segregar os ciclistas nas ciclovias em vez de permitir que se compartilhe as vias com os veículos. Questiona a forma como o Comitê está funcionando porque não disponibiliza os projetos. Falou da moderação de tráfego e das calçadas compartilhadas.

CARLOS PENA BRESCIANINI explicou que há três categorias de vulneráveis: motocicletas, ciclistas e pedestres. Que em 2010, 66% dos acidentes envolveram a categoria dos vulneráveis. Defende a segregação das ciclovias, argumentando que o frágil não pode se misturar ao blindado. Criticou o que foi feito no Governo de Arruda em pintar as faixas nas vias de acostamento. Defendeu o uso de barreira física para proteger o ciclista.

ANTONIO JOAQUIM, Prefeito da Asa Norte – 410N, disse que todos os Prefeitos, com exceção da Quadra 416N, são favoráveis à construção da ciclovia. Que os erros são questões pontuais, arrolando como um dos problemas a questão da iluminação.

GRACO, Diretor de Preservação da SEDHAB, mencionou que a ciclovia observará o conceito de cidade-parque. Defende a intensificação do uso das ruas pelos pedestres. Informou que realizou visita técnica no local e verificou que as raízes de árvores estão sendo cortadas pelas máquinas o que poderá ocasionar quedas de árvores. Quanto ao tombamento, não vê qualquer violação. Reconhece que o projeto peca no aspecto da sua publicidade e que as questões pontuais são de fácil solução.

MARA, representante de uma das ONGs, afirmou que o projeto em execução desconsiderou o perfil do usuário de bicicleta e desconsiderou também o bom senso, pois já há um caminho na Superquadra, não havendo necessidade de ser criado outro. Quanto às mortes, o estudo aponta que o índice maior é em relação aos ciclistas de deslocamento (em até 30 km não há morte). Que os órgãos do Comitê não pensaram na redução da velocidade que permitiria o compartilhamento das vias entre ciclistas e motoristas. Que a sociedade civil tem seis assentos, porém devido às dificuldades de se conciliar os horários de trabalho dos representantes com os horários das reuniões, somente dois representantes efetivamente participam. Que esses representantes fazem recomendações ao Comitê sem qualquer resultado prático no projeto. Concluiu que as ciclovias como estão sendo implantadas serão utilizadas para lazer e não para mobilidade urbana, pois são construídas entre as árvores de forma sinuosa.

O titular da 1ª Promotoria de Justiça de Defesa do Meio Ambiente e Patrimônio Cultural (Prodema), ROBERTO CARLOS BATISTA, perguntou se existe autorização dos órgãos ambientais e sanitários para a implantação desse projeto e os representantes da Novacap e Ibram informaram que possuem tal documentação.

O titular da 1ª Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística, DÊNIO AUGUSTO DE OLIVEIRA MOURA, ressaltou que todos os problemas seriam evitados se fosse dada publicidade ao projeto e que o fato do projeto ser ciclovia não isenta o Governo do dever de debatê-lo com a sociedade. Enfatizou o fato da licença ter ocorrido em 10 de maio de 2012, após o início das obras no Plano Piloto, e sobre a necessidade de maior rigor procedimental para licenciamento de obras da espécie.

Em seguida, o Dr. Paulo Leite agradeceu e fechou a reunião, lembrando a necessidade do Governo respeitar o embargo do IPHAN.