



**MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb**

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

"Uma flor nasceu na rua! Passem de longe, bondes, ônibus, rio de aço do tráfego. Uma flor ainda desbotada ilude a polícia, rompe o asfalto. Façam completo silêncio, paralistem os negócios, garanto que uma flor nasceu". (Trecho do poema "A flor e a náusea" (1945), de Carlos Drummond de Andrade).

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS, por intermédio da Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística – 1ª Prourb, com fundamento nos artigos 127 e 129, incisos II e III, ambos da Constituição Federal; artigos 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**, na pessoa de seu representante judicial, o(a) Procurador(a)-Geral do Distrito Federal, com endereço no Setor de Administração Municipal (SAM), bloco I, Ed. Sede, Brasília-DF – CEP: 70620-090;



A presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prouurb

- 2) **COMPANHIA URBANIZADORA DA NOVA CAPITAL DO BRASIL - NOVACAP**, empresa pública do Distrito Federal, na pessoa de seu representante legal, o(a) Presidente, com endereço no Setor de Áreas Públicas (SAP), lote B, Ed. Sede, Brasília-DF - CEP: 71.215-000;
- 3) **COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL - METRÔ-DF**, empresa pública do Distrito Federal, na pessoa de seu representante legal, o(a) Presidente, com endereço na Avenida Jequitibá, lote 155 – Águas Claras-DF - CEP: 71.929-540; e
- 4) **DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL – DETRAN-DF**, autarquia do Distrito Federal, na pessoa do seu representante legal, o(a) Diretor(a)-Geral, com endereço no Setor de Administração Municipal (SAM), lote A, bloco B, Ed. Sede, Brasília-DF - CEP: 70.620-000;

para a defesa dos interesses difusos dos cidadãos do Distrito Federal em relação à mobilidade urbana, com base nas razões de fato e de direito a seguir deduzidas.

1) OBJETIVO DA PRESENTE AÇÃO

A presente ação visa à imposição de obrigação de fazer aos réus no sentido da disponibilização de bicicletário na Rodoviária de Brasília, com dimensões e recursos de segurança compatíveis com as características do local, além da integração das ciclovias, ciclofaixas e calçadas que servem ou deveriam servir o referido terminal rodoviário e metroviário, de modo a oferecer um traçado contínuo, bem iluminado e sem obstáculos para ciclistas e pedestres, sejam eles usuários do serviço público de transporte coletivo ou cidadãos que trabalhem ou simplesmente transitem pela área, situada no coração da cidade e local de passagem diária de milhares de pessoas provenientes de todas as partes do Distrito Federal e da região metropolitana.



A presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

2) 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 dispôs:

“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, a 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 “**as causas relativas ao ‘meio ambiente urbano’, compreendendo os espaços urbanos, edificados ou não, destinados ao uso público [...]**”.¹

No caso, “o meio ambiente urbano” integra o próprio objeto da ação, pois a mobilidade urbana é um aspecto indissociável do ordenamento territorial, tanto que o PDOT-DF possui um capítulo dedicado ao Sistema de Transporte, ao Sistema Viário e de Circulação e à Mobilidade, além de estabelecer o conteúdo mínimo do Plano Diretor de Transporte do Distrito Federal.

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) LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO

¹ Resolução TJDFT nº 03, de 30 de março de 2009, artigo 2º, inciso II.





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

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 e de outros interesses difusos e coletivos, com o intuito precípua de assegurar qualidade de vida às presentes e futuras gerações.

4) LEGITIMIDADE PASSIVA DOS RÉUS

O **DISTRITO FEDERAL**, por intermédio da **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE – SEMOB**, é responsável pela elaboração e implementação da política local de mobilidade urbana, que abrange, no que interessa à presente ação, a infraestrutura de transporte coletivo de passageiros, inclusive os terminais rodoviários e estações de metrô; a infraestrutura de transporte por bicicleta (sistema ciclovitário); e a malha de calçadas do Distrito Federal². A manutenção e gestão da Rodoviária de Brasília, especificamente, está a cargo da **ADMINISTRAÇÃO DA RODOVIÁRIA DE BRASÍLIA**, vinculada à **SECRETARIA EXECUTIVA DAS CIDADES**.

A execução de parte dessa política é confiada a entidades da Administração indireta, como é o caso da **NOVACAP**, à qual 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, como é o caso da Rodoviária de Brasília, ou de outras obras públicas que lhe forem atribuídas³; do **METRÔ-DF**, ao qual compete planejar, projetar, construir, operar e manter o sistema de transporte coletivo sobre trilhos no Distrito Federal⁴; e do

²Decreto Distrital nº 39.610/2019, artigo 26.

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

⁴Lei Distrital nº 513, de 28 de julho de 1993.





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prouurb

DETRAN-DF, autarquia responsável pela análise dos projetos de sistemas viários, inclusive o ciclovitário.

A inclusão do **METRÔ-DF** se deve ao fato de que a estação central do metrô é interligada à Rodoviária de Brasília, de modo que a ausência de bicicletário e a falta de integração entre as ciclovias, ciclofaixas e calçadas no local afeta os usuários desses dois modais de transporte.

Quanto ao **DETRAN-DF**, o Código de Trânsito Brasileiro⁵ 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, diante de suas competências em relação ao objeto da demanda.

5) FATOS E FUNDAMENTOS JURÍDICOS

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, garante ampla participação da sociedade no processo de planejamento, fiscalização e avaliação da política local de mobilidade urbana.⁶

Com o propósito de assegurar a efetividade dessa participação e, em última análise, o respeito aos direitos e garantias relacionados a essa política, foi instituída,

⁵ Lei Federal nº 9.503/1997, artigos 21, inciso II, e 24, inciso II.

⁶ Lei Federal nº 12.587/2012, artigos 7º, inciso V, e 14, inciso II.





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

em novembro de 2019, a **Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável⁷ e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade**, composta por representantes do MPDFT e da sociedade civil organizada, cujo objetivo principal é a criação de espaço democrático de discussão, articulação e busca de soluções compartilhadas para as questões relacionadas à mobilidade urbana, na perspectiva do desenvolvimento sustentável.

Nesse processo em permanente evolução, o Ministério Público tem buscado promover a articulação de diversos atores sociais que se dedicam à causa da mobilidade urbana, e, paralelamente, tem se valido das demandas apresentadas no âmbito da Rede, assim como da experiência e dos conhecimentos técnicos de seus integrantes, para orientar sua atuação em defesa da sociedade.

Uma das primeiras ações concretas da Rede Urbanidade foi a realização de vistoria, no dia 13 de fevereiro do corrente ano, na Rodoviária de Brasília, com o objetivo de verificar as condições de infraestrutura e acessibilidade do local, tendo em vista o seu grande número de usuários e sua importância estratégica para o sistema de mobilidade do Distrito Federal (**Anexo 1**).

A diligência, acompanhada por analistas periciais do MPDFT, resultou na elaboração do Relatório Técnico nº 0393/2020 - APAEL/SPD, que, entre diversas outras irregularidades, apontou: (1) a inexistência de bicicletário/indisponibilidade de paraciclos e (2) a ausência de integração entre as ciclovias, ciclofaixas e calçadas que servem o referido terminal (**Anexo 2**). Tais irregularidades, apontadas no item 3, alíneas B e C, e no Anexo A, itens 02 e 03 do referido Relatório, compõem o objeto da presente demanda e serão analisadas separadamente.

⁷ O artigo 2º Lei Distrital nº 4.566/2011 (Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU) define mobilidade urbana sustentável como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visem proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e rural, priorizando os modos de transporte coletivo e não motorizados de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Proureb

Antes, porém, importa destacar alguns dos princípios e diretrizes que norteiam as políticas nacional e distrital de mobilidade urbana.

Vale lembrar, de início, que a Emenda nº 90, de 15 de setembro de 2015, inseriu expressamente o **transporte** no rol dos direitos sociais assegurados pela Constituição Federal (CF/88), alçando-o, assim, à categoria de **direito fundamental**.

A Lei Orgânica do Distrito Federal, por sua vez, arrola entre os princípios norteadores da política de desenvolvimento urbano, o acesso de todos a condições adequadas de transporte e o combate a todas as formas de poluição⁸, ao mesmo tempo em que define o meio ambiente e o transporte como “condicionantes e determinantes” para a garantia do direito à saúde⁹, e o atendimento das demandas da sociedade na área de transporte, como um dos objetivos prioritários do Distrito Federal¹⁰.

O artigo 335 da LODF prevê ainda:

“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.

§ 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.

No plano infraconstitucional, tais direitos e garantias encontram-se igualmente albergados.

⁸ LODF, artigo 314, parágrafo único.

⁹ LODF, artigo 204, § 1º.

¹⁰ LODF, artigo 3º, inciso VI.





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

A Lei Federal nº 12.587, já mencionada, adota como princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte coletivo; 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, entre outros.¹¹

Essa mesma lei elenca, entre as diretrizes da PNMU, 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; e a mitigação dos custos ambientais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.

No âmbito local, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial enumera, entre as diretrizes setoriais para o transporte e a mobilidade no Distrito Federal, a implementação da integração multimodal dos serviços do sistema de transporte coletivo; a promoção de um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano e rural que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento; a promoção do acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável; e a racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização dos espaços urbanos e rurais e do sistema de transporte¹².

Da mesma forma, o Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal – PDTU, instituído pela Lei Distrital nº 4.566, de 04.05.2011, fundamenta-se na articulação dos vários modos de transporte com a finalidade de atender às exigências de

¹¹ Lei Federal nº 12.587, de 03.01.2012, artigo 5º.

¹² Lei Complementar Distrital nº 803/2009, artigos 18 e 21.





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

deslocamento da população¹³.

A proposital remissão a todos esses dispositivos tem por finalidade evidenciar o quão abundante e incisiva é a legislação sobre o tema, sendo certo que as normas que integram a política de mobilidade urbana, ainda quando materializadas na forma de diretrizes ou objetivos gerais, tanto no âmbito nacional quanto local, possuem eficácia imediata no sentido de balizar a atuação do administrador público.

No que concerne aos direitos e garantias que a presente ação busca proteger, especificamente, a legislação do Distrito Federal é ainda mais contundente, como veremos a seguir:

5.1) INEXISTÊNCIA DE BICICLETÁRIO E PARACICLOS

Há quase 14 (quatorze) anos, a Lei Distrital nº 3.885, de 07 de julho de 2006, estabeleceu o seguinte:

“Art. 1º Fica assegurada à população do Distrito Federal a **Política Ciclovária 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:

I – o desenvolvimento de atividades relacionadas com o sistema de mobilidade ciclovária e de pedestres;

¹³ Lei Distrital nº 4.566, de 04.05.2011, artigo 2º.





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

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;

IV – o acesso à tecnologia: bicicleta e mobiliário;

V – a eliminação de barreiras urbanísticas aos ciclistas;

VI – a implementação de infraestrutura cicloviária, ciclovia, ciclofaixa, faixa compartilhada, bicicletário, paraciclo, sinalização e similares;

VII – a inserção da bicicleta no sistema viário e a integração ao sistema de transporte público existente no Distrito Federal;

[...]

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

[...]

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;

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 presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

A Lei Distrital nº 4.397, de 27 de agosto de 2009, a seu turno, reforçou a obrigatoriedade da instalação de bicicletários e paraciclos em locais como a Rodoviária de Brasília, nos seguintes termos:

“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.**

Art. 2º O Sistema Ciclovitário do Distrito Federal será formado por:

I – rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II – locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Art. 3º O Sistema Ciclovitário do Distrito Federal deverá:

IV – agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

[...]

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do Sistema de Transporte coletivo, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos; os edifícios públicos, as indústrias, as escolas, os centros de compras, os condomínios, os parques e outros locais de grande afluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.

[...]

Art. 10. O Governo do Distrito Federal deverá viabilizar a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e estações de ônibus, Metrô e VLT –



A presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Proureb

Veículo Leve sobre Trilhos e corredores de transporte coletivo, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local e mesmo para a implantação de bicicletários.

Art. 13. A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, deverão ter controle de acesso, a ser aprovado pelo órgão executivo de trânsito”. Grifou-se.

Como se não bastasse, a Lei Distrital nº 4.423, de 10 de novembro de 2009, ainda prevê:

“Art. 1º Fica instituída a obrigatoriedade da instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande fluxo de público no Distrito Federal.

[...]

Art. 3º A segurança dos ciclistas e pedestres é fator determinante para a definição do local da implantação do estacionamento de bicicletas”. Grifou-se.

Verifica-se, assim, que não se trata de mera faculdade da Administração disponibilizar tais equipamentos, mas de obrigação legal que há muito vem sendo negligenciada pelos réus. É inconcebível que o principal terminal rodoviário e metroviário da capital da República, a Rodoviária de Brasília, seja desprovido de um bicicletário e de paraciclos compatíveis com as características e relevância do local para o sistema de mobilidade do Distrito Federal.

Quanto maior o número de bicicletas utilizadas como meio de deslocamento, menor a quantidade de carros nas ruas, menor o nível de poluição sonora, atmosférica e visual e, conseqüentemente, melhor a qualidade de vida da população, inclusive no que diz respeito à saúde.



A presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

Com efeito, a ausência de bicicletário na Rodoviária de Brasília afeta diretamente a almejada integração entre os diferentes modais de transporte (metrô, ônibus, bicicleta, andar a pé), que não tem outro objetivo senão assegurar ao usuário a opção pelos meios de transporte que melhor se adaptem à sua rotina diária, ressaltando-se ser dever de todos, poder público e coletividade, defender e preservar o meio ambiente para as presentes e futuras gerações¹⁴.

Importa ressaltar, por outro lado, que a Rodoviária de Brasília já contou com um bicicletário, conforme se observa nas imagens a seguir, o qual foi desativado sem o oferecimento de alternativas aos usuários daquele terminal.



Fig. 1. Espaço que abrigava as vagas para ciclistas na Rodoviária, antes de ser desativado. Foto: Uirá Lourenço, Abril/2012.

¹⁴ Constituição Federal de 1988, artigo 225.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb



Fig. 2. Placa depredada que indica o acesso ao antigo bicicletário. Foto: Uirá Lourenço, Fevereiro/2019.



Fig. 3. Situação atual do antigo bicicletário, cujo acesso encontra-se interditado ao público. Foto: Uirá Lourenço, Fevereiro/2020.

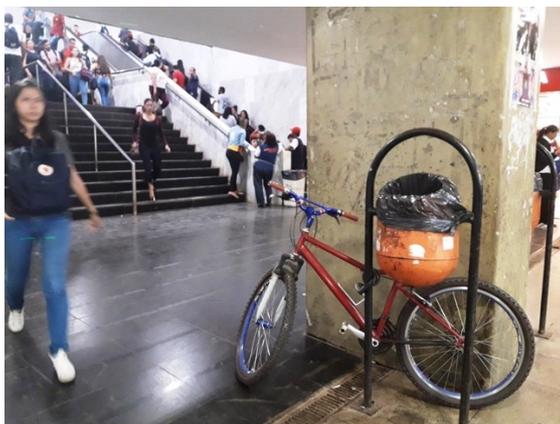


Fig. 4. Local improvisado no interior da Rodoviária para deixar a bicicleta, acorrentada à lixeira. Foto: Uirá Lourenço, Março/2019.



Fig. 5. Local improvisado na parte externa da Rodoviária para deixar a bicicleta, acorrentada ao parapeito da via. Foto: Uirá Lourenço, Fevereiro/2020.

Questionada pelo Ministério Público sobre as providências adotadas pelo GDF para disponibilizar infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas na Rodoviária de Brasília, a Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB se limitou a informar o seguinte¹⁵ (**Anexo 3**):

“a. A Diretoria de Ciclomobilidade realizou vistoria dia 12 de julho (*sic*) às 10:30 horas, no Terminal da Rodoviária do Plano Piloto, **na ocasião foi verificado que não existe bicicletário, porém foi constatado que**

¹⁵ Ofício nº 213/2020 - SEMOB/GAB, de 17 de março de 2020.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

na parte inferior do terminal, próximo a estação do metrô, existem paraciclos com capacidade para o estacionamento de 20 bicicletas. Entretanto no dia da visita, o local estava fechado e inacessível, permanecendo assim até o momento. Grifou-se.

Informamos ainda que esta Secretaria de Transporte e Mobilidade - SEMOB, **está em vias de finalizar edital de licitação para a instalação de Paraciclos em todo o Distrito Federal**, dando preferência a terminais de ônibus e locais de grande circulação”.

A Secretaria Executiva das Cidades, por intermédio da Unidade de Administração da Rodoviária e Área Central de Brasília, informou, a seu turno, haver encaminhado o Ofício nº 72/2019 – SEGOV/SECID/UARB à Novacap (processo 00090-00033989/2019-21), solicitando a implementação de novos bicicletários nas alças oeste e leste da Rodoviária. Ressaltou, no entanto, que o Serviço de Execução de Obras do Departamento de Edificações da Novacap entendia que o atendimento da demanda seria responsabilidade da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH¹⁶ (Anexo 4).

Conforme se vê, existe um conflito no âmbito do GDF acerca do órgão/entidade responsável pela implementação do bicicletário, o que acaba prejudicando os usuários do serviço.

Fato é que o próprio Distrito Federal reconhece que a Rodoviária de Brasília não dispõe de um bicicletário e que os poucos paraciclos existentes, apesar do fluxo diário de pessoas no local, estão indisponíveis para o público.

A propósito, o artigo 8º da Lei Distrital nº 4.397/2009, supramencionada, faz a seguinte distinção entre bicicletário e paraciclo:

“§ 1º O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

¹⁶ Ofício nº 61/2020 - SEGOV/SECID/UARB, de 09 de março de 2020.





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prouurb

§ 2º O paraciclo é o local destinado ao **estacionamento de bicicletas de curta e média duração** em espaço público, equipado com dispositivos para sua instalação”. Grifou-se.

Dessa forma, a existência de licitação em curso para instalação de paraciclos, embora importante, não é suficiente, por si só, para solucionar o problema verificado na Rodoviária de Brasília, que demanda a disponibilização de “**local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas**”, isto é, um bicicletário, com todos os recursos de acessibilidade, segurança e controle de acesso garantidos por lei.

A segunda irregularidade combatida pela presente ação é a ausência de integração entre as ciclovias, ciclofaixas e calçadas que servem o local.

5.2) AUSÊNCIA DE INTEGRAÇÃO DAS CICLOVIAS, CICLOFAIXAS E CALÇADAS

Conforme já foi salientado, a LODF incita o Poder Público do Distrito Federal a estimular o uso de veículos não poluentes e que viabilizem a economia energética, mediante campanhas educativas e construção de ciclovias em todo o seu território¹⁷.

De outra parte, a legislação distrital supramencionada determina a priorização dos meios de transporte não motorizados¹⁸; 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; a eliminação de barreiras urbanísticas aos ciclistas; a inserção da bicicleta no sistema viário e sua integração ao serviço de transporte público existente¹⁹; o desenvolvimento de projetos e obras de infraestrutura para não motorizados; e a

¹⁷ LODF, artigo 335, § 2º.

¹⁸ Lei Distrital nº 3.885/2006, artigo 1º, parágrafo único.

¹⁹ Lei Distrital nº 3.885/2006, artigo 2º, incisos II, V e VII.





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

implementação de melhorias de infraestrutura que favoreçam os deslocamentos a pé e em bicicleta²⁰.

Com esse propósito, o artigo 24 do PDTU inclui entre os objetivos fundamentais do sistema viário o desenvolvimento e a implementação de planos de mobilidade e circulação locais, com medidas como hierarquização viária, revisão da circulação, adequação da geometria, sinalização, articulação com sistema viário principal, e de proteção aos pedestres e ciclistas; além de soluções viárias que priorizem os modos não motorizados e o transporte coletivo.

Dessa forma, a ausência de definição técnica acerca das prioridades e dos locais de intersecção das ciclovias com o restante do sistema viário que garante a Rodoviária de Brasília, inclusive calçadas, tem gerado insegurança para pedestres e ciclistas, além de apreensão para motoristas de ônibus e usuários de veículos automotores.

Cumprido destacar que, além da insegurança para os ciclistas que já transitam pelo local regularmente, a ausência de infraestrutura cicloviária dificulta a disseminação da cultura da bicicleta no DF. Cerca de 700 mil pessoas passam pela Rodoviária de Brasília todos os dias. Além de servir como terminal de transporte (ônibus e metrô), a Rodoviária possui comércio diversificado (lojas, farmácias, lanchonetes, restaurantes etc.) e conta com uma agência do *Na Hora*, que oferece aos cidadãos diversos serviços públicos. Ademais, a área central de Brasília abriga diversas atividades que exercem grande atração de público, de sorte que a região ostenta grande potencial para o uso da bicicleta como meio de transporte. Não obstante, esse contingente expressivo de usuários não tem como chegar com segurança ao terminal de bicicleta e, ainda que prefira se arriscar, não tem onde estacionar suas bicicletas com tranquilidade.

As ciclovias do Plano Piloto que dão acesso à Rodoviária, oriundas das Asas Sul e Norte e dos trechos Leste e Oeste do Eixo Monumental, simplesmente deixam

²⁰ Lei Distrital nº 3.885/2006, artigo 3º, incisos VI e VII.





**MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb**

de existir quando se aproximam do terminal, de modo que os usuários de bicicleta são obrigados a “inventar” seus próprios caminhos, em meio a ônibus, automóveis e pedestres, aumentando sensivelmente o risco de atropelamentos. E não são apenas os trabalhadores e usuários do terminal que sofrem com isso, mas todos aqueles que necessitam transitar pela área central da cidade, pois o próprio traçado das ciclovias existentes ao longo do Eixo Monumental induz os ciclistas a passarem pela Rodoviária.



Fig. 6. Ciclista se arriscando entre os ônibus para acessar as ciclovias que dão acesso à Esplanada dos Ministérios. Foto: Uirá Lourenço, Agosto/2019.



Fig. 7. Ciclista desviando de ônibus, automóveis e pedestres para acessar as ciclovias que dão acesso à Esplanada dos Ministérios. Foto: Uirá Lourenço, Novembro/2019.



Fig. 8. Ciclista disputando espaço com os ônibus na plataforma inferior da Rodoviária, em razão da inexistência de infraestrutura apropriada para o trânsito de bicicletas. Foto: Uirá Lourenço, Fevereiro/2020.



A presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

Vale lembrar que a Rodoviária já contou com ciclofaixas sinalizadas tanto na ala norte, quanto na ala sul, interligando as ciclovias existentes nos trechos leste e oeste do Eixo Monumental (vide imagens abaixo). No entanto, essas ciclofaixas não receberam a devida manutenção e acabaram sendo removidas, a exemplo do que ocorreu com o bicicletário, na contramão do que determina a legislação de regência e do que recomendam as boas práticas da mobilidade moderna. Nos espaços antes reservados à circulação dos ciclistas hoje ficam estacionados táxis, ônibus e veículos de carga.



Fig. 9. Trecho da ciclofaixa da ala sul da Rodoviária que interligava as ciclovias dos trechos leste e oeste do Eixo Monumental. Foto: Uirá Lourenço, Maio/2014.



Fig. 10. Trecho da ciclofaixa da ala sul da Rodoviária que interligava as ciclovias dos trechos leste e oeste do Eixo Monumental. Foto: Uirá Lourenço, Maio/2014.

Impõe-se, assim, que o Poder Público assuma a responsabilidade que lhe compete para disciplinar, na forma da lei, a hierarquia viária na plataforma inferior da Rodoviária, promovendo a qualificação, a eliminação de barreiras urbanísticas e a integração das ciclovias, ciclofaixas e calçadas existentes nos arredores do referido terminal, inclusive em relação ao bicicletário e aos paraciclos que deverão ser instalados no local, de modo que ciclistas e pedestres possam transitar pela área com segurança e tranquilidade, contribuindo, assim, para a construção de uma cidade mais humana e com menor impacto sobre o meio ambiente.



A presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

Também em relação a esse ponto, as respostas do GDF aos questionamentos feitos pelo Ministério Público foram evasivas.

De acordo com a Secretaria Executiva das Cidades, a integração das estruturas cicloviárias com o Complexo da Estação Rodoviária de Brasília compete à Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB²¹ (**Anexo 4**).

A SEMOB informa, por sua vez, que existem três projetos em relação ao entorno do terminal rodoviário do Plano Piloto (**Anexo 3**). O primeiro prevê a construção de rotas acessíveis e ciclovia para conexão entre a Asa Sul e a Asa Norte através da Plataforma Superior da Rodoviária (processo SEI-GDF nº 00390-00003015/2018-01). O segundo destina-se a reordenar a circulação de veículos e a criação de estacionamentos e de um terminal rodoviário nas proximidades do Museu e Biblioteca Nacionais e do Touring (processo SEI-GDF no 0110- 000366/2010), não correspondendo, portanto, ao objeto da presente demanda. O terceiro e último prevê a qualificação dos principais percursos de pedestres no Eixo Monumental, entre a Rodoviária do Plano Piloto e a Esplanada dos Ministérios (Processo SEI-GDF no 0390-000344/2013)²².

Nenhum deles trata, no entanto, da integração das ciclovias na plataforma inferior da Rodoviária, que deveria interligar os trechos leste e oeste do Eixo Monumental para ciclistas. Além disso, nenhum deles trata da integração do sistema viário como um todo (veículos automotores, ciclovias/ciclofaixas e calçadas), de forma a criar rotas bem definidas e seguras para cada modal de transporte, conforme hierarquia prevista em lei. Observa-se, por fim, que se trata de projetos antigos, que, por razões desconhecidas, ainda não saíram do papel.

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

²¹ Ofício nº 61/2020 - SEGOV/SECID/UARB, de 09 de março de 2020.

²² Ofício nº 213/2020 - SEMOB/GAB, de 17 de março de 2020.





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª 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 2018.²³

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.

²³ *Copenhagen City of Cyclists, The Bicycle Account 2018.*





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

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, 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.

É necessário, portanto, dar conteúdo à expressão “desenvolvimento sustentável”, tão banalizada e relegada ao segundo plano no Brasil e, particularmente, no Distrito Federal, mediante a adoção de medidas concretas para a realização e o acompanhamento desse objetivo, sob pena de transformá-lo em elemento retórico e, o que é pior, em armadilha, a serviço do desenvolvimento puramente econômico.



A presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prouurb

6. PEDIDOS

6.1. PEDIDO DE TUTELA PROVISÓRIA

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.

No presente caso, nada obsta a concessão da tutela de urgência, uma vez que 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.

A **probabilidade do direito** encontra guarida na Constituição da República, na Lei Orgânica do Distrito Federal, na Política Nacional de Mobilidade Urbana, no Código de Trânsito Brasileiro e na legislação distrital que dispõe sobre a política de incentivo ao uso de meios de transporte sustentáveis, categoricamente violados pelos réus, conforme foi demonstrado no item 5 da presente ação.

O **perigo de dano**, por sua vez, também é bastante evidente. A ausência de bicicletário e de integração das ciclovias, ciclofaixas e calçadas que servem a Rodoviária de Brasília e suas adjacências coloca em risco a vida e a integridade física de ciclistas e pedestres, além de dificultar a integração desses modais com o restante do sistema de mobilidade do Distrito Federal. Ademais, a inexistência de um local seguro para guarda de bicicletas naquele terminal deixa esses bens expostos a intempéries e à ação de delinquentes.

Dessa forma, o Ministério Público requer a **concessão de tutela de urgência de natureza antecipatória, em caráter liminar**, para determinar que os réus



A presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

adotem as providências a seguir elencadas, no âmbito de suas respectivas competências, **sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00 (cem 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:**

- a) **no prazo de 10 (dez) dias**, a contar do recebimento da intimação da decisão, liberem o acesso aos paraciclos já existentes na Rodoviária de Brasília e providenciem serviço de vigilância para o local, para garantia da segurança dos usuários, das bicicletas e seus acessórios;
- b) **no prazo de 20 (vinte) dias**, a contar do recebimento da intimação da decisão, providenciem a sinalização, a título provisório, das rotas cicloviárias de acesso à Rodoviária de Brasília, a partir das ciclovias existentes nos canteiros centrais do Eixo Monumental (trechos leste e oeste), **com a orientação e aprovação do Detran-DF**, de modo a garantir a segurança dos ciclistas e pedestres ao longo do percurso;
- c) **no prazo de 90 (noventa) dias**, a partir da data da intimação, apresentem projetos definitivos para **(I)** instalação de bicicletário(s) e paraciclos para atendimento dos usuários da Rodoviária de Brasília e da Estação Central do Metrô, com controle de acesso, serviço de vigilância e capacidade compatível com as características do local; **(II)** qualificação, eliminação de barreiras urbanísticas e integração das ciclovias, ciclofaixas e calçadas existentes na plataforma inferior da Rodoviária e em seu entorno, **com a orientação e aprovação do DETRAN-DF**, mediante hierarquização, sinalização, iluminação e garantia de segurança aos seus usuários, inclusive em relação ao(s)



A presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

bicicletário(s) e paraciclos definitivos que deverão ser instalados no local, em conformidade com a legislação de regência;

- d) **no prazo de 90 (noventa) dias**, a partir da data da intimação, convoquem audiência pública para discussão do referido projeto, nos termos da Lei Distrital nº 5.081, de 11 de março de 2013, de maneira a assegurar a efetiva participação da sociedade no processo de elaboração, implementação e fiscalização desses projetos.

Como se vê, as medidas requeridas em sede liminar são de fácil implementação e se justificam especialmente no atual contexto em que vivemos.

Muitas cidades estão se preparando para o processo de redução gradual do isolamento/distanciamento social imposto pela pandemia de Covid-19, que há de ser implementado com muita cautela e com base em critérios científicos. Boa parte das medidas adotadas, é claro, dizem respeito aos meios de transporte, diante da necessidade de manutenção temporária do distanciamento social para se evitar a propagação acelerada do vírus e a sobrecarga ao sistema de saúde. Grandes centros urbanos, como Bogotá, Berlim, Nova York, Paris e Viena, planejam a ampliação do sistema cicloviário com novas ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos e oferta de bicicletas públicas, de forma alternativa e complementar ao transporte coletivo. Aliás, o favorecimento ao uso de meios ativos de transporte, inclusive o deslocamento a pé, assim como a oferta de um sistema público de transporte coletivo eficiente, seguro e não poluente, tem sido uma tendência nos países mais avançados em termos de mobilidade urbana.

Enfim, já passou da hora de se implementar um sistema de mobilidade em que a preservação do meio ambiente seja, de fato, utilizada como critério decisivo para os investimentos públicos em matéria de transporte e no qual o respeito aos pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo seja efetivamente assegurado.



A presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

6.2 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 condenação final dos réus em obrigação de fazer** consistente em implementar os projetos mencionados no item 6.2, alínea c, da presente ação civil pública, **no prazo de 90 (noventa) dias**, contados da data da intimação da sentença, a saber: (I) instalação de bicicletário(s) e paraciclos para atendimento dos usuários da Rodoviária de Brasília e da Estação Central do Metrô, com controle de acesso, serviço de vigilância e capacidade compatível com as características do local; (II) qualificação, eliminação de barreiras urbanísticas e integração das ciclovias, ciclofaixas e calçadas existentes na plataforma inferior da Rodoviária e em seu entorno, **com a orientação e aprovação do DETRAN-DF**, mediante hierarquização, sinalização, iluminação e garantia de segurança aos seus usuários, inclusive em relação ao(s) bicicletário(s) e paraciclos definitivos que deverão ser instalados no local, em conformidade com a legislação de regência;
- d) **a imposição de multa diária de R\$ 200.000,00 (duzentos 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**



A presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
Primeira Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística - 1ª Prourb

eventual responsabilização pessoal dos agentes públicos envolvidos; e

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

Atribui-se à causa o valor estimado de **R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais)**, com fundamento no artigo 292, inciso II, do Código de Processo Civil.

Pugna, por fim, pela **produção de todas as provas em direito admitidas**, notadamente a documental, constituída pelos documentos que instruem a inicial, extraídos do Procedimento Preparatório nº 08190.001291/20-83 (**Anexo 5**), requerendo desde já a juntada de outros documentos que vierem a ser produzidos no curso do processo.

Brasília-DF, 22 de maio de 2020.

DÊNIO AUGUSTO DE OLIVEIRA MOURA
Promotor de Justiça



A presente ação integra os esforços da Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade