

Brasília, 19 de agosto de 2014

**Ofício nº 10/2014**

A Excelentíssima Senhora Procuradora-Geral de Justiça do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios.

**Assunto: notícia de ilegalidades praticadas pelo Governo do Distrito Federal.**

Excelentíssima Senhora Procuradora-Geral de Justiça.

A Organização não Governamental Rodas da Paz, com sede no Distrito Federal, endereço EQS 102/3 - Federação das Bandeirantes do Brasil, Brasília, DF, CEP 70330-400, vem, por meio desta, apresentar notícia de ilegalidades praticadas pelo Governo do Distrito Federal.

A política de mobilidade urbana ciclovária de incentivo ao uso da bicicleta no Distrito Federal, especificada pela Lei nº 3.885, de 7 de julho de 2006, tem por objetivo, entre outros, o que consta no art. 3º, inciso IX, transscrito a seguir:

*“Art. 3º*

*(...)*

*IX – estimular a conexão das cidades, por meio de rotas de longa distância seguras para o deslocamento entre as cidades, e para o turismo e o lazer – vias verdes, vias exclusivas para não motorizados.”*

Além disso, desde 2005, o Distrito Federal conta com a Lei Distrital 3.639, de 28 de julho de 2005 que, em seu art. 1º, estabelece:

*“Art. 1º Deverão ser previstas ciclovias em todos os Projetos Rodoviários, bem como nas estradas em fase de construção.”*

Em 2007, foi apresentado o projeto para a “nova EPTG”, integrando o projeto “Linha Verde”, que previa a construção de ciclovia ao longo da rodovia no espaço hoje ocupado por pista viária.

Consta que tomamos conhecimento do Ofício nº 045/2013/GAB/CACI, do Gabinete do Secretário da Casa Civil do Governo do Distrito Federal, datado de 18 de abril de 2013 e endereçado à Sua Excelência “o Senhora” (sic) Karel Ozon Monfort Couri Raad, da Promotoria de Justiça do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, cujo assunto trata de “*resposta ao Ofício nº 577/2013 que requisita informações sobre a construção de ciclovia na EPTG*”.



No referido Ofício, informa-se que “*a obra de expansão da Estrada Parque Taguatinga Guará foi executada pelo governo antecessor onde foi suprimida a ciclovia dando lugar a outra faixa de tráfego para automóveis*” e que “*já está*” em desenvolvimento “*o novo projeto arquitetônico e este trecho cicloviário tem previsão de entrega para o segundo semestre de 2014*”.

Em junho de 2014, tivemos notícia de que o “novo projeto” havia sido entregue para a empresa Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), responsável pela execução da obra. Por sua vez, a NOVACAP alegou que o projeto não é exequível, pois se trata apenas de um desenho do trajeto para a ciclovia da EPTG, sem incluir os elementos técnicos mínimos necessários para a licitação da obra.

Em relação a outras rodovias que interligam as Regiões Administrativas do Distrito Federal (Rodovias Distritais), assim como se verifica para a EPTG, nenhuma dispõe de qualquer infraestrutura cicloviária, em inobservância clara à Lei nº 3.885/2006.

Ademais, a percepção é de que a lei distrital nº 3.639/2005 é convenientemente falha, pois não traz comandos que determinem de fato a construção de ciclovias em estradas e rodovias do Distrito Federal, senão a mera previsão, o que acaba por permitir que se protele a construção efetiva do ‘previsto’ indefinidamente, como hoje se constata.

Segundo o Informativo nº 02 – Acidentes com Morte Envolvendo Bicicletas, divulgado pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF), o número de mortes no trânsito envolvendo bicicletas, em 2013, “*embora ainda em patamar alto, indica tendência de redução*”, apresentando o “*menor valor desde 2003*”, com 27 ocorrências. Conforme o citado documento, uma das causas para esta constatação, é “*a construção de ciclovias e ciclofaixas em diversos pontos do Distrito Federal*”.

Esta justificativa não se aplica às Rodovias Distritais, que não usufruem de nenhuma estrutura cicloviária, passados oito anos da criação da política de mobilidade urbana por bicicletas, e onde, no período de 2003 a 2013, de acordo com o DETRAN-DF, 224 ciclistas tiveram suas vidas interrompidas, representando 40,7% das vítimas fatais, praticamente o mesmo patamar percentual das vias urbanas, no mesmo período: 44,4%. Os 14,8% restantes referem-se às rodovias federais no Distrito Federal. Então, o que tem sido feito para reduzir as mortes nestas rodovias?

Se considerarmos ainda a densidade de ciclistas em vias urbanas e nas rodovias distritais, certamente que esta é muito menor do que aquela, reflexo de um número menor de pessoas que decidem enfrentar os riscos de uma rodovia sem infraestrutura para se deslocar de bicicleta. Sendo assim, o número de mortes praticamente igual em vias urbanas e em rodovias distritais, comparado com a densidade de ciclistas nesses locais, demonstra que a probabilidade de um ciclista tornar-se uma vítima fatal é muito superior nas rodovias distritais do que em vias urbanas.

Se, somado a este fato, considerarmos que o grande problema de circulação de pessoas no Distrito Federal, e todos seus efeitos negativos associados, é a questão da necessidade de longos deslocamentos pendulares com uso cotidiano e individual de veículo automotor, ficam explícitos os equívocos na priorização da execução da política de mobilidade urbana cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta no Distrito Federal.



Enquanto isso, o Governo do Distrito Federal omite-se na educação e fiscalização de trânsito, com vistas a assegurar a segurança dos ciclistas, sendo conivente com o trânsito de veículos automotores em alta velocidade, com a direção perigosa, com a embriaguez ao volante e com o desrespeito aos demais atores do trânsito, como ciclistas e pedestres. De outra parte e contraditoriamente, propaga que a modalidade de deslocamento por bicicleta no Distrito Federal já é uma realidade, graças à construção de “*‘malha’ de 400 quilômetros de ciclovias*” e que se tornou “*referência mundial*” no assunto.

Cabe lembrar que o Tribunal de Contas do Distrito Federal, por meio do Processo nº 17.317/12, já solicitou ao Governo do Distrito Federal esclarecimentos sobre irregularidades na construção de ciclovias no Plano Piloto, no que se refere à má execução de serviços e falhas de projeto como não previsão de iluminação pública das ciclovias, trajeto deficiente, que não prioriza a fluidez do ciclista, e não resolução de inúmeros pontos de conflito entre ciclovia e via de trânsito ou calçamento para pedestres. A Secretaria de Estado responsável respondeu alegando não haver qualquer irregularidade e que “*faz questão da participação popular no desenvolvimento de suas políticas*”, como se isso bastasse para convalidar as decisões que estão sendo tomadas e que são de responsabilidade unicamente do Governo.

O Poder Executivo Distrital também é negligente ao não atuar na sinalização e na construção de vias no Distrito Federal visando o intuito de reduzir a velocidade, e nem alertar os motoristas para a presença de ciclistas ou dar preferência a eles, conforme determina o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, em seus artigos 38, parágrafo único, 44 e 58. Pelo contrário, amplia faixas de trânsito que estimulam a alta velocidade, inclusive em áreas urbanas, e coloca, abertamente, a preferência do veículo automotor sobre a do ciclista, mesmo em vias de baixa velocidade, alegando que não há como garantir a segurança do ciclista caso fosse feito o inverso.

Muito embora seja reconhecido pelos órgãos responsáveis que a preferência é do ciclista, a sinalização instalada indica o contrário, assim como as campanhas, não havendo orientação aos motoristas sobre a conduta correta diante do que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro.

Tendo em vista o exposto, fazemos referência novamente ao Código de Trânsito Brasileiro, que estabelece logo em seu art. 1º:

“Art. 1º

(...)

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.”

Depreende-se então, dados os fatos, que a ação, omissão e erros na execução da Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas do Governo do Distrito Federal, têm causado



danos aos cidadãos, resultando em tragédias em um número inaceitável de casos, como as três fatalidades ocorridas recentemente com ciclistas no espaço de tempo inferior a 30 dias. Francisco Vidal, em 22 de junho, na EPTG, Bento Valentim de Oliveira, em 30 de junho, na BR-040, e Ricardo José da Cruz, em 18 de julho, na DF-003. Francisco Vidal, 42 anos, foi brutalmente atropelado por um motorista que dirigia perigosamente e em alta velocidade na EPTG. O motorista fugiu do local sem prestar socorro.

Permitimo-nos ressaltar que as vítimas deixam, além dos seus familiares, um número intangível de pessoas afetadas indiretamente, entre amigos e outros ciclistas, que se sentem desencorajados e com medo de se expor em um ambiente tão criminoso como o trânsito que hoje se apresenta.

Sendo assim, entendemos que este Governo do Distrito Federal não tem obedecido ao que determina a lei, em clara inobservância do Código de Trânsito Brasileiro e da Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas, Lei nº 3.885/2006.

Valemo-nos, pois, da presente denúncia para dar conhecimento do não cumprimento do que estabelece o art. 1º, §§ 2º e 3º da Lei nº 9.503/1997 e da Lei Distrital nº 3.885/2006, já citadas, e para buscar a responsabilidade objetiva do ente da federação, com pagamento de dano moral coletivo, em razão das diversas fatalidades que têm ocorrido com ciclistas em todo o Distrito Federal e que poderiam ter sido evitadas, em especial, as mais recentes, que vêm se somar às mais de 600 mortes de ciclistas no Distrito Federal nos últimos dez anos.

Respeitosamente,

Jonas Bertucci  
Presidente