



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
DEPARTAMENTO DE PERÍCIAS E DILIGÊNCIAS
DIVISÃO DE PERÍCIAS EXTERNAS

PARECER TÉCNICO 215/2010 – DIPEX/DPD

Referência: Memorando nº 385/2010 - 1ª PRODEMA
ACP 2008.01.1.166080-0 (Prodep e Prodema)
ACP 2010.01.1.064372-5 (Prodema)
ACP 2009.01.1.161850-3 (Prourb)

Assunto: Estudos Complementares para o Veículo Leve sobre Trilhos (análise urbanística)

Ementa: Deficiências verificadas nos estudos complementares do VLT apresentados pelo Metrô. Diretrizes de análise para Seduma, Detran e Iphan.

I - OBJETIVO

1 A 1ª Promotoria de Justiça do Meio Ambiente e Patrimônio Cultural e a 4ª Promotoria de Justiça da Ordem Urbanística solicitaram deste Departamento de Perícias e Diligências a análise e emissão de parecer técnico sobre as questões urbanísticas levantadas em relação à documentação apresentada pelo Metrô/DF e Distrito Federal acerca da implantação do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, após a audiência registrada na ata de fls. 1661-1662 da ACP 2008.01.1.166080-0.

2 Para cumprir a requisição, o Analista em Arquitetura/Perito Estevan Pardi Corrêa e o Assistente Técnico Arquiteto e Urbanista Cristiano Nascimento analisaram os Estudos Complementares enviados pelo Metrô/DF, apensados ao referido processo, conforme correspondência datada de 19 de julho de 2010, fls. 1260 – 1263 do Volume X. A análise teve o objetivo de verificar o cumprimento do Termo de Referência (TR) elaborado pela Seduma, relativo aos estudos complementares para a implantação do VLT de Brasília.

3 Não foram localizados na ACP 2008.01.1.166080-0 (Prodep e Prodema) quaisquer documentos enviados pelo Distrito Federal em data recente, mencionados no Memorando 385/2010.



II - PRELIMINARES

4 Cabe esclarecer inicialmente que o presente parecer objetiva, tão somente, informar sobre eventuais omissões, falhas ou erros detectados no material elaborado pelo Metrô/DF, referente à implantação do VLT, condizentes com a especialidade destes analistas (arquitetura e urbanismo). Informamos, ainda, que não foi possível a participação de engenheiros civis na análise, devido à indisponibilidade de analistas no prazo requisitado.

5 Este parecer técnico não pretende substituir a análise conclusiva a ser efetuada pelos órgãos aos quais compete tratar de desenvolvimento urbano, de tráfego e de preservação do sítio histórico no Distrito Federal, a saber, Seduma, Detran e Iphan. Destacamos que a abordagem desse parecer é eminentemente urbanística e que, portanto, restringe a análise das questões técnicas relativas ao sistema de transporte proposto àquilo que se considerou estritamente essencial para avaliar seu impacto no contexto urbano. Tampouco analisaram-se especificidades técnicas relativas à obra de implantação do sistema, assim como questões afetas à engenharia de trânsito ou à orçamentos da obra.

6 A questão dos problemas de tráfego decorrentes da implantação do VLT, bem como de suas obras, ao longo da via W3, deverão ser analisadas por especialista no assunto. A Divisão de Perícias Externas não possui especialistas qualificados para essa atribuição e não há, tampouco, parecer do Detran avaliando os estudos apresentados pelo Metrô, de forma a orientar uma análise mínima por parte dessa equipe.

7 A análise norteou-se principalmente pelo Termo de Referência elaborado pela Seduma para a elaboração de estudos complementares para o VLT, contudo, também considerou os questionamentos contidos no Anexo I da Recomendação nº 02/2009/MPF/PRDF/APM elaborados em 29/9/2008 por peritos da 4ª Câmara de Coordenação e Revisão do MPF - Meio Ambiente e Patrimônio Cultural e pela Assessoria Técnica do MPDFT, além da Informação Técnica nº111/09-4ª CCR elaborada por peritos do MPF, de 27/5/2009.

8 É importante lembrar que os quesitos e a informação técnica citados foram os instrumentos utilizados para dimensionar as falhas e omissões que caracterizaram o projeto básico do VLT licitado pelo Metrô/DF e que tais documentos integram as Ações Cíveis Públicas em curso, acima mencionadas, na forma de quesitação e respostas dos órgãos envolvidos, como se verifica na Nota Técnica nº 001/PRE – Metrô DF, acostado às folhas 240 a 274 da ACP 2009.01.1.161850-3.



9 Em que pese a moderada extensão do Termo de Referência elaborado pela Seduma para os estudos complementares do VLT, verifica-se que as questões inicialmente levantadas pelo MPDFT/MPF não foram totalmente abordadas nesse documento e que ele carece de uma sistematização mais clara e objetiva dos tópicos que deveriam ser apresentados nos estudos. Exemplificando o fato, destaca-se o item 2.1 do TR intitulado “cenários de referência para o estudo”, onde cita-se “*lote plenamente construído*” sendo que o objeto dos estudos é um sistema de transportes. Também percebe-se uma sobreposição de assuntos nos itens 1.2 e 3.4, ambos tratando da nova configuração do sistema viário da via W3 e proximidades.

10 Cabe ainda esclarecer que houve dificuldade de análise do material produzido pelo Metrô/DF devido à falta de correspondência entre a nomenclatura dos temas e sequência do texto apresentadas nos estudos e aquelas do TR da Seduma, comprometendo a plena verificação do atendimento aos itens exigidos. Também verificou-se na ACP 2008.01.1.166080-0 (fls.1261 e 1262) que a própria descrição dos volumes que compõem os estudos refere-se a nomenclaturas de “anexos” que não constam nas capas dos volumes encaminhados para análise. De forma a possibilitar a organização dos temas analisados, foi adotada a sequência dos documentos apresentada pelo Metrô/DF às folhas 1261 e 1262 da ACP 2008.01.1.166080-0.

11 Além disso, a nomenclatura dos documentos enviados ao Ministério Público é diversa daquela que consta no Ofício nº 260/2010 – PRE, enviada pelo Metrô-DF à Seduma, em 15/7/10. Nem todos os anexos do estudo apresentado ao MPDFT estão presentes no conjunto enviado à Seduma. Em contrapartida, há estudos que não foram entregues ao MPDFT.

12 Aos aspectos falhos na organização geral do trabalho apresentado pelo Metrô/DF, relatados acima, soma-se o fato de que as páginas 319 a 322 encontravam-se fora da espiral utilizada para encadernação, somente inseridas no envelope plástico que contém a última planta do Anexo VII. Aparentemente essas páginas foram incluídas somente após a encadernação do material, de forma desorganizada.

13 Quanto ao atendimento dos itens exigidos pelo TR da Seduma, de forma geral destacam-se as seguintes observações:

- o item 1.1.c.1, que trata do mapeamento da área de influência, não foi satisfatoriamente atendido por estar em escala inadequada, impossibilitando a leitura de forma detalhada. Além disso, a abrangência considerada nos estudos para essa área é insuficiente, pois foram



tratadas somente as principais vias longitudinais, paralelas à W3, com esparsas menções às vias transversais, que certamente serão impactadas;

- a abordagem do item 1.1.c.2 (levantamentos) é insatisfatória por não haver levantamento detalhado das características topográficas da área e de seu entorno imediato, altura de calçadas, soleiras das edificações, localização de redes, entre outros. A argumentação do Metrô/DF, alegando que os projetos serão detalhados durante a execução da obra, não responde às preocupações da correta prática de projeto e planejamento, podendo, inclusive, ensejar aumentos consideráveis de custos na execução devido a licitações desprovidas de elementos necessários;
- assim como tratado no item 1.1.c.1, a abordagem do item 1.1.c.4 (caracterização da circulação) é insatisfatória pois foi dada menor importância às vias transversais e locais no que diz respeito às áreas de influência;
- o item 1.2 (interferência da infraestrutura de transporte com o meio físico urbano) não foi plenamente atendido, pois priorizou-se a descrição genérica da proposta sem, contudo, explicitar-se detalhes. Não estão claramente definidos quantos retornos serão desativados, quantas travessias existem atualmente e quantas existirão após as alterações no sistema viário. Essa omissão impede a avaliação correta do impacto que o projeto poderá causar na região;
- quanto ao item 3.1 (consulta às concessionárias), destaca-se que o Detran/DF não apresentou posicionamento conclusivo alegando falta de informações de projeto (ver Relatório de Consolidação dos Estudos – fl. 69);
- o item 3.2 (impacto sobre atividades instaladas) não foi plenamente atendido pois não foram realizados estudos de casos existentes envolvendo a situação do comércio e residência nas áreas lindeiras de locais onde houve implantação de sistema de transporte similar;
- não foi possível avaliar o atendimento do item 3.3 (impacto sobre o perfil viário existente) devido à escala inadequada dos desenhos de perfis da via apresentados para o trecho crítico entre as quadras 504 sul e 509 sul;
- os estudos referentes ao item 3.4 (Estudos de Tráfego) não seguiram exatamente a sequência proposta pela Seduma, contudo a avaliação do atendimento ou não do item em termos de conteúdo restou prejudicada por tratar-se de área de conhecimento de Engenharia de Trânsito, cujo profissional não compõe o quadro de especialistas do MPDFT. De toda forma



percebe-se que nos cenários propostos não consta expressamente a “*migração das viagens em ônibus em linhas troncais para esse sistema*”, tópico que foi abordado de forma genérica;

- o item 3.5 (proposta de re-vegetação para o canteiro central) não foi plenamente atendido (ver item 3 do presente parecer);
- o item 3.6 que trata da Comunicação Social é muito vago, muito amplo e não define uma estratégia precisa sobre a melhor forma de comunicar a população sobre o impacto da implantação e sobre as vantagens/desvantagens do sistema de transporte. Além disso, conforme o texto apresentado, toda e qualquer ação fica sujeita “*à disponibilidade orçamentária e contratual do empreendedor*”, como tratado na última página do Anexo III.

III - ANÁLISE

1. Relatório dos Estudos (e Informações) Complementares sobre a Implantação do VLT de Brasília (Análise Técnica de Viabilidade)

14 O “Relatório dos Estudos Complementares sobre a implantação do VLT de Brasília” é a compilação dos demais estudos realizados para atendimento do Termo de Referência da Seduma, apresentando uma síntese dos anexos encaminhados para análise.

15 De forma geral, percebe-se que há diversos erros de digitação na identificação dos itens (fls. 7, 47, 48 e 49) e que se priorizou a descrição textual para as propostas de intervenções, sem a imprescindível representação gráfica equivalente. Assim, não se tratando exatamente de projetos mas sim descrições, restaram inviabilizadas análises mais criteriosas e efetivas das soluções técnicas apresentadas. Em suma, o fato de não haver projetos executivos concluídos e detalhados sinaliza que o início das obras está desprovida do respaldo técnico necessário, e, sobretudo, que poderá haver lacunas durante a execução. Uma obra desse porte requer maior detalhamento das soluções adotadas, inclusive para ser contratada, e os estudos complementares ora analisados não demonstram capacidade de suprir essa falha.

16 Destaca-se, ainda, que os poucos desenhos apresentados estão em escala inadequada para o que seria esperado em um projeto de engenharia de grande impacto urbano. Tal fato se verifica, por exemplo, na sequência de plantas da folha 82 a 90. Também não há identificação ou



contextualização dos desenhos em relação aos textos anteriores e posteriores, o que novamente prejudica a análise do material. Como exemplo, cita-se a folha 53 e seguintes onde há sequência de plantas (figuras 15 a 18) sem qualquer menção no texto a que serviriam e em escala inadequada que não permite, sequer, a leitura das dimensões apresentadas.

17 Em diversos trechos do documento as soluções são tratadas apenas como possibilidades ou sugestões (fls. 51, 52), entretanto esperava-se que os estudos apresentassem decisões de projeto determinadas a partir das decisões técnicas. A mera sugestão de soluções não é adequada para a fase de início de obras, tampouco grande parte dos estudos complementares apresentados se prestam para o completo esclarecimento das dúvidas levantadas ao longo dessa Ação.

18 Em relação ao conteúdo, diversas foram as lacunas verificadas. Observou-se, por exemplo, que nos dados apresentados no item 2.b.4.3 (fl. 18), foi observada incoerência com relação aos estacionamentos da quadras 505/506, mencionados de forma antagônica, tanto no caso de maior procura, como no caso de baixa ocupação (pág. 18 e 19).

19 Observou-se, também, que o Relatório de Estudos e Informações Complementares não se pronuncia sobre as providências exigidas no Decreto nº 14.783/1993 referente à remoção das espécies arbóreas imunes ao corte, as quais estão meramente identificadas na Tabela 3 do item b.5.2 (págs. 28 a 31).

20 No item b.5.4 (fl. 41) é citada a implantação do Centro de Manutenção do VLT próximo ao Parque das Aves. No entanto não há locação detalhada dos limites do parque, da posição do Centro de Manutenção ou do trajeto do VLT, restando a dúvida quanto a possíveis interferências na unidade de conservação. Há necessidade de apresentação de planta legível com a locação exata da Estação Asa Sul, Terminal de Integração, Estação VLT e Centro de Manutenção do VLT, e sua relação com o perímetro Parque das aves (incluindo rampas, passarelas, etc.).

21 Esse aspecto foi abordado no Relatório Pericial 162/2010 – Sepam/Dipex/DPD/MPDFT, datado de 9 de julho de 2010. Nesse documento, aponta-se que praticamente 25% da área do parque “*encontra-se comprometida pelas intervenções impostas pelos canteiros de obras do VLT*”. Consideramos considerável a ocupação da área, particularmente em se tratando de uma Unidade de Conservação e sendo área relacionada à Escala Búcolica concebida para o Plano Piloto. Essa situação, assim como outros aspectos relativos a danos ambientais, estão sendo tratados, também, no Parecer Técnico 197/2010 – Dipex/DPD/MPDFT.



22 O item c.1 (fl. 49), que trata da revisão da circulação viária da Asa Sul, não aborda com detalhes a proposta para a via W2, elemento fundamental na nova configuração viária decorrente da implantação do VLT. Apesar de haver um anexo específico analisando cálculos e simulações de tráfego da via W2, as conclusões de tal estudo não estão refletidas no texto final do relatório.

23 Em relação às soluções apresentadas para o sistema viário, a de redimensionamento da via W4 para **absorver o tráfego de transportes coletivos** (fl. 50) chama a atenção, sendo uma das informações mais preocupantes dos estudos apresentados. Em primeiro lugar devido aos impactos potenciais na qualidade de vida dos moradores da região. Em segundo lugar, pelas dificuldades técnicas inerentes à implantação de tráfego de ônibus em vias de características locais, com duas faixas interrompidas diversas vezes por rotatórias e desvios de traçado. Em terceiro lugar, por conta do volume de tráfego na via, que hoje já apresenta nível de saturação considerável em função das diversas instituições de ensino distribuídas ao longo da Asa Sul. Por fim, pela limitação espacial dos lotes nas quadras 700/900 sul e/ou eventual descaracterização da área verde das quadras 700 sul.

24 Além do exposto, a proposta de requalificação da via W4 não foi representada por meio de plantas que indiquem as alterações de traçado, redimensionamentos e demais ajustes necessários à sua viabilização. Assim conclui-se que o projeto do VLT continua carecendo de detalhamentos efetivos e de uma postura mais criteriosa em se tratando de intervenção de grande porte na área tombada que trará reflexos significativos na qualificação de espaços e interferências em áreas residenciais, entre outros. Ainda nesse aspecto, os anexos apresentados citam em diversos momentos que o tráfego na área da via W4 e W5 está próximo da saturação, no entanto não foram feitos levantamentos atualizados nem estudos específicos de tráfego para essa área.

25 Afora as ponderações técnicas levantadas acima, a decisão de se implantar tráfego de transportes coletivos na via W4 torna questionável a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos na via W3, visto que uma de suas maiores justificativas, inclusive ambientais, seria a de ser a melhor opção para a eliminação dos ônibus. O mero remanejamento de tais linhas para a via W4 não nos parece razoável nem aceitável do ponto de vista técnico, econômico e ambiental e merece esclarecimentos por parte do Metrô/DF.

26 O relatório analisado também afirma que haverá somente três pontos específicos de travessia entre as quadras 300 e 700 (fl. 51). Entretanto, novamente tal afirmação não está representada graficamente por meio de croquis ou plantas. De toda forma, parece-nos preocupante



que todo o fluxo de retornos e travessias que hoje utiliza 21 travessias na W3 Sul seja direcionado para apenas três pontos. Caso se considerem tais travessias nos dois sentidos, teremos somente 6 travessias da W3 Sul, o que nos parece, em análise preliminar, insuficiente.

27 O item “e” do relatório (fl. 58) descreve sucintamente a proposta de revegetação para o canteiro central da via W3, remetendo-se ao anexo “Memória Descritiva de Paisagismo”. Diversas falhas ou omissões referentes a esse assunto foram tratados no item 3 desse parecer. Cabe lembrar que tal item da proposta reveste-se de maior importância devido ao fato do Iphan haver concordado com a implantação do VLT na via W3 mediante a ocultação do cabeamento (catenárias) pela nova vegetação a ser implementada.

28 O item que trata de impactos da inserção da infraestrutura do VLT sobre as atividades instaladas em seu entorno resumiu-se a trazer dados sobre qualidade do ar e produção de ruídos, no entanto não abrangeu diversos aspectos solicitados pelo Termo de Referência da Seduma. Exigia-se, entre outros, que os estudos apresentassem a perspectiva de três casos europeus com situação pós-ocupação de áreas residenciais e comerciais onde o VLT foi implantado, bem como a situação posterior do tráfego de veículos onde houve tal interferência, o que não foi cumprido.

29 Em relação à infraestrutura urbana, foram realizadas consultas junto às concessionárias de serviços públicos, as quais resumiram-se a afirmar, genericamente, que há interferências a serem solucionadas mediante obras. No entanto não constam levantamentos dos posicionamentos de tais redes em planta e em corte (perfil), o que impossibilita o perfeito dimensionamento da envergadura das obras que serão necessárias para a implantação do novo modal de transporte.

30 Destaca-se dentre as consultas às concessionárias que o posicionamento do Detran foi incipiente e inconclusivo, alegando depender de estudos de tráfego que não foram oferecidos pelo Metrô/DF na ocasião de sua manifestação. Dessa forma, a principal condicionante sobre a implantação do VLT, ou seja, a avaliação da nova situação do tráfego na região, resta prejudicada. Entendemos que não deveria haver a implantação do novo sistema, sem a completa análise do Detran/DF. Além disso, destaca-se o posicionamento da CEB, que limita-se a mencionar a interferência com redes existentes, sem tratar do aspecto principal que é o de alimentação do sistema.

31 Os estudos realizados sobre o “perfil viário e acomodação do greide” consideraram somente um curto trecho entre as quadras 504 e 508 sul, para o qual foram apresentados cortes



esquemáticos em escala inadequada e com cotas ilegíveis. Percebe-se que houve redução excessiva da área que foi detalhada, permanecendo a necessidade de complementação com cortes transversais de testada a testada da via W3 nas quadras 502, 503, 515, 516 e setor de Radio e TV, com as cotas de nível existentes e projetadas, além das cotas horizontais, legíveis.

32 Em que pese os perfis apresentados não abrangerem toda a via W3 e estarem em escala de desenho inadequada, verifica-se que a implantação do VLT implicará em obras de grande vulto como segue:

- escavações nas 3 faixas da via W3, sentido sul/norte (fl.74 e 75);
- escavações em frente a residências (fl.74);
- escavações e aterros no canteiro central (fls.72 a 75);
- aterros nas 3 faixas da via W3, sentido sul/norte (fls.72 a 74);
- aterros no calçamento em frente às lojas (fl.74);
- realização de nova pavimentação, colocação de meios-fios, reposicionamento da captação de drenagem pluvial (bocas de lobo);
- execução de novo calçamento em trechos da 507 sul.

33 É importante alertar que a envergadura das obras necessárias à adequação do perfil da via W3 acima descritas possivelmente implicará em total obstrução na circulação de veículos em trechos consideráveis da via e que tal situação não está devidamente registrada ou considerada no Anexo IV – Sequência Executiva das Etapas da Obra.

34 Em que pese o exposto, a maioria das soluções apresentadas para a adequação do perfil da via W3 aos desníveis no sentido leste/oeste parece razoável, com exceção da solução apresentada à folha 74, onde o escoamento de água de chuva irá em direção à testada dos edifícios nas quadras 500, o que implicará em previsão de grelhas ou elementos de captação de águas em frente às lojas.

35 É importante registrar ainda que os desenhos apresentados estão em escala inadequada, o que dificulta uma análise criteriosa das soluções, além de não haver registro da localização das residências próximas que serão afetadas pelas obras necessárias (fls. 72 a 75). Também percebe-se a falta de representação em planta dos perfis apresentados para que seja possível avaliar os desníveis, cortes, aterros e faixa útil a ser utilizada para o plantio de nova arborização, assim como avaliar as interferências com redes existentes (dimensões, localização, etc).



36 Como premissa utilizada para construção da rede de simulação dos cenários futuros adotou-se a eliminação de circulação de ônibus na via W3 e absorção da demanda futura de usuários de transportes coletivos. No entanto não fica claro o percentual dessa absorção em relação aos usuários ou linhas atuais. Os desenhos apresentados das folhas 81 a 90 carecem de dimensionamento (cotas) e estão em escala inadequada para avaliação das soluções apresentadas.

37 A “configuração viária dos cenários futuros” diferem entre si na configuração da via W2, com manutenção de sua característica atual, inversão de sentido de circulação e adoção de duplo sentido (fl.91), contando com plantas esquemáticas indicando tais cenários. No entanto não foram apresentados perfis (cortes) da via W2 sul que ilustrassem tais cenários.

38 A microssimulação avaliou o impacto da inserção do VLT em relação aos cruzamentos nas vias W1 e W3. A via W4 e W5 são citadas somente no item d.7.5 (fl.162), limitando-se a afirmar que “*é fundamental que estes dois eixos apresentem um bom desempenho viário*” pois “*a existência de problemas num deles irá provocar a transferência de fluxos para o outro*”.

39 A figura 71 (fl.161) é insuficiente para avaliação e comparação dos caminhos lógicos de acesso à via W3 próximo ao SCS no cenário base e cenários futuros, decorrente da implantação de túnel que “*diminuirá a conectividade com a rede viária envolvente*”. Nesse item o estudo é inconclusivo, informando que “*poderá surgir uma demanda superior à estimada*”.

40 A análise comparativa dos cenários futuros (fl. 164) considera as opções de tráfego para a via W2, no entanto há somente a apresentação de plantas de “esquema de acesso às quadras 500” referentes à Asa Norte, sem a representação da situação referente à Asa Sul.

41 O estudo conclui pela necessidade de gestão semafórica priorizando o VLT, em detrimento dos movimentos com origem nos trechos ortogonais e pela não inversão do sentido da via W2 devido a possibilidade de congestionamentos na via W3 (fl.170). Em que pese não haver desenhos dos perfis possíveis para a via W2 (sentido atual, sentido invertido e duplo sentido), o estudo acena com a dificuldade de implementação de duplo sentido nessa via devido à necessidade de eliminação de estacionamentos existentes atualmente.

42 É importante registrar que na folha 170 cita-se que “*um padrão de ocupação mais intenso das quadras 500, poderá levar à alteração dos resultados obtidos*”. Tal afirmativa traz como possibilidade o adensamento das quadras 500 sem considerar as notórias restrições decorrentes do tombamento da cidade e o fato do Metrô não ter como uma de suas atribuições



decisões de planejamento urbano (novas áreas a serem ocupadas e alterações de parâmetros de ocupação que promovam adensamentos).

43 Por fim o estudo alerta em suas considerações finais que é necessária análise do horário de pico da manhã, por ser possível a existência de pontos críticos diferentes dos encontrados (fl.170), o que demonstra, mais uma vez, que os estudos realizados até o momento não são conclusivos e carecem de aprofundamento e detalhamento.

44 O projeto funcional elenca intervenções necessárias na via W3, adotando-se o cenário I (manutenção do sentido da via W2), com retificação e ordenamento das vias de entre-quadras comerciais e seus acessos. Contudo, percebe-se que no projeto funcional não são citadas as necessárias intervenções que envolvem os serviços de escavações (cortes) e aterros para adequação dos desníveis transversais da via W3 (fls.74 e ss). No item d.9.1 há descrição sucinta do que seriam as alterações do sistema viário, carecendo de detalhamentos gráficos e de maior abrangência de todos os aspectos citados no restante do estudo (fl.172).

45 Na conclusão e recomendações do estudo (fl.180) são feitas considerações que ratificam o restante do documento, destacando-se no quesito poluição atmosférica (fl.182) a afirmação “*com a retirada do percentual estimado de veículos particulares e determinadas linhas de ônibus ocorrerá a redução da emissão de gás carbônico*”. Entretanto o estudo não apresentou dados consistentes de caracterização das linhas de transportes coletivos que hoje utilizam a via W3, tampouco o percentual das linhas que serão desativadas ou remanejadas para a via W4, resumindo-se a apresentar dados superficiais à folha 18 do Anexo V. Também não há menção, nesse anexo, sobre levantamentos de tráfego atualizados referentes à via W4, ou propostas de adequação geométrica para atendimento de possível circulação de transportes coletivos nessa via.

46 É importante salientar que o estudo sugere criação de retornos nas vias que conectam a via W3 e W4, reconhecendo problemas atuais na via W4 ao “*esperar que este tráfego não tenha que recorrer à W4 para realizar a manobra de inversão de sentido de circulação, sobrecarregando ainda mais esta via, que atualmente já apresenta problemas de fluidez de tráfego.*”

2. ANEXO I - Estacionamentos Públicos da Avenida W3 Sul (Caracterização da Ocupação Atual)

47 Embora o TR da Seduma não faça menção específica à situação dos estacionamentos ao longo da via W3, a preocupação foi externada na Recomendação nº 02/2009/MPF/PRDF/APM e respondida pelo Metrô/DF na Nota Técnica nº 001/PRE – Metrô DF, de abril/2009. Nesse



documento, o Metrô confirma a eliminação dos estacionamentos do canteiro central da via W3 para passagem do VLT.

48 No Anexo I dos Estudos Complementares, a questão dos estacionamentos é tratada na forma de diagnóstico, elaborado pela empresa EGL Engenharia. O estudo não aborda, de forma propositiva, nenhuma alternativa para a supressão dos estacionamentos do canteiro central, embora as conclusões apresentadas pela EGL indiquem a necessidade de previsão de novas vagas para suprir o déficit gerado pela implantação do VLT (págs. 58 e 59).

49 O estudo não abrange apenas o número absoluto de vagas, mas também o tempo de permanência dos carros estacionados em alguns períodos do dia. As conclusões do estudo apontam que a maior concentração de falta de vagas se dá no horário de almoço e no período da tarde. A Tabela 3 (pág. 16) apresenta a consolidação dos dados levantados ao longo de 5 dias e na coluna Carência Horária Média de Vagas sobre os Estacionamentos Centrais observa-se que, em quase todos os bolsões que ocupam a porção central da W3, o número negativo indica falta de vagas em algum período do dia. Essa foi a demonstração que levou à conclusão de déficit geral de vagas pela implantação do VLT.

50 O Metrô alega na Nota Técnica nº 001/PRE (pág. 6/21) que as medidas mitigadoras da implantação do VLT estão detalhas no Relatório Complementar Ambiental (RCA). No entanto, nesse relatório não são abordadas medidas voltadas especificamente para a oferta de novas vagas de estacionamento.

51 A Seduma, por sua vez, informa na mesma Nota Técnica “*que diante da necessidade de gerar acesso alternativo aos estacionamentos comerciais e de compensar a eliminação das vagas no canteiro central da Avenida W3 (grifo nosso), foi elaborado projeto básico para execução de obras de intervenções viárias, de pavimentação, arborização, iluminação, sinalização, mobiliário, e detalhamento de projetos complementares para a via W2 sul (grifo nosso). Este projeto básico foi encaminhado à Secretaria de Obras por meio do Ofício 213.000.428/2009 – GAB/SEDUMA, para implantação da proposta.*”

52 Esse projeto não consta dos autos da ACP 2008.01.1.166080-0 (Prodep e Prodema), mas é de fundamental importância para avaliação da viabilidade urbanística global da implantação do VLT. Não há como avaliar a viabilidade do empreendimento como um todo, sobretudo em sua instância urbanística, sem considerar todas as transformações e acomodações necessárias ao longo da via W3 e entorno imediato e em especial a solução relativa à eliminação das vagas na via.



3. ANEXO II - Memorial Descritivo do Projeto de Paisagismo (ESPM e Av. W3 Sul)

53 O item “e” do “Relatório dos Estudos Complementares sobre a implantação do VLT de Brasília” (fl. 58) descreve sucintamente a proposta de re-vegetação para o canteiro central da via W3, remetendo-se à Memória Descritiva de Paisagismo. Em consulta ao referido documento foram identificadas diversas lacunas que não contemplam questões já levantadas pelo Ministério Público nos Autos, destacando-se a seguir:

- o projeto de paisagismo define posicionamento e quantidade de espécies arbóreas, contudo não considera no Trecho Via W3 a localização em planta do posteamento de sustentação do cabeamento, tampouco a altura dos elementos que compõem o sistema;
- há somente um corte esquemático (pg.11) apresentado em escala inadequada, sendo insuficiente para avaliação dos elementos citados pelo Termo de Referência da Seduma como altura das catenárias, drenagem e cabeamento subterrâneo;
- da mesma forma, o Anexo II não contempla o Termo de Referência por não apresentar informações quanto ao tamanho das mudas disponíveis no mercado, nem expectativa de crescimento anual da vegetação;
- o Anexo II não se pronuncia sobre a derrubada das espécies imunes ao corte, conforme dispões o Decreto nº 14.783/1993, as quais estão identificadas na Tabela 3 (fls. 28 a 31);
- a informação que consta do Anexo II dá conta de plantio com espaçamento entre 8 e 10m, totalizando aproximadamente 1220 exemplares ao longo do percurso da Via W3 Sul e Norte, contudo não há menção ao quantitativo de reposição arbórea estipulado no item 4 do Ofício 226/09 Superintendência Regional do Iphan no DF (fl.1756);
- não há informações suficientes sobre o tipo de forração vegetal que será utilizada no canteiro central, resumindo-se somente a uma legenda genérica que define “grama”. É importante lembrar que no projeto básico constava especificação de piso de bloco de concreto intertravado de cor vermelha;
- questiona-se a efetividade da arborização sugerida com vista a mitigar a visualização do cabeamento (premissa do Iphan como condição à existência do VLT), uma vez que foram sugeridas 3 espécies de grande porte, sendo que uma delas pode atingir até 50m em fase adulta, enquanto a altura do posteamento não deverá ultrapassar 10m.



4. ANEXO III - Programa de Comunicação Social e Ambiental (VLT)

54 Foram apresentadas diversas ferramentas de comunicação social no Anexo III, podendo-se afirmar genericamente que está sendo cumprido o exigido no Termo de Referência da Seduma. No entanto, será preciso avaliar tecnicamente, por profissional da área de comunicação, se as medidas são suficientes para mitigar os enormes impactos que a implantação da obra certamente causará. Objetivamente, não há uma definição clara sobre a metodologia ou sobre as metas a serem atingidas com os instrumentos propostos.

55 Além disso, não resta claro quem fará o controle das inúmeras promessas contidas no Programa de Comunicação Social, aferindo, de início, sua concreta implementação e, posteriormente, sua efetividade.

56 A Companhia do Metrô ainda afirma, ao final da proposta, que as ações que demandarem recursos financeiros estão condicionadas à disponibilidade orçamentária. Afora a divulgação do andamento das obras e outras informações sobre o funcionamento do VLT que podem ser dispostas no sítio eletrônico do Metrô, praticamente todas as outras alternativas de meios de comunicação envolvem custos financeiros.

57 Ora, é muito simples propor praticamente todas as formas de comunicação social, mídias e formatos, e condicionar sua execução à disponibilidade orçamentária. Em suma, é de clareza solar que não há garantia alguma de que sejam executadas tais medidas, ainda que se tenha absoluta certeza do enorme impacto social causado.

5. ANEXO IV - Sequência executiva das etapas da Obra do VLT

58 O Anexo IV apresenta um descritivo geral e superficial das obras de implantação do VLT, caracterizando os principais aspectos de cada etapa. Os prazos são tratados sempre de forma global para uma etapa, sem maiores detalhamentos. O estudo centra as atenções em aspectos técnicos de execução dos elementos de cada etapa, ao modo de um memorial descritivo, em lugar de esmiuçar de forma objetiva os prazos de cada um dos passos descritos. Por sua vez, a descrição não vem acompanhada de cronograma físico do desenvolvimento da obra, por meio do qual se poderia entender o encadeamento das etapas e sua inter-relação.

59 A segunda parte do Anexo IV descreve os processos executivos de cada atividade relacionada à obra, tais como o processo de construção da “estaca hélice”, o modo de colocação das armações, a forma de escavação mecanizada e/ou manual, etc. Nenhum dos processos executivos



vem acompanhado do respectivo prazo de execução, embora o Metrô preocupe-se em afirmar que *“o processo gerencial dos trabalhos assume fundamental importância para assegurar o êxito dos resultados e a observância dos prazos estabelecidos, (...)”*.

60 Outro aspecto contraditório identificado no Anexo IV diz respeito à obra ao longo da via W3, descrita na fase do denominado “Núcleo 4”. Embora o cronograma esteja um pouco mais detalhado nesse caso, é importante alertar que os esquemas apresentados (págs. 9-13) não consideram a interdição completa das pistas da via W3, o que será necessária nos trechos em que a obra prevê cortes e aterros, nivelando a via para acomodação do greide onde serão assentados os trilhos (ver Relatório dos Estudos Complementares, págs. 72 a 75).

61 Na fase mencionada acima, o cronograma limita-se a considerar a obra no canteiro central, local de assentamento dos trilhos, e a interdição parcial das pistas da W3. Entendemos que o dado temporal relativo à interdição total de um pista é absolutamente relevante, visto que o planejamento da obra prevê “desvios provisórios” no tráfego da W3 (pág. 14).

62 Por fim, o Relatório de Consolidação menciona a existência de um cronograma físico de desenvolvimento da obra, mas tal documento não foi localizado em nenhum dos volumes dos estudos, tampouco nos Autos.

6. ANEXO V - Relatório das medições de Ruído na W3 Sul

63 O estudo do Anexo V, apresentado pela empresa Síntese Acústica Arquitetônica, apresenta diversas medições de ruído, principalmente ao longo da via W3, numa extensão que abrange desde as quadras 716/516 até o Setor Comercial Norte. Há uma medição isolada, no final da Asa Sul, realizada no Parque das Aves, local onde se pretende instalar o Centro de Manutenção (CM) do VLT.

64 Os níveis de ruído apurados nessas medições excedem os níveis recomendados, na quase totalidade dos pontos verificados. O relatório destaca que a principal fonte de ruído advém do tráfego de ônibus de transporte coletivo nos locais. Apenas nos pontos localizados no final da Asa Sul, o relatório ressalva que o ruído é agravado pela casa de máquinas do Hospital Santa Lúcia, situada em frente ao complexo hospitalar, na conjunção da Avenida W3 com a ESPM.



65 O relatório destaca, ainda, que em medições comparativas entre períodos em que se utilizavam máquinas nas obras e outros sem o uso delas, predominou o maior ruído do tráfego, “mascarando” o barulho das máquinas.

66 Por sua vez, o TR da Seduma indica a necessidade de verificação dos impactos da inserção da infraestrutura de transporte sobre as atividades instaladas em seu entorno, avaliando, com base em dados de outras áreas urbanas, os efeitos positivos ou negativos da tecnologia de transporte, uma vez implantada, com relação à produção de ruído. Dessa forma, o estudo deveria se preocupar não apenas com a aferição dos ruídos hoje existentes, mas também, com a produção futura de ruídos, uma vez instalado o novo sistema de transporte.

67 Ainda que o estudo procure demonstrar o baixo impacto das obras de execução do VLT quanto à produção de ruídos pelas máquinas utilizadas, no Anexo V não restam claro os efeitos do uso da nova tecnologia sobre os ruídos globais de tráfego na Avenida W3. Por outro lado, o remanejamento das linhas de ônibus para vias paralelas à W3 ocasionaria um aumento significativo do ruído em áreas estritamente residenciais (via W4 – quadras 700 e via W2 – quadras 300), onde não foram realizadas medições, e que causariam incômodo bem mais significativo do que aquele hoje presente na W3.

68 Assim, consideramos que não foi atendida a principal questão referente à produção de ruídos, qual seja, a de qualificar positiva ou negativamente as alterações provocadas pela implantação do VLT na Avenida W3 e pelas alterações urbanísticas de seu entorno.

7. ANEXO VI - Relatório de Caracterização do Estudo de Tráfego, Sistema Viário e Transporte para a Via W3

69 O Anexo VI define como área de influência direta as vias W2 e W3 (fl.8). No entanto percebe-se incoerência com o “Relatório dos Estudos Complementares sobre a implantação do VLT de Brasília”, no qual define-se como área de influência direta as vias W1, W2 e W3. O estudo esclarece que o sistema viário integrante da área de influência direta dos estudos incorpora as redes de microssimulação (fl.7). Dessa forma, tomando-se como referência a área de influência direta conforme consta no Relatório, a microssimulação do Anexo VI deveria ter incluído a via W1, o que não ocorreu.

70 Além do exposto, questiona-se o fato da via W1 ter sido eleita como área de influência direta em detrimento da via W4, já que para essa última os estudos informam que já há saturação e que haverá o tráfego de transporte coletivo (fl.50 do Relatório).



71 É importante registrar que, em que pese não haver anexos com levantamentos específicos de contagem volumétrica atual para via W4 e W5, o anexo V apresenta considerações sobre o volume de tráfego nessas vias (folhas 35 a 39), fazendo crer tratar-se de medições desatualizadas.

72 Destaca-se que à folha 45 o estudo afirma “a via W5 sul opera próxima ao limite de sua capacidade de fluxo, com trechos já saturados nas proximidades do SCS” e que “a via W4 sul opera com nível de saturação de médio a alto, chegando totalmente saturado nas proximidades do SCS”. Dessa forma confirma-se a precaução quanto às informações que a W4 comportará tráfego de transportes coletivos após a implantação do VLT.

**(a) Estudos de Tráfego, Sistema Viário e Transporte para a Via W3
(Volume I – Relatório de Caracterização)**

**i. Estudos de Tráfego, Sistema Viário e Transporte para a Via W3
(Anexo I do Relatório de Caracterização)**

73 Trata-se de dados numéricos referentes a “resultados das pesquisas de contagem volumétrica direcional classificada” para as vias W3 e W1.

74 O MPDFT não possui perito da área de Engenharia de Trânsito, dessa forma a análise das informações referentes a contagens volumétricas e classificação de vias restaram prejudicadas .

**(b) Estudos de Tráfego, Sistema Viário e Transporte para a Via W3
(Relatório de Resultados Preliminares – Volume II – Tomo I)**

75 Os levantamentos foram realizados no horário das 17h40 às 18h40 (fl.22). Apesar dessa equipe de análise não dispor de engenheiro de tráfego, nos causa estranheza a falta de padronização no horário das medições ao se comparar com o “Anexo IX – Classificação Funcional da via W3 (Contagem volumétrica de Tráfego)”, para o qual os levantamentos foram realizados “durante o pico da tarde (16h as 19h)”, o que implica em diferença de duas horas no período de levantamento e demonstra a falta de padronização no estudo apresentado.

76 Em relação à via W4 e W5, de acordo com as informações e plantas às folhas 20 a 22, houve levantamentos em 2008 que se resumiram a alguns pontos de intersecções na via W4 (fl.20). Entendemos que, assim como nas vias W1 e W3, os levantamentos na via W4 deveriam ser atualizados diante da informação que nela haverá trânsito de transporte coletivo (fl.50 do Relatório).

77 Considerando a possibilidade de circulação de transporte coletivo pela via W4, especialista em engenharia de trânsito deverá avaliar a seguinte afirmação referente à contagem do



tráfego (fl. 22): “*b) o tráfego de ônibus foi desagregado do tráfego restante contabilizado, uma vez que, por terem um percurso pré-definido, não tem a flexibilidade de alteração de rota em função do grau de congestionamento das vias*” .

78 Nota-se carência de informações acerca da captação de tráfego pelo novo modal (fl. 26) quando afirma-se de forma genérica e superficial “*uma vez que as estimativas de procura do novo modal consideraram apenas a captação de passageiros do transporte coletivo*”. Dessa forma percebe-se a ausência de dados consistentes sobre as alterações que a implantação do VLT provocará no perfil do sistema de transporte coletivo atualmente existente na via W3. Não há informações exatas quanto a quantidade de linhas hoje circulando na via, se haverá completa desativação da circulação de ônibus na região, quantas serão substituídas pelo VLT ou quantas linhas serão remanejadas para outras vias como a W4.

79 O estudo ainda afirma que as vias W4 e W5 apresentam elevados quantitativos de tráfego, sendo também os sentidos de saída mais carregados do que os de entrada na cidade (fl.28) e que tais vias possuem volumes máximos apenas ultrapassados pela zona do SCS (fl.29). Assim confirma-se a preocupação quanto à nova configuração da via W4 e a falta de estudos específicos para essa via.

80 Para os dados referentes a diferenças de volume de tráfego entre os cenários futuro e atual e considerações (folhas 34 a 48) é necessária a análise de especialista em engenharia de trânsito. Destaca-se o fato do estudo reconhecer que a implementação do sistema VLT apenas se justifica se forem garantidas boas condições de circulação por meio de prioridade semafórica nas interseções mas que essa prioridade irá provocar perturbações na circulação dos demais veículos (fl.49).

81 A análise e cálculo de desempenho foram realizados no pico da tarde, entre as 17h40 e 18h40 (fl.49). Apesar dessa equipe de análise não dispor de engenheiro de tráfego, novamente parece faltar uma padronização no horário das medições quando se compara o parâmetro adotado no “Anexo IX – Classificação Funcional da via W3 (Contagem volumétrica de Tráfego)”, para o qual os levantamentos foram realizados “*durante o pico da tarde (16h as 19h)*”, o que implica em diferença de duas horas no período de levantamento.

82 A identificação dos cruzamentos analisados nas figuras 28 e 29 está em escala inadequada, dificultando sua identificação, o que é agravado por não haver referência aos endereços



onde se localizam. Também questiona-se a falta de estudos para a via W4, vias de ligação entre as vias W3 e W4 e respectivos cruzamentos.

83 Na análise dos pontos críticos, o Anexo VI conclui sinteticamente que, em que pese a eliminação dos retornos na via W3, o projeto de implantação do novo modal é compatível com um bom desempenho viário, contanto que haja uma gestão semaforica prioritária para o VLT (fl. 81). Questionamos tal conclusão por não haver dados referentes ao tráfego que será desviado para as vias de ligação entre a W3 e W4, e respectivos cruzamentos, o quais serão maciçamente utilizados para substituição dos retornos eliminados na via W3. Essa nova situação é confirmada pelo próprio estudo, à folha 84.

84 O estudo ainda aponta os conflitos potenciais em diversos pontos sem soluções propositivas mas apenas sugere a realização de novos levantamentos e elaboração de projetos corretivos, conforme exposto a seguir:

- **cruzamento ESPM com a via W3** – sugere-se à folha 82 que “*seja desenvolvido um estudo detalhado de procura para este cruzamento (...). Desta forma seria possível a definição da configuração final para este cruzamento*” e à folha 84 ainda afirma “*aconselha-se a realização de uma avaliação detalhada e a sua reformulação de forma a melhorar o desempenho viário e a segurança dos movimentos permitidos*”;
- **atracessamentos na via W3 sul** – o estudo sugere que “*deveriam ser garantidos retornos na seção oeste das vias ortogonais à via W3 para que este tráfego não tenha de recorrer à via W4 para realizar a manobra de inversão de sentido de circulação, sobrecarregando ainda mais esta via que, atualmente, já tem problemas de fluidez de tráfego*”;
- **desnivelamento da W3 no SCS e SCN** – não apresentou propostas concretas, resumindo-se a apresentar na figura 61, movimentos de conversão em escala inadequada e com legenda incompleta (faltam cores das setas);
- **amarracão dos viadutos do SCS e SCN** – cita a “construção de significativas obras de arte” descritos no item anterior, o qual não trata desse assunto. Aconselha ou sugere alguns ajustes geométricos para facilitar o movimento de entrada nos viadutos, contudo esclarece que “*qualquer alteração na configuração física das obras de arte deve ser analisada em relação à sua exequibilidade física e financeira*”(fl.87) e “*a não revisão da geometria deste ponto irá provocar a ocorrência de congestionamentos*” (fl.88), o que confirma mais uma vez que os projetos das vias impactadas pelo VLT ainda encontram-se em fase preliminar e carecem de decisões e detalhamentos importantes;



- **cruzamento da W3 com a Rua das Farmácias** – a figura 64 apresentada está em escala inadequada, o que compromete a perfeita compreensão da situação descrita, além de não apresentar legendas identificando as setas utilizadas (fl.88). O estudo novamente assume um caráter não-propositivo e resume-se a dizer que para este ponto “*é aconselhável a sua reformulação*” e que “*a definição do layout adequado deverá levar em conta (...)*”;
- **vias W4 e W5** – o estudo resume-se a afirmar que “*é fundamental garantir uma boa circulação ao longo das vias W4 e W5, evitando a transferência de tráfego para a W3 que possa comprometer o desempenho do novo modal*”, no entanto não propõe projeto de reformulação geométrica.

85 Por fim a conclusão do Anexo VI sugere a **revisão da proposta original** e a **implementação de alterações que evitem a ocorrência dos problemas de congestionamento**. Tal posicionamento confirma o nível preliminar dos projetos e soluções existentes para o VLT até o momento e a impossibilidade de início das obras sem que todas as questões estejam devidamente equacionadas.

(c) **Estudos de Tráfego, Sistema Viário e Transporte para a Via W3**
(Relatório de Resultados Preliminares – Volume II – Tomo II)

86 O documento fez avaliação de desempenho de três interseções identificadas como pontos críticos no sistema viário da via W3:

- viaduto W3 sul/ESPM;
- viadutos SCS e SCN;
- cruzamento Terminal Rodoviário W3 norte/STN.

87 Os levantamentos foram realizados no horário das 17h40 às 18h40. Novamente registramos a falta de padronização no horário das medições ao se comparar com o “Anexo IX – Classificação Funcional da via W3 (Contagem volumétrica de Tráfego)”, para o qual os levantamentos foram realizados “durante o pico da tarde (16h as 19h)”, o que implica em diferença de duas horas no período de levantamento.

88 As propostas de adequações geométricas aparentemente possuem suficiente fundamentação técnica, no entanto é questionável a solução apresentada para o cruzamento da via W3 Norte com o Setor Terminal Norte (STN) onde está previsto, no canteiro central da via W3 (em frente ao Supermercado Extra), uma **estação de ônibus**.



89 Tal solução carece de maiores justificativas visto que no restante do material encaminhado todos os mapas definem uma “Estação Integração Terminal Ônibus” operando ao lado da “Estação 25 - Terminal VLT (com manobra de retorno)”, ambos localizados ao final da Via STN, próximo à Epia e bem distantes do canteiro central na extremidade da W3 norte. Por fim, a proposta apresentada ainda reconhece que a implantação de terminal de ônibus no canteiro central da via W3 norte traria limitações para expansões dessa instalação.

90 Percebe-se que se trata de uma solução a ser avaliada com maior rigor, diante das limitações de espaço que pode comprometer seriamente futuras ampliações do sistema e o investimento realizado.

8. ANEXO VII - Estudos de Tráfego, Sistema Viário e Transporte para a Via W3 (Relatório de Estudo de Tráfego – Volume III) (322 páginas)

91 O Anexo VII trata de metodologia e cálculos referentes à análise de tráfego e caracterização das vias na área de influência do VLT. Em que pese ser matéria afeta a especialista de engenharia de trânsito, foi possível elaborar algumas observações.

92 Houve modelagem do cenário base (atual) e cenários futuros I, II e III, atendendo o item 3.4 do TR da Seduma (VLT implantando, com W2 no sentido atual, sentido invertido e duplo sentido), definindo os “níveis de serviço” das vias (relação volume/capacidade) e construindo modelos de tráfego de maneira a analisar impactos quantitativos e qualitativos.

93 A eliminação do serviço de ônibus na via W3 é tomada como premissa, além de absorção da demanda **futura** estimada para esse serviço. Contudo, não resta claro o quanto da demanda atual por ônibus será absorvida pelo VLT e continuam ausentes detalhamentos de cálculos ou levantamentos específicos sobre as linhas de transportes coletivos que seriam desativadas ou remanejadas por ocasião da implantação do VLT na via W3.

94 Às folhas 17 a 26 são apresentados desenhos esquemáticos baseados no projeto executivo do VLT, sem cotas legíveis. Nas plantas apresentadas não fica claro onde se dará o início do mergulho que a via W3 dará em frente ao SCS e SCN.

95 À folha 26 confirma-se a opção por um terminal rodoviário no canteiro central ao final da via W3 norte, com representação simbólica de 22 ônibus estacionados. Tal opção de projeto contraria todas as demais plantas de outros anexos e do Relatório, as quais definem uma “Estação Integração Terminal Ônibus” operando ao lado da “Estação 25 - Terminal VLT (com manobra de



retorno)”, ambos localizados ao final da Via STN, próximo à Epia e não no canteiro central na extremidade da W3 norte.

96 Para a análise de microsimulação de tráfego, foi adotada a hora de pico da tarde, das 17h40 às 18h40, o que novamente contraria o Anexo IX onde consideram-se como pico da tarde o horário das 16h as 19h, resultando em diferença de duas horas nos levantamentos realizados.

97 Os cruzamentos analisados localizam-se na via W2 e W3 e estão representados na figura 46 e 47 (fl. 126 e 127), contudo as figuras estão em escala inadequada e não apresentam a identificação do endereçamento equivalente. A seguir são apresentadas “fichas” onde são representados valores de tráfego, imagens da microsimulação de tráfego, e indicadores de desempenho de cada cruzamento. Cabe destacar que nas fichas permanece ausente a identificação do endereçamento correspondente a cada cruzamento.

98 De todas as informações apresentadas destaca-se a folha 302 que reconhece “*a implementação do VLT na via W3 irá provocar alterações significativas à circulação viária, tanto na escala local, como na escolha de caminhos ao longo das Asas Sul e Norte*”. Salienta-se ainda que o estudo informa sobre a **necessidade de complementação dos estudos de forma a realizar-se levantamentos no pico da manhã.**

99 O Anexo VII traz considerações sobre a retirada dos retornos, cruzamentos da via W3 sul, implantação de túnel na via W3 nos SCS e SCN, cruzamento da via W3 com a “rua das farmácias”, vias W4 e W5 e via W1, itens que foram incluídos na análise do Relatório. No entanto as informações referentes à via W1 não constam integralmente no referido Relatório, o que acaba por desconsiderar importantes propostas de intervenções nessa via. O estudo ainda destaca que as medidas enumeradas para a via W1 não foram testadas e carecem de estudo específico. Em relação às vias W4 e W5, o Anexo VII esclarece que foi realizada somente uma “análise macro”, informação essa que o Relatório novamente desconsidera.

100 A análise comparativa de cenários futuros confirma as informações constantes no Relatório, optando, ao final, pela manutenção do cenário I (atual). Por fim, destaca-se que a análise comparativa dos cenários futuros **recomenda a análise detalhada do desempenho das vias W4 e W5**, bem como a monitorização do desempenho dos cruzamentos ao longo dos SCS e SCN.

101 Em relação ao Projeto Funcional para o cenário futuro I (implantação do VLT com manutenção do sentido da via W2), são apresentadas 3 plantas esquemáticas para a Asa Sul e 2 plantas esquemáticas para a Asa Norte, em escala 1:3000, indicando a linha do VLT, fluxo de



tráfego geral e fluxo de tráfego com previsão de intervenção e interseção semaforizada com prioridade para o VLT. No entanto novamente verifica-se que os cruzamentos não estão desenhados em escala adequada a um perfeito detalhamento que alcance o nível de um projeto executivo.

102 À folha 319 o estudo apresenta proposta de intervenção padrão para as entrequadras comerciais próximas à via W3, com retificação, ordenamento e sinalização das vias, entre outros. Consideramos que são importantes intervenções que podem qualificar positivamente as entrequadras, entretanto não constam no material apresentado no Relatório.

9. ANEXO VIII - Projeto de Conceituação Funcional e Operacional (240 páginas)

103 Destaca-se inicialmente a afirmativa do anexo em sua Apresentação (fl.2) que “*o documento em sua versão final seguirá posteriormente, contemplando eventuais ajustes solicitados pela Contratante*”. Trata-se portanto de estudo não-conclusivo e provisório. Praticamente todas páginas relativas a Mapas estão em branco, confirmando que o documento está incompleto. Dessa forma questiona-se a efetividade da presente análise em se tratando de produto provisório e incompleto.

104 Ainda assim procedeu-se à análise do material apresentado, verificando-se que a apresentação à folha 2 informa que o Anexo VIII se dividiria em dois volumes. No entanto o segundo volume do Anexo VIII, que trataria do oitavo e último capítulo, o cronograma físico da obra, não foi apresentado.

105 À folha 13 há descrição sucinta do sistema viário que sofrerá a interferência do trecho 1 do VLT, informando que “o mapa 1 ilustra a localização e o trecho da intervenção na via” EPAR. Novamente trata-se de mapa em escala inadequada à compreensão do traçado do trecho 1 do VLT, destacando-se que os mapas 2 a 6 estão em branco.

106 Na descrição do sistema viário no trecho 2 do VLT há descrição da via W3, informando que o mapa 7 ilustra tal trecho. No entanto trata-se de mapa em escala inadequada à compreensão do traçado do VLT, sendo que os mapas 8 a 17 não foram apresentados (estão em branco).

107 Na análise do modelo de ocupação da via W3 (fls.36 e 37), a análise dividiu a área em diversos trechos, para os quais admitem-se como premissas informações questionáveis tais como o adensamento das quadras 500 por meio do aumento do potencial construtivo, expansão de empreendimentos implantados nas quadras 700/900 e previsão de garagens nos subsolos dessa área,



implantação de um sistema local de transporte coletivo para as vias W4 e W5 e mudança de uso residencial para comercial no SHIGS voltado para a via W3.

108 Em síntese, o estudo adota como premissas “tendências de mudanças de uso e ocupação do solo” que não constam de documentos oficiais, além de dependerem de amplo debate envolvendo o tombamento do Plano Piloto e elaboração de estudos complexos que as justificassem. Trata-se de premissas que não são de competência do Metrô/DF, mas sim de órgãos técnicos do Governo do Distrito Federal, em especial da Seduma, permanecendo assim uma postura equivocada da empresa, já detectada no projeto básico levado à licitação, ao extrapolar suas atribuições.

109 Por fim, não resta claro se a demanda de usuários calculada para justificar-se a implantação do VLT baseou-se na adoção equivocada de tais premissas que prevêem adensamentos ao longo da via W3.

110 O Anexo VIII afirma que a total eliminação dos retornos deverá exigir a revisão da circulação de tráfego em toda a faixa compreendida entre as quadras 100 e 900 (fl.38). No entanto não é o que verifica-se no restante dos documentos, onde levantamentos e propostas resumem-se à via W1, W2 e W3, com considerações superficiais acerca da via W4 (quadras 700 e 900).

111 À folha 39 novamente o estudo faz afirmações típicas de órgão de planejamento ao afirmar categoricamente que “*estão em curso planos urbanísticos de reformulação do SMAS e STS, com o objetivo de incrementar a ocupação desse quadrante*”, sem contudo justificar tal informação. Afirma ainda que o “*plano de ocupação e o sistema viário proposto têm o intuito de integrar o STS à Asa Sul e ao SPS*”, no entanto tal “plano de ocupação” não é mostrado no estudo.

112 Destaca-se ainda a afirmativa de que “*outra medida importante é o redimensionamento da via W4, para que possa ser utilizada por linhas locais e circulares de transporte coletivo*”(fl.39). Além disso, o estudo afirma que a via W4 deverá ser duplicada da extremidade da Asa Sul até a entre-quadra 714/715. Como já alertado anteriormente, em nenhum trecho dos estudos apresentados há levantamentos específicos ou propostas objetivas de projeto para reformulação geométrica da via W4, mas somente descrições textuais. Tampouco resta claro o dimensionamento desse tráfego de transporte coletivo que passaria a utilizar a via, se porventura trata-se de novas linhas ou remanejamento de linhas que hoje transitam pela via W3. A seguir são apresentadas, novamente, folhas em branco correspondendo aos mapas 18 e 19.

113 São descritas intervenções nas entre-quadras 700, sempre destacando que haverá incremento de tráfego decorrente da eliminação dos retornos na via W3. À folha 43 confirma-se a



informação que haverá somente três pontos de travessia na via W3, o que é preocupante diante do volume de tráfego que será concentrado nessas travessias. Os mapas 20 a 24 estão em branco, inviabilizando a visualização das propostas descritas.

114 Verifica-se que os levantamentos de tráfego realizados nos outros anexos priorizaram as vias W1 e W3. Dessa forma, observa-se que o incremento de tráfego na via W4 e nas entre-quadras 700, decorrente da eliminação dos retornos da via W3, não foi devidamente dimensionado pelos estudos apresentados, sendo temerário o início das obras sem que tais impactos sejam conhecidos e medidas mitigadoras sejam propostas.

115 Após sucinta descrição do sistema viário encontrado nas imediações da W3 Norte, o estudo à folha 49 recomenda a revisão das intersecções das entre-quadras 500. Fato similar ocorre quando o estudo descreve o setor central da Asa Norte ao afirmar “poderão ser criadas ou aprimoradas as rotas de ligação entre a N2 e a N3”. Verifica-se assim uma postura não-propositiva do estudo, o que não é o esperado de documentação elaborada com o objetivo de elucidar questões de projeto que possibilitem a retomada de obras embargadas atualmente.

116 Destaca-se que para a extremidade norte da via W3 o estudo não cita a proposta encontrada em outros anexos referente à implantação de terminal rodoviário no canteiro central da via (fl.50), o que confirma existirem deficiências de coordenação ou falta de homogeneidade nas decisões de projeto. Em seguida os mapas 25 a 29 estão em branco.

117 A simulação de alternativa de circulação informa que a modelagem da situação proposta foi obtida por meio das indicações de alteração de circulação, consequentes das supressões dos retornos existentes no canteiro central da via, com redistribuição de faixas de rolamento e alargamento de pistas (fl.57). Contudo as figuras 3 a 20 demonstram, esquematicamente e em escala diminuta, as alterações propostas da extremidade sul da via W3 até o Setor Comercial Norte, sem apresentar plantas referentes a um projeto executivo que reflita tais alterações descritas.

118 Em relação aos cálculos específicos de engenharia de tráfego, a análise resta prejudicada por não dispormos de profissional especializado nessa área. O estudo afirma que “a cada rodada de simulação evidenciava-se a necessidade de ajustes finos pontuais no intuito de obter-se a melhor adequação das redes de simulação”(fl.76). O relatório considera ao final que “a alternativa proposta para a via W3, no trecho estudado, possui melhor desempenho em relação à sua configuração atual”. No entanto a deficiência identificada no trecho anterior do estudo permanece, ou seja, não há representação gráfica detalhada da localização e tipologia dos “ajustes finos



pontuais”, deixando a proposta apresentada sem o necessário rebatimento em termos de projetos e plantas para execução das obras.

119 Nos itens Diretriz do Traçado (fl.87) e Plano de Vias (fl.90) são descritos os trechos 1, 2 e 3 do VLT. Cabe registrar que, novamente, as figuras 21 e 22 estão em branco. Para o trecho 1 o estudo não considerou recente proposta de parcelamento, pela Terracap, de grande área denominada Setor de Áreas Especiais Aeroporto, que interferirá diretamente com o traçado do VLT, bem como nada informou acerca das tratativas que envolvem mudanças do traçado nesse trecho decorrente de proposta do Conselho Gestor da APA Gama e Cabeça de Veado.

120 A descrição do trecho 2 cita que o VLT cruza com o metrô após o VAC, sem explicar do que se trata tal sigla. Na descrição do trecho 3 não é citada a estação de ônibus no canteiro central conforme proposta no Anexo VI, tomo c, mas somente confirma-se a proposta de estação Terminal Asa Norte (fl.90).

121 No item Características Técnicas do Traçado (fl.92), há menção sucinta ao sistema de posteamento para sustentação do cabeamento aéreo, mas permanecem ausentes importantes detalhes construtivos como altura do cabeamento e altura ideal dos componentes de iluminação pública que se utilizarão da mesma estrutura dos postes.

122 No item Preenchimento entre Trilhos e Entrelaço (fl.102), informa-se que “o acabamento poderá ser em grama, pavimento asfáltico ou concreto, blocos de concreto ou pedra”. No entanto no Anexo II, Memorial Descritivo do Projeto de Paisagismo, apresenta-se planta onde há legenda definindo “grama”. Desta forma verifica-se que o projeto e o estudo apresentado ainda não se encontram concluídos e que as equipes que vem trabalhando nos estudos apresentam pouca interação. O texto apresentado ainda refere-se à utilização de grama alertando “para a necessidade de manutenção maior requerida pelo sistema que deverá ser adotado, no caso o de drenagem profunda para recolhimento da água infiltrada”. No entanto no projeto de paisagismo apresentado no Anexo II não há detalhamento das soluções de drenagem a serem adotadas nesse caso da utilização de grama.

123 Aspectos geológicos e geomorfológicos são tratados das folhas 103 a 123, notando-se ausência dos mapas 32 a 37 (folhas em branco).

124 No item Localização e Tipologia das Estações (fl.124) as estações de embarque do trecho 2 são descritas textualmente (localização, desapropriações, acessos, características



arquitetônicas e do entorno) e com figuras esquemáticas em escala reduzida que priorizam a sua localização em relação ao trajeto do VLT, em lugar das soluções arquitetônicas e de acessibilidade.

125 As figuras identificadas como “planta esquemática da estação tipo” e “corte esquemático da estação tipo” (fls. 140, 141 e 142) são as mesmas constantes no projeto básico apresentado por ocasião da licitação, estando em nível incipiente de detalhamento e, assim, não podendo ser consideradas projetos executivos das estações condizente com o reinício das obras. Destaca-se que nos cortes novamente verifica-se a ausência de dimensões que indiquem a altura final dos vagões, cabeamento, posteamento e iluminação.

126 A figura 43 apresenta equivocadamente uma planta da entre-quadra 511/512 sul em lugar da 509/510 sul. Além disso, em todas as figuras apresentadas não há representação das vias transversais correspondentes às travessias da via W3. Ilustrando tal fato é possível comparar as figuras à folhas 62 e à folha 144, bem como as figuras às folhas 72 e 149, onde as travessias projetadas pelo próprio estudo não constam no item relativo às estações.

127 Quanto à Estação do Hospital Sarah Kubitschek (fl.149) questiona-se a adoção de uma estação-tipo nessa região visto que é onde inicia-se o mergulho do túnel do Setor Comercial Sul, o que cria situação específica de desníveis e diferenças na cota de boleto da referida estação.

128 No trecho 3 (asa norte) foi utilizada a mesma descrição para as estações, remanescendo as mesmas insuficiências já verificadas no trecho 2. Destaca-se a última estação denominada Estação Asa Norte (fl.164), localizada já próxima à via EPIA junto ao futuro Terminal Asa Norte, novamente indo de encontro às informações do Anexo VI, tomo c, onde propõe-se estação de ônibus no canteiro central da extremidade norte da via W3.

129 O item Localização e Concepção do Centro de Manutenção (fl.165) descreve textualmente o programa de necessidades e o projeto do Centro de Manutenção do VLT, carecendo de plantas que ilustrem as soluções pretendidas. Verifica-se ainda que persistem as deficiências de informação quanto à exata localização do Centro de Manutenção e percursos chegada e partida do VLT em relação à unidade de conservação do Parque das Aves. Novamente as figuras 61 a 64 não estão representadas (folhas em branco).

130 O item Métodos Construtivos das Obras de Artes Especiais (fl.176) afirma que “o presente estudo básico para traçado e construção do Metrô Leve demandaram (...)”. Tal frase confirma que o estudo apresentado trata-se na verdade, em grande parte, de mera reapresentação do estudo básico utilizado na licitação, permanecendo muitas das deficiências já detectadas em análises



anteriores do MPF e MPDFT. As Obras de Arte Especiais (trincheiras, viadutos e pontes) são apresentadas a seguir por meio de figuras esquemáticas, em escala reduzida, sem a devida representação, na planta-chave (planta geral que localiza o trecho detalhado), que mostre as vias existentes ao longo do percurso do VLT.

131 No item Estudos de Demanda (fl.204) novamente são tratadas a caracterização da situação atual, histórico da via W3, e síntese das simulações (cenários), itens esses já apresentados em outros anexos, o que sugere redundância das informações apresentadas e falta de organização ou sistematização do conteúdo dos estudos. Também são apresentados de forma superficial dados extraídos do Programa de Transportes Urbanos do DF (PTU) referentes aos níveis de carregamento para o VLT, permanecendo dúvidas quanto à eliminação total do tráfego de ônibus na região ou remanejamento para a via W4.

132 O item Premissas Operacionais e Conceituação Funcional (fl.207) cita pico de carregamento na região do Brasília Shopping devido a injeção de linhas oriundas do Eixo Monumental (fl.208). Contudo é de conhecimento público que a concentração elevada de ônibus se dá na W3 Sul, altura do Shopping Patio Brasil, parecendo haver erro em tal afirmativa do estudo.

133 O Anexo VIII faz considerações acerca da rede aérea tais como “os postes da rede aérea poderão ser instalados de ambos os lados das vias. Poderão ser de aço galvanizado tipo H ou seção octogonal ou ainda de concreto” e “a alimentação elétrica de tração do trecho central deverá ser especificamente estudada tendo em vista as restrições” das quais infere-se que não há projetos executivos concluídos (fl.228).

134 Em relação aos postes que apoiarão as catenárias do sistema VLT, causa preocupação a afirmação de que “o cálculo da iluminação pública necessária, bem como a definição dos aparelhos a utilizar, seu projeto de instalação, fornecimento, instalação e testes não fazem parte do presente escopo de fornecimento” (fl.230).

135 A obra do VLT causará, entre outros, fortes interferências ao longo da via W3, entre elas a retirada ou alteração do posteamento existente para possibilitar a instalação de suportes para as catenárias do sistema. É temerário aceitar-se que o Metrô/DF exima-se quanto às soluções de iluminação pública, sendo que é nessa estrutura que o cabeamento aéreo do sistema estará fixado. Dessa forma, não cabe omissão quanto à solução de um problema que o próprio transporte irá provocar. No mínimo é esperado que o Metrô/DF entre em negociação com a CEB de forma que definam em conjunto uma solução para esse item do projeto.



136 No item Sistemas Auxiliares, o estudo faz afirmações genéricas quanto aos sistemas de escadas rolantes, sem no entanto quantificar as peças, o que seria feito rapidamente se os projetos das estações que as utilizarão estivessem concluídos. Não há sequer menção a quais estações se utilizarão de tais sistemas, contudo pelo apresentado no material analisado estariam restritos às estações do SCS e SCN.

137 De forma semelhante, os equipamentos para “Portador de Deficiência Física” (sic) e sistemas de ar-condicionado, de ventilação e de detecção e combate a incêndio são descritos de forma genérica, demonstrando não haver projetos concluídos os quais permitiriam sua especificação, dimensionamento e quantificação.

138 Do exposto percebe-se que o projeto levado à licitação não estava minimamente detalhado e que provavelmente os valores estimados para sua execução extrapolarão em muito as previsões.

139 O item Parada nas Estações (fl.237) descreve o sistema de acesso aos veículos, os quais não foram descritos anteriormente no item referente às Estações-Tipo (fl.124 e ss). O estudo informa que as estações serão fechadas em painéis de vidro com portas automáticas para o acesso aos veículos. Entretanto, todas as descrições são genéricas, como sugestões ou diretrizes (com exceção do vão de 1,50m sugerido), confirmando, mais uma vez, que não existe projeto concluído para as estações de embarque e desembarque do VLT.

10. ANEXO IX - Classificação Funcional da Via W3 (Contagem Volumétrica de Tráfego)

140 O Anexo trata da Classificação Funcional da via W3 – classificação funcional da via W3 e W1 com os respectivos carregamentos durante o pico da tarde (16h as 19h), mediante contagem volumétrica do tráfego classificada por tipo de veículo (fl.3).

141 Cabe alertar que não foram realizados levantamentos atualizados relativos à via W4, ainda que o Relatório informe que para essa via haverá a transferência de tráfego de transporte coletivo atualmente circulando pela via W3.

142 O MPDFT não possui perito da área de Engenharia de Trânsito, dessa forma a análise das informações referentes a contagens volumétricas e classificação de vias restaram prejudicadas.



IV - CONSIDERAÇÕES FINAIS:

143 Diante da análise aqui apresentada, conclui-se que os estudos realizados pelo Metrô são insuficientes para o completo conhecimento do projeto de implantação do VLT. Além disso, os estudos não deixam claras as concretas interferências e transformações urbanas que se afigurarão com o implantação dessa tecnologia de transporte, nem se há efetiva participação do órgão de planejamento do GDF na concepção urbanística do projeto visto que trata-se de região para onde vem sendo desenvolvidas propostas de revitalização urbana nas quais insere-se o próprio VLT.

144 Afora todas as considerações tratadas no presente parecer, pode-se afirmar que, entre outros pontos, restam em aberto as pendências abaixo listadas para que as obras possam continuar com certa segurança:

- Há necessidade de apresentação de plantas, cortes, perfis e esquemas em escala condizente a um maior detalhamento próprio de um projeto executivo, com indicação legível de cotas, legendas, etc;
- Há necessidade de apresentação de levantamentos gráficos das redes de abastecimento de água, esgoto, drenagem pluvial, telefonia e eletricidade existentes (em planta e em corte);
- Há necessidade de padronização dos horários considerados como pico da tarde nos levantamentos de tráfego;
- Há necessidade de complementação dos levantamentos de engenharia de trânsito que contemplem o período de pico da manhã, bem como o tráfego da via W4, as suas vias de ligação com a via W3 e a inclusão desses dados na análise de cenários futuros;
- Há necessidade de levantamentos mais detalhados quanto à situação atual do tráfego de transporte coletivo pela W3 sul, além de definição objetiva e clara acerca de quais linhas serão afetadas pela operação do VLT, quais permanecem na W3 e quais serão remanejadas;
- Há necessidade de apresentar-se detalhamento, em escala adequada, das soluções para os ajustes topográficos dos perfis (cortes) da via W3, adequando os desníveis existentes entre as duas pistas e o VLT, em toda a extensão da via W3 e não somente no trecho inicialmente proposto nesse estudo;



- Há necessidade de apresentar solução definitiva para a tipologia dos postes de suspensão da catenária (material, dimensões, distanciamento entre elementos), altura de passagem do cabeamento e da iluminação a ser utilizada, de forma que possa ser adotado no restante do projeto um perfil-tipo do sistema;
- Há necessidade de apresentar definições quanto às soluções que mitiguem a retirada das vagas do canteiro central da via W3, sob risco da omissão impactar a área residencial das Superquadras 300;
- Há necessidade da elaboração de detalhamento específico para o trecho entre o SCS e SCN, visto tratar-se de sistema diferenciado de alimentação elétrica via trilhos e haver particularidades como os mergulhos e limitações físicas devidas às alturas dos viadutos existentes;
- Não há detalhamento da Estação Sarah Kubitschek, para a qual não pode ser adotada a solução da estação-tipo devido a sua implantação sofrer interferências do mergulho da via W3 Sul;
- Há necessidade de definição de responsabilidades e compromissos entre a Seduma e o Metrô/DF em relação aos projetos e intervenções na via W3 relativas à sua revitalização, especialmente em relação à compensação das vagas de estacionamentos retiradas do canteiro central da via, execução de calçamentos, arborização lateral e equipamentos urbanos (lixeiras, orelhões, bancos, bancas de revistas, banheiros públicos etc);
- Há necessidade de elaboração de **projeto executivo definitivo** que consolide as intervenções viárias a serem realizadas ao longo da via W3 sul e norte, detalhado e em escala adequada, incorporando assim todos os “ajustes finos” propostos pelos estudos de trânsito;
- Há necessidade de adoção de tal **projeto executivo definitivo** por todas as equipes que vem elaborando os demais projetos de obras de arte, arquitetura das estações, urbanismo das praças do SCS e SCN e paisagismo, de forma padronizada, homogênea e sistematizada;
- Há necessidade de elaboração de projetos de arquitetura detalhados e em escala adequada para todas as estações do trecho 2 do VLT, considerando com rigor sua adequação topográfica, a diferença de níveis das duas pistas da via W3, as



particularidades dos mergulhos próximos à área central da cidade e sua interface com travessias de pedestres e conexões viárias próximas;

- Há necessidade de elaboração de projeto de paisagismo mais detalhado e em escala adequada que abranja integralmente as exigências do Termo de Referência da Seduma, incorporando de forma mais detalhada as características técnicas de implantação do VLT (desníveis, redes existentes, soluções de drenagem, etc) e as condicionantes impostas pelo Iphan. Tal projeto deve apresentar cortes em vários trechos da via W3, de forma a estudar a adequação da vegetação proposta às variações de larguras e perfis transversais da via.
- Há necessidade de **revisão da proposta original** e a implementação de alterações que evitem a ocorrência dos problemas de congestionamento, como sugerido na conclusão do Anexo VI. Tal posicionamento confirma o nível preliminar dos projetos e soluções existentes para o VLT até o momento e a impossibilidade de início das obras sem que todas as questões estejam devidamente equacionadas.
- Verifica-se que em diversos trechos do documento as soluções demandadas são tratadas apenas como possibilidades ou sugestões (fls. 51, 52) em lugar de soluções definitivas. Esperava-se que os estudos demonstrassem as reais opções de projeto, determinadas a partir das decisões técnicas, conforme seu desenvolvimento. A mera sugestão de soluções não é adequada para a fase em que se encontra a questão, muito menos para que se dê início às obras. Tampouco os estudos complementares apresentados se prestam para o completo esclarecimento das dúvidas.

145 Como afirmado no início deste Parecer, a análise e a constatação de pendências pela equipe técnica deste Ministério Público, não exime os órgãos competentes do Distrito Federal, a saber, Seduma e Detran/DF, de sua responsabilidade solidária no projeto de transformação urbana em curso, bem como de análise conclusiva das posturas apresentadas pelo Metrô/DF para a instalação do novo sistema de transporte.

146 Cabe, também, à Superintendência Regional do IPHAN no Distrito Federal manifestar-se conclusivamente sobre o VLT a partir das novas informações prestadas pelo Metrô/DF, ou exigir complementação de projetos, como sugerido aqui.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO

MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS

147 Por fim, apresentamos, em anexo, uma tabela que sintetiza e compara os itens definidos no Termo de Referência elaborado pela Seduma com o que foi apresentado no relatório do Metrô/DF. Importante esclarecer que a tabela comparativa não pretende substituir o conteúdo do Parecer Técnico, por este analisar as questões de forma mais aprofundada.

Brasília, 1º de setembro de 2010.

Cristiano de Sousa Nascimento
Assistente Técnico Prourb Mat 2299-3
Arquiteto e Urbanista Crea 9006/D-DF

Estevan Pardi Corrêa
Analista em Arquitetura/Perito
Mat 3212-3