

Número do processo: 0703440-39.2020.8.07.0018

Classe judicial: AÇÃO CIVIL PÚBLICA CÍVEL (65)

Assunto: Obrigação de Fazer / Não Fazer (10671)

Requerente: MINISTERIO PUBLICO DO DISTRITO FEDERAL E DOS TERRITORIOS

Requerido: CIA URBANIZADORA DA NOVA CAPITAL DO BRASIL - NOVACAP e outros

DECISÃO INTERLOCUTÓRIA

Um dos aspectos jurídicos do meio ambiente é o meio ambiente urbano ou artificial. Logo, não pode haver dúvidas de que o tema discutido nesta demanda, que se relaciona com qualidade ambiental e mobilidade urbana, insere-se na competência da Vara do Meio Ambiente.

A Constituição Federal incumbe a todos e especialmente ao poder público, o dever de defender e preservar o meio ambiente ecologicamente equilibrado, para as presentes e futuras gerações. Embora trivial, não se pode olvidar, nos dias que correm, que as previsões constitucionais não são meras declaração de intenções abstratas e desprovidas de coercibilidade, mas normas jurídicas impositivas e prevalentes sobre todo a sociedade organizada.

A pretensão posta nos autos coaduna-se perfeitamente com todas as diretrizes estabelecidas na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), consagrada na Lei n. 12.587/12, mais notadamente a de “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados” (art. 6º, II), “integração entre os modos e serviços de transporte público” (art. 6º, III) e “mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade” (art. 6º, IV).

O estímulo ao maior uso de bicicleta atrai também a ocorrência de externalidade benéfica relevantíssima: sendo fato notório que os veículos automotores são grandes geradores de poluição ambiental por gás carbônico, é óbvio que o incentivo ao modal de transporte não motorizado impactará favoravelmente a atmosfera, o que perfaz também a diretriz estabelecida no art. 4º, II, da Lei n. 12.187/09, que institui a Política Nacional sobre Mudanças do Clima (PNMC), voltada “à redução das emissões antrópicas de gases de efeito estufa em relação às suas diferentes fontes”.

No âmbito local, a Lei Orgânica do Distrito Federal estabelece, em seu art. 335, § 2º, a obrigação jurídica do poder público de estimular “o uso de veículos não poluentes e que viabilizem a economia energética, mediante campanhas educativas e **construção de ciclovias em todo o seu território**”.

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal, instituído pela Lei Complementar Distrital 803/09, repercute a prioridade dos veículos não motorizados e da promoção da qualidade ambiental como diretrizes setoriais para o transporte do Distrito Federal (art. 18, II e VI). Para a mobilidade, a mesma lei define como diretriz “proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável”, o que é perfeitamente coerente com o estímulo ao uso da bicicleta. Todas estas são regras **jurídicas**, impositivas.

Definindo juridicamente mais especificamente o amplo incentivo ao uso da bicicleta, a Lei Distrital n. 3.885/06 impõe claramente a **obrigação jurídica** do poder público de promover o acesso a bicicletas, de implementar infraestrutura adequada para o ciclismo e, ainda, de garantir condições de possibilidade para a inserção da bicicleta no sistema viário e integração ao sistema de transporte público distrital.

Também a Lei Distrital n. 4.397/09 estabelece a **obrigação jurídica** do poder público de implementar o Sistema Cicloviário do Distrito Federal, constituído por rede viária dedicada e locais específicos para o estacionamento e guarda das bicicletas. A mesma **obrigação jurídica** é reiterada no art. 1º da Lei Distrital n. 4.423/09: “Fica instituída a **obligatoriedade** da instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande fluxo de público no Distrito Federal”.

Pelo que se vê, a pretensão deduzida nestes autos comporta mais que mera plausibilidade jurídica, mas comporta-se em vasto assento normativo, inclusive de índole constitucional.

A exigência de cumprimento das **obrigações jurídicas** definidas claramente em diversas leis, inclusive Constituição Federal, não representa invasão do Judiciário sobre atribuições administrativas. Ao revés, incumbe ao Judiciário, que é guardião das promessas constitucionais, exatamente a concretização da norma posta. Agregue-se a essa consideração básica a lembrança de que a Carta também estabelece a eficiência como princípio imposto a toda a Administração, não se podendo considerar como eficiente a omissão administrativa perante as obrigações específicas previstas nas leis distritais acima referidas, em vigor desde 2009.

As informações prestadas pelos réus dão conta da existência de iniciativas voltadas para o cumprimento das obrigações jurídicas postas nas leis já mencionadas. Tal circunstância apenas reforça a juridicidade da pretensão deduzida nestes autos, que é, de certa forma, admitida pelos próprios réus. Infelizmente, mesmo que reconhecido o amparo jurídico da pretensão, a intervenção jurisdicional ainda assim se afigura necessária e útil, na medida em que não há nada no horizonte que indique que as leis já decendiárias venham a ser efetivamente implementadas. A evidente ineficiência do poder público em concretizar a norma posta atrai a necessidade da cominação judicial, sob pena de se deixar a efetividade da lei para as calendas, circunstância que perfaz não apenas o *fumus boni iuris*, mas também o *periculum in mora*.

Ainda sob a perspectiva de *periculum in mora*, reitero que não há mero risco de lesão a interesses jurídicos relevantes, mas a configuração evidente de lesão **já ocorrente**, pela indevida protelação do cumprimento à norma posta em diversos e reiterados normativos em todos os níveis. Recorde-se que o interesse jurídico relativo ao meio ambiente é prevalente, posto que difuso e dirigido à garantia de vida com qualidade da presente e futuras gerações, sendo, portanto, inadmissível que o poder público permaneça inerte frente ao claro comando legal.

Robustecendo o *periculum in mora*, recorde-se que o mundo vivencia uma temível pandemia, que irá exigir toda uma série de medidas de readequação do convívio social, o que se está vulgarmente sendo chamado de “novo normal”. Neste “novo normal”, o uso de bicicletas adquire ainda maior importância, posto que, ao lado das já conhecidas vantagens deste tipo de veículo à saúde e ao meio ambiente, também atende a um imperativo sanitário, pois o cidadão que se desloca de bicicleta mantém distância segura de outras pessoas e desafoga os demais modais de transporte (a cada ciclista, menos um carro ou um usuário dos transportes coletivos).

Não se pode esquecer, ainda nesta perspectiva do “novo normal” que se avizinha, que, a par de transporte de pessoas, a bicicleta também vem assumindo função econômica cada vez mais destacada, sobretudo no campo da logística de produtos. As medidas de isolamento físico fortaleceram sobremaneira o comércio virtual, e as bicicletas revelam-se um meio ágil e barato de transporte local dos produtos. É claro que as condições de trabalho do exército de entregadores que se avolumou recentemente ainda não são das melhores, mas é inegável que a importância desse trabalho ganhou visibilidade e destaque durante este tenebroso período. Os trabalhadores ciclistas integram a nobre categoria dos prestadores de serviços essenciais que labutaram e labutam arduamente para manter o mínimo indispensável ao conforto e bem-estar de toda a população, sendo, portanto, merecedores de atenção e respeito.

Como indica a inicial, ser ciclista no Distrito Federal é atualmente uma profissão de elevadíssimo risco. Mesmo a já deficiente estrutura cicloviária que fora instalada de modo improvisado por governos anteriores foi abandonada, forçando os ciclistas a compartilhar com veículos de maior porte um trânsito notoriamente selvagem e ameaçador. O ciclismo é uma prática que cotidianamente pranteia seus praticantes, triste fato notório repetido com lastimável frequência pelos noticiários. A lembrança do elevado número de ciclistas vítimas do indômito trânsito brasileiro constitui-se justificativa mais que suficiente para a urgência inerente às medidas postuladas pelo Ministério Público, se não bastassem os demais elementos acima mencionados.

Enfim, as medidas postuladas a título de tutela provisória afiguram-se perfeitamente razoáveis e proporcionais, não exigindo dispêndio extraordinário de recursos financeiros e humanos, mas apenas o propósito e boa-vontade em se dar cumprimento à lei, de modo republicano e eficiente, como deve ser.

Em face do exposto, defiro a tutela provisória, para cominar aos réus as seguintes obrigações de fazer:

- Promover, em dez dias, a liberação do acesso aos paraciclos existentes na Rodoviária de Brasília, bem como providenciar vigilância suficiente à garantia de segurança dos usuários, bicicletas e acessórios;
- Providenciar, em vinte dias, a sinalização das rotas cicloviárias de acesso à Rodoviária de Brasília, a partir das ciclovias existentes nos canteiros do Eixo Monumental (trechos leste e oeste), com orientação e aprovação do Detran/DF, de modo a garantir a mais ampla segurança de ciclistas e pedestres;
- Apresentar, em noventa dias, projetos para: (i) instalação de bicicletários 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 e (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 aos bicicletários e paraciclos definitivos que deverão ser instalados no local, em conformidade com a legislação de regência e, obviamente, respeitando-se as características do plano urbanístico tombado.
- Convocar, em noventa dias desde a efetivação da obrigação prevista no item “c”, audiência pública para a discussão do projeto construído, com garantia de efetiva publicidade e participação da sociedade no processo de elaboração, implementação e fiscalização da execução dos projetos por vir.

O descumprimento ou mora na execução voluntária de qualquer das obrigações ora cominadas implicará na incidência de multa no valor de R\$ 100.000,00 por dia de descumprimento por cada obrigação, limitada a multa ao valor global de R\$ 50.000.000,00, sem prejuízo da eventual responsabilidade administrativa, cível e criminal pessoal dos agentes públicos competentes.

Publique-se o inteiro teor desta decisão, para ciência e cumprimento pelos réus, que também ficam intimados a apresentar sua resposta formal à demanda, no prazo legal, que fluirá desde a data da publicação.

BRASÍLIA-DF, Segunda-feira, 15 de Junho de 2020 20:11:02.

CARLOS FREDERICO MAROJA DE MEDEIROS

Juiz de Direito