

# VIII CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO URBANÍSTICO

## GT 06 – MOBILIDADE URBANA E O DIREITO À CIDADE

### SISTEMA CICLOVIÁRIO NO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA: CONSIDERAÇÕES SOBRE EFICÁCIA JURÍDICA

Paulo Afonso Cavichioli Carmona<sup>1</sup>

Erika Winge<sup>2</sup>

Isabella Viegas Moraes Sarmiento<sup>3</sup>

Neslita da Costa Silva<sup>4</sup>

**Resumo:** O presente artigo visa contribuir com o estudo da dimensão legal de políticas de mobilidade urbana no Distrito Federal focando na possibilidade de sua aplicação resiliente, bem como em meios hábeis a sanar suas falhas. O método chave da pesquisa, constituiu-se em analisar como as políticas e práticas afetam e são afetadas pela lei, documentando a progressão dos institutos legais e das práticas que tratam este bem jurídico. A ênfase do estudo baseou-se no sistema ciclovitário, a partir do panorama legislativo que abrange as políticas públicas a ele relacionadas. Em estudo de caso, particulariza-se a questão da mobilidade urbana no Distrito Federal, no intuito de compreender sua relação com a ineficiência notória do sistema, sobretudo no Plano Piloto. São elencadas as principais causas para ineficácia e inaplicabilidade das leis e políticas já existentes para o sistema ciclovitário, salientando-se ainda a notória desarticulação entre os diversos tipos de transporte como contribuição para a ineficiência da implementação integral do modal de transporte, baseado em bicicletas. Passo contínuo, é analisada a ambientação na qual se propõe a aplicação de políticas consideradas efetivas para o sistema, incluindo o preparo da população e a necessidade de campanhas educacionais para sua palpabilidade. Com o intuito de se enaltecer as vantagens dos transportes públicos e os não motorizados, como as bicicletas, cita-se amplamente os seus diversos benefícios à cidade e a população. Por fim, conduz-se a conclusão de que a situação de ineficácia do planejamento urbano ciclovitário e a ausência de resiliência aplicada à questão é atribuída à falta de políticas públicas específicas e a ineficácia ou inaplicabilidade das já existentes.

**Palavras-chave:** Direito Urbanístico. Sistema Ciclovitário. Efetividade. Distrito Federal.

**Sumário:** 1. Introdução; 2. Considerações sobre a legislação aplicável; 3. Estudo de Caso; 4. Conclusão. Referências bibliográficas.

---

<sup>1</sup> Doutor em Direito Urbanístico (PUC/SP), professor do mestrado do Centro Universitário de Brasília (Uniceub) e dos cursos de pós-graduação da Fundação Escola Superior do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (FESMPDFT), Juiz de Direito (TJDFT), Vice-Presidente do Conselho Deliberativo da Fundação de Previdência Complementar do Servidor Público Federal (FUNPRESP-JUD), líder do Grupo de Pesquisa em Direito Público e Política Urbana (GPDPPU-Uniceub), email: paulo.carmona@uniceub.br.

<sup>2</sup> Mestre em Arquitetura e Urbanismo (Unb), graduação em Direito pelo do Centro Universitário de Brasília (Uniceub), especialização em Direito pela Universidade Cândido Mendes, membro e coordenadora de subgrupo do Grupo de Pesquisa em Direito Público e Política Urbana (GPDPPU-Uniceub), email: winge2011@gmail.com.

<sup>3</sup> Mestranda em Direito e Políticas Públicas pelo Centro Universitário de Brasília (Uniceub), graduação em Direito pelo Centro Universitário do Distrito Federal (UDF), especialização em Direito do Trabalho, membro do Grupo de Pesquisa em Direito Público e Política Urbana (GPDPPU-Uniceub), advogada em Brasília, email: isabellaviegas@gmail.com.

<sup>4</sup> Graduação em Direito pela Universidade Católica de Brasília (UCB), especialização em processo civil, membro do Grupo de Pesquisa em Direito Público e Política Urbana (GPDPPU-Uniceub), servidora pública (TRF 1ª Região), email: nita.lita@gmail.com.

## 1. INTRODUÇÃO

Os movimentos sociais que tomaram notoriedade nacional em junho de 2013 levantam a bandeira da mobilidade nas cidades, protestando contra a situação que se instalou e vem se agravando de forma generalizada. Por meio desses últimos protestos públicos, o povo brasileiro protagonizou um dos mais importantes momentos de sua recente história democrática. A divulgação de estudos e reportagens sobre cidades que “pararão” em uma ou duas décadas é cada vez mais comum na mídia e nas conversas rotineiras. Chama a atenção a clara preferência dada ao automóvel, seja pela facilidade de acesso à crédito e subsídios tributários para a aquisição de automóveis, seja pela comodidade que oferece face às opções, carros de trens e metrô e ônibus lotados e atrasados, ausência de estrutura de integração e de segurança de outros meios de locomoção aos sistemas públicos de transporte, como no caso de bicicletas. A situação caótica que muitas das cidades brasileiras enfrentam atualmente, em termos de mobilidade, é comumente atribuída à falta de políticas públicas específicas, ou à má qualidade daquelas já elaboradas e implementadas. Outrossim, ante ao desconhecimento da população sobre as legislações vigentes, se torna inexecutável o sistema de transporte cicloviário.

O Distrito Federal, apesar do quadro peculiar urbanístico, não escapa mais do trânsito estressante nos horários de *rush*, da poluição crescente, aérea, sonora, e demais efeitos colaterais do excesso de veículos automotores em atividade. A concentração de cerca de 70% dos postos de trabalho do DF na região do Plano Piloto (Região Administrativa I) contribui substancialmente para os congestionamentos. Contudo, não se percebe significativas mudanças no rumo das políticas públicas relacionadas ao tema, as quais preterem sistemas de transporte públicos, ou aqueles ainda tidos como “alternativos”.

Em seus estudos sobre cidades, Léfèvre cita a antropóloga Rita Amaral (WINGE, 2007, p.11) ao definir a cidade como a projeção da sociedade sobre um dado território, existindo o espaço devido a ação dos personagens sociais e das instituições, “sem encontrar obstáculos, a não ser limitações trazidas pelas gerações anteriores”. E, ainda Rita Amaral, aponta nos estudos de Cardoso (CARDOSO, 1975, p. 135) que “cidade e política nasceram, na tradição ocidental, como conceitos e realidades inter-relacionadas. De resto, etimologicamente as ligações são claras: *civitas* e *polis* são as raízes em distintos idiomas para expressar, ao mesmo tempo, um modo de habitar e uma forma de participar: civismo e política”.

A elaboração do projeto do Plano Piloto de Brasília e o pulsar da cidade, necessariamente, refletem a construção diuturna de relações intensamente permeadas pela política natural das cidades, e intensificada pelo fato de ser a capital da República. Cidades capitais são cidades especiais, que abrigam os espaços simbólicos e políticos que concernem à representação de toda a nação. Têm o privilégio de representar todo o país, representar suas esperanças e inspirações, conquanto abrigando espaços concretos de administração, cerimoniais e rotina de negócios, segurança,

turismo, etc. Essa característica lhes confere, também, responsabilidade perante estas expectativas nacionais.

No caso de Brasília, o tombamento do Plano Piloto em quatro escalas, como a primeira cidade modernista que implementou cuidadosamente as ideias modernistas, lhe confere característica única. O projeto urbanístico original foi desenvolvido por Lucio Costa, e reflete as utopias e teorias urbanísticas descritas no Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) de 1933, a “Carta de Atenas”, intensamente influenciadas por Le Corbusier, os ideais da cidade-linear de Soria Y Mata, os da cidade-jardim de Ebenezer Howard.

O Plano Piloto propunha uma revolução nos transportes à época (anos 50), apresentando o automóvel como um importante elemento da cidade. Contudo, é clara a ênfase dada ao modelo proposto por Soria Y Mata, da cidade-linear. Nesse sentido, o projeto prevê a implantação da cidade sobre o terreno em torno de eixos dúplices e independentes entre si, apesar do cruzamento, e a adesão do sistema linear às quatro funções (CARPINTERO, p.195) esperadas da cidade, conforme a Carta de Atenas, quais seja: circular, habitar, cultivar o corpo e o espírito (lazer) e trabalhar.

No memorial do projeto urbanístico que ganhou o concurso para a nova capital do Brasil, em 1956, é claro o zelo no tratamento da função circulatória, conforme se extrai do citado documento. Contudo, apesar da ênfase dada ao então novo meio de transporte individual – amplamente cultuado em todo o mundo -, a escolha do terreno sobre o qual seria implantada a cidade, a forma de distribuição das funções da cidade (ao longo de eixos) e a infraestrutura efetivamente implementada, destaca a importância da circulação. E o próprio terreno em muito favorece a utilização de qualquer modal de transporte.

A implementação da cidade como “duplo sistema linear na verdade são duas cidades lineares que se cruzam” (CARPINTERO, p. 128) uma sobre o eixo direcionado norte-sul, em que se desenvolvem principalmente a função habitação, e outra sobre o leste-oeste, em que se enfatizam trabalho e lazer, concentrados nos cruzamentos com o outro eixo, além dos monumentos cívicos. O modelo segue a razão da funcionalidade, ou *racionalidade funcional*, como resume Carpintero.

Somada esta *racionalidade funcional* à implantação do eixo perpendicular ao caimento do terreno, o qual conecta habitação, trabalho e lazer sobre suaves alterações de níveis, tem-se que a função de circular ocorre sem grandes aclives ou declives. Essas características facilitam a utilização dos eixos de circulação por veículos de transporte de toda sorte, certamente não se limitando ao veículo automotor de base rodoviária. Os investimentos necessários para ampliar os modais de transporte, integrados ao já estabelecido, são, portanto, muito reduzidos no caso do Plano Piloto.

O projeto urbanístico do Plano Piloto buscou estabelecer um tipo de cidade em que o cidadão e a natureza pudessem interagir em harmonia, em uma capital com um sistema viário inovador, em que a técnica rodoviária elimina cruzamentos e facilita fluidez do trânsito. Contudo, o edital do concurso para o projeto do Plano Piloto não previa a inclusão de ciclovias, ciclo-faixas ou ciclorrotas.

Some-se que, desde sua implementação original, Brasília tem sofrido os efeitos de políticas públicas com viés, em muitos casos, diverso daquelas que influenciaram sua concepção. Pode-se notar que grande parte das políticas públicas executadas tem finalidade exclusiva de captação de eleitorado, atendendo à demandas que veiculam mais mídia e publicidade. Com o perceptível desvio de atenção e finalidade, mais árdua se torna a implementação de políticas que, por vezes, se tornam esquecidas...

Neste artigo, pretende-se uma contribuição ao estudo da dimensão legal de políticas de mobilidade urbana no Distrito Federal. Constitui uma tentativa de estudar como políticas e práticas afetam e são afetadas pela lei, de documentar a progressão de institutos legais e práticas que tratam desse bem jurídico.

A abordagem do artigo será das leis existentes no sistema cicloviário no Distrito Federal e neste enfoque averiguar a efetividade destas leis. Para atender ao objetivo proposto foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos: pesquisa bibliográfica; pesquisa documental; levantamento de dados. A pesquisa bibliográfica e documental envolveu publicações técnicas e científicas, magazines, textos publicados por instituições governamentais e leis e/ou projetos de lei federais, decretos referentes à mobilidade urbana, pela pesquisa nos sítios eletrônicos de entidades nacionais.

De início, procura-se apresentar o panorama legislativo que abrange as políticas públicas relacionadas à mobilidade por meio do sistema ciclo viário, desenhando, assim, a questão da mobilidade urbana no Distrito Federal. Em seguida, passa-se ao enfoque do porquê da ineficiência notória da ciclovia<sup>5</sup> e de suas políticas públicas no Plano Piloto, identificando a desarticulação entre os diversos tipos de sistemas de transporte, públicos e privados, como contribuição para a ineficiência da implementação integral do modal baseado em bicicletas.

Passo contínuo, analisa-se a ambientação na qual se propõe a aplicação de políticas consideradas efetivas para o sistema, incluindo o preparo da população para tal e a necessidade de campanhas educacionais para sua palpabilidade.

## **2. CONSIDERAÇÕES SOBRE A LEGISLAÇÃO APLICÁVEL**

O crescimento desordenado e caótico das cidades gerou a crise da mobilidade no espaço das cidades brasileiras em geral. O transporte público é ineficiente e não é suficiente, e o automóvel

---

<sup>5</sup> Ciclovia é um espaço segregado para fluxo de bicicletas. Isso significa que há uma separação física isolando os ciclistas dos demais veículos. Na ciclofaixa há apenas uma faixa pintada no chão, sem separação física de qualquer tipo. Indicada para vias onde o trânsito motorizado é menos veloz, é muito mais barata que a ciclovia, pois utiliza a estrutura viária existente. De uso mais recente, o termo ciclorota (ou ciclo-rotas) significa um caminho, sinalizado ou não, que represente a rota recomendada para o ciclista chegar onde deseja. Representa efetivamente um trajeto, não uma faixa da via ou um trecho segregado, embora parte ou toda a rota possa passar por ciclofaixas e ciclovias. Na faixa compartilhada o tráfego de bicicletas pode ser compartilhado tanto com carros quanto com pedestres. Pela lei, quando não houver ciclovia ou ciclofaixa, a via deve ser compartilhada (art. 58 do Código de Trânsito).

individual transformou-se em algo estressante e ineficaz. Inúmeros são os problemas, como congestionamentos, poluição do ar, acidentes de trânsito, entre tantos outros. Uma possível solução para sustentabilidade das cidades seria o desestímulo ao uso do automóvel e o estímulo de veículo não motorizado, como a bicicleta integrada ao sistema de transportes. Mobilidade é um dos grandes desafios das cidades contemporâneas, as quais cada vez mais demandam gestores mais capacitados e criativos, com condições de concretizar o potencial dos instrumentos existentes.

O modelo industrial de cidades, “unicentrista e disperso em periferias”, é obsoleto para enfrentar a dinâmica da cidade de serviços policentrista, que busca o desenvolvimento da economia local e a defesa de negócios de menor porte, com ampla oferta de serviços públicos, e demanda pelo encurtamento das distâncias e pelo uso alternativo de meios de transportes para atender as necessidades educacionais, de saúde, de comércio, de entretenimento, de segurança, com menos prejuízos ecológicos (POCHMAN, 2012, p. 40).

A gestão inteligente das cidades assenta-se em políticas sustentáveis, que fomentam os três “R”s - de reduzir, reusar e reciclar -, inovando quanto a prevenção e precaução de riscos e prejuízos ambientais, naturais e urbanos, reduzindo a segregação e incansavelmente perseguindo a concretização da dignidade humana.

No modelo brasileiro, a gestão urbana compete a todos os níveis governamentais da Federação: União, Estados, Distrito Federal e Municípios. O planejador e o gestor urbanos podem fazer uso de instrumentos de diversas naturezas, como tributários e urbanísticos, a exemplo de zoneamento, parâmetros urbanísticos, entre outros. Tais instrumentos podem ser informativos, fomentadores, inibidores, coercitivos. O planejamento é instrumento essencial ao urbanismo, por meio do qual ele se realiza (SANT’ANNA, 2012, p. 122). Assim, a Administração Pública é agente protagonista, e deve atuar por meio de leis válidas e eficazes, que direcionem as funções públicas na organização dos espaços urbanos.

Assim, o planejamento deve ser ágil para acompanhar as mudanças que ele mesmo gera e as que ocorrem na cidade e na sociedade e sua organização (SANT’ANNA, 2012, p. 122, 123):

Diante do desenvolvimento social, é essencial a existência do planejamento, pois durante todas as suas fases (diagnóstico, implantação, finalização e fiscalização) será ele que permitirá que o planejador permaneça no controle das situações. Na medida em que o Poder Público é o agente que implanta o urbanismo, é essencial que ele permaneça no controle das situações, inclusive para verificar a supremacia do interesse público sobre o privado (*subsidiariedade*). Isto se torna possível, como explicitado, através do planejamento. (...)

Será ele (o planejamento) que determinará qual o interesse da coletividade nas terras urbanas, em cada uma das áreas e bairros específicos.

Na realização da política urbana, não basta planejar de forma eficiente, pois sua concretização eficiente é alicerçador de sua finalidade. Aos gestores do planejamento é necessária vontade política e grande esforço para integrar todos os entes e instituições envolvidos, de modo que “as hierarquias ou falta delas não impeça a solução dos problemas” (SANT’ANNA, p.133). Ademais, precisam fomentar, incentivar, viabilizar, valorizar e concretizar efetivamente a gestão participativa da

cidade, uma vez que o plano normativo não transforma a realidade posta, ou seja, o planejamento urbano não se esgota na promulgação de uma lei.

O urbanismo, enquanto ciência e técnica, requer ações concretas capazes de organizar os espaços citadinos para seus fins. “A estas ações é que se dá o nome *atividade urbanística*, que tem por objeto a) o planejamento urbanístico; b) a ordenação do solo; c) a ordenação urbanística de áreas de interesse especial; d) a ordenação urbanística da atividade edilícia; e) os instrumentos de intervenção urbanística” (DOMINGUES, 2011, p. 89).

No modelo federativo brasileiro, a distribuição de competências, no que tange ao direito urbanístico, ocorre à vista do princípio geral da predominância do interesse, de modo que aos municípios recai a responsabilidade pela produção legislativa, pelo planejamento urbano, pela ordenação do solo e da paisagem urbanos, sem olvidar que, as questões urbanísticas não se desenvolvem de forma desarticulada às matérias que lhe são sensíveis, como ambiental, sanitária, de saúde, de educação, de trabalho.

Ao perseguir a ordenação da cidade para garantir o bem-estar de todos, à luz das funções primordiais da cidade e da garantia da sadia qualidade de vida dos cidadãos, a Constituição distribui as competências legislativas e materiais de cada ente federativo. O artigo 182 da Constituição Federal de 1988 atribui aos Municípios competência sobre a Política Urbana, tema complexo que engloba planejamento urbano, ordenamento do solo, ordenação urbanística de áreas de interesse especial, ordenação urbanística de atividade edilícia e instrumentos de intervenção urbanística.

Desse modo, o ordenamento jurídico pátrio instrumentaliza os Municípios para interferir diretamente na reversão de padrões prejudiciais ao exercício das funções da cidade, entre eles aqueles gerados por mercados imobiliários formal, informal e especulativo, podendo e devendo estrategicamente intervir e combater processos de exclusão social e de segregação territorial nas cidades brasileiras, pois, é nos municípios que a atividade urbanística se manifesta de forma mais concreta e dinâmica.

Em face da complexidade do tema e da própria unicidade do Direito, não é possível analisar o artigo 182 de forma dissociada do restante da Constituição, uma vez que “a análise do fenômeno urbano, sob o ponto de vista da evolução da sociedade brasileira como meio para identificação de responsabilidades e omissões, torna-se forma de justificação de competências jurídicas para a colaboração de políticas urbanas de competências dos Municípios” (VICHI, 2011, p. 102). Essas políticas públicas urbanas surgem como resposta à necessidade contemporânea decorrente da concentração das massas em aglomerados urbanos. Políticas públicas que, por sua vez, conformam atividades estatais que devem respeito ao ordenamento em que se inserem.

Mais especificamente, em relação à disposição constitucional da competência urbanística, há tratamento expresso, em especial, nos seguintes dispositivos: artigo 21, incisos IX, XX, XXI; art. 22, inciso IX; art. 23, incisos III, IV, VI e IX; art. 24, incisos I, VI, VII, VIII, e §§; art. 25, § 3º; art. 30, incisos II, VIII e IX; art. 174, § 1º, e art. 182 e §§. Em resumo, a competência material

sobre questões urbanísticas é comum entre os entes federativos, podendo e devendo os entes federativos cuidar da matéria. Quanto à competência legislativa, prevista essencialmente no art. 24, ocorre competência concorrente própria, em que a União estabelece normas gerais e os Estados e Distrito Federal definem normas específicas. Aos Municípios cabe competência suplementar à legislação federal e estadual, na forma do art. 30, II; ressalvadas as situações de competência exclusiva, dos incisos VIII e I (DOMINGUES, 2011, p. 91).

Portanto, quanto às competências legislativa e material, o arcabouço legal urbanístico mantém uma coesão dinâmica em que os municípios ora exercem competência legislativa suplementar das legislações federal e estadual, ora competência material, ora competência legislativa exclusiva, decorrente da própria previsão constitucional, bem como competência para tutelar a política urbana, tendo como instrumento principal o Plano Diretor.

Trata-se de um instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, e outras exceções, aprovado pela câmara municipal. O Plano Diretor é meio de atuação urbanística de competência com finalidade de sistematizar o desenvolvimento físico, econômico e social do território municipal, abrangendo uma planificação geral e global com vistas ao bem-estar da comunidade local como um todo, sem voltar as costas à nação.

Assim, o Município, ou o DF, tem papel protagonista no que diz respeito à gestão urbana, pois sobre ele recai a responsabilidade de elaboração do Plano Diretor, constitucionalmente reconhecido como o instrumento básico da Política Urbana. Além do Plano Diretor, o Município possui um rol de instrumentos urbanísticos, entre os quais merecem destaque a lei de uso e ocupação do solo urbano (zoneamento); a lei do parcelamento do solo urbano; o código de obras; o código de posturas municipais.

Entre as funções da cidade a que deve atenção todo o conjunto de mecanismos de atuação urbanística, as intensas reivindicações populares por melhoria da política de mobilidade, nacional e local, reflete o descaso acumulado de políticas, práticas e ações públicas no sentido de concretizar o direito de circular dos cidadãos. Conforme o art. 4º, II, da Lei n. 12.857, a “Lei da Mobilidade Urbana”, mobilidade urbana é “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”.

A Lei n. 12.587/2012, que instituiu as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade, estabelece que:

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

A mobilidade urbana é uma questão essencial ao desenvolvimento dos espaços urbanos e, neste contexto de transformações dos transportes públicos ineficientes, colimam-se novas alternativas

alinhadas ao planejamento e investimento. Uma das soluções a destacar está em duas rodas: a bicicleta. Eis que a bicicleta como transporte não motorizado permeia toda a legislação brasileira e começa na Constituição Federal em seu art. 21, inciso XX, onde estabelece a competência da União para instituir um conjunto de instruções, indicações para o procedimento do desenvolvimento urbano, inclusive os transportes urbanos. O Capítulo II, Da Política Urbana, dispõe, no já mencionado art. 182, que: “A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”.

A Constituição Federal de 1988 é complementada por diversas leis, como a já citada Lei n. 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), que regulamenta o artigo 182; Lei n. 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana); Lei n. 4.800/2012 (Bicicletários); Lei n. 4.566/2011 (Plano Diretor de Transportes e Mobilidade); Lei n. 4.423/2009 (estacionamento de bicicletas); Lei n. 4.397/2009 (Sistema Ciclovitário do Distrito Federal); Lei n. 4.216/2008 (transporte de bicicletas no metrô), Lei n. 4.030/2007 (dia do ciclista); Lei n. 3.885/2006 (Política de Mobilidade Urbana Ciclovitária); Lei n. 3.721/2005 (jornada na cidade sem carro); Lei n. 3.639/2005 (implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal), além da Lei n. 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro).

Um dos pivôs da problemática da mobilidade urbana na cidade atualmente é a preferência excessiva dada ao automóvel historicamente. Tem-se, com isso, cidades que preterem o pedestre, e que destinam maior parte da ocupação do solo à carros e outras sortes de transportes motorizados, em geral movidos a combustível fóssil altamente poluente. Além de restringir o espaço físico destinado à pessoa humana, esta condição desencadeia outros problemas como excessiva permeabilidade do solo urbanístico, estacionamentos insuficientes, poluição aérea e sonora, engarrafamentos, etc. Os efeitos nefastos desta sobrevalorização do automóvel contribuem para a contradição de toda a ideia de sustentabilidade no ambiente da cidade. E até do planeta!

A partir das diretrizes gerais estabelecidas no art. 182 da Constituição Federal, foi criada a lei complementar de regulamentação de todos os instrumentos necessários para a implementação do desenvolvimento e de expansão urbana. A Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, “Estatuto da Cidade” (ECI), estabelece a execução da política urbana, corroborando, assim, para o desenvolvimento urbano sustentável, de acordo com a Constituição e voltado para a coletividade, sociedade, enfim, às pessoas.

O ECI traz normas de ordem pública e interesse social que reforcem o uso da propriedade urbana em favor do bem coletivo, do bem-estar dos cidadãos e também do equilíbrio ambiental. Conforme inciso I do artigo 2º, o objetivo da política urbana é “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana” mediante diretriz geral de garantia o direito a cidades sustentáveis, “entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”.



Responsabiliza, no inciso II, a sociedade pela gestão democrática da cidade, por meio da participação da população e associações representativas dos vários seguimentos da sociedade no planejamento do desenvolvimento urbano. Portanto, a participação social mostra-se essencial e fundamental nas etapas do planejamento consistem em: formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projeto de desenvolvimento urbano.

O ECI apresenta também os instrumentos para garantir a gestão democrática, apontando os órgãos colegiados de política urbana em níveis nacional, estadual e municipal, debates, audiências e consultas públicas; conferências sobre assuntos de interesse urbano, em todos os níveis mencionados anteriormente e por fim em iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Vale ressaltar também, que o ECI detalhou, num capítulo específico, o Plano Diretor como obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes ratificando a previsão da Constituição Federal. Frisa ser o Plano Diretor parte integrante do planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e orçamento anual incorporarem as diretrizes e as propriedades nele contidas.

Ademais, determina que, no processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os poderes legislativo e executivo municipais garantirão a participação social como a promoção de audiências públicas e debates com a participação das associações representativas dos vários segmentos da comunidade e o acesso de qualquer interessado a tudo que foi produzido, como documentos, informações. O resultado neste sentido é o controle social.

Considerado todo este arcabouço legislativo de regras gerais quanto ao desenvolvimento urbano, foi elaborada a lei específica sobre a mobilidade urbana. A Lei n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012, estabelece e esmiúça a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) como um instrumento da política de desenvolvimento urbano, com base no inc. XX do art. 21 da Constituição brasileira que trata da competência da União quanto às diretrizes gerais para o desenvolvimento urbano, incluído o transporte urbano, e o art. 182.. O objetivo da Lei n. 12.587/12 é integrar os diferentes modos de transporte e melhorar a acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município. Portanto, o advento da Política Nacional de Mobilidade veio atender não só a Constituição bem como o ECI (Lei nº 10.257/01, inc. VII do art. 2º e no § 2º do art. 40).

Outros objetivos expressos da citada Lei são: contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições e a efetivação dos principais objetivos e diretrizes da Política do Desenvolvimento Urbano por meio do planejamento e da gestão democrática do sistema nacional de mobilidade urbana. Conforme a PNMU, o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e da infraestrutura, que garante os deslocamentos das pessoas e cargas no território do município.

Os princípios da Lei da PNMU são os seguintes: acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável das cidades: equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público

coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da política nacional de mobilidade urbana; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade do uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. É válido, neste momento, o destaque para os princípios previsto no inciso IV e IX, do artigo 5º, que expressamente dispõem a “eficiência, eficácia e efetividade” na prestação dos serviços de transporte urbano e na circulação urbana, respectivamente.

Verifica-se que os princípios se baseiam na igualdade, equilíbrio do uso do espaço público, transporte público coletivo que funcione adequadamente para todos de forma eficiente, eficaz e efetiva no contexto de desenvolvimento sustentável das cidades e com a satisfação da sociedade. Reitera-se que, os princípios frisam acessibilidade, igualdade, eficiência, eficácia e efetividade num contexto de equilíbrio. Desse modo, no decorrer do desenvolvimento sustentável das cidades, é necessário o equilíbrio do uso do espaço público por todos com sua plena participação e controle social.

Para a concretização destes princípios são delineadas diretrizes no Plano Nacional de Mobilidade urbana, onde os destaques são: as integrações com a política de desenvolvimento urbano, os modos e serviços de transporte urbano, prioridade dos transportes não motorizados, dos serviços de transporte público coletivo e a mitigação dos impactos e custos ambientais com incentivo ao desenvolvimento científico, tecnológico e ao uso de energia renováveis e menos poluentes. A PNMU possui, ainda, como objetivos: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; proporcionar melhorias nas condições urbanas da população.

No tocante à acessibilidade e à mobilidade, visa a promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambiental e socioeconômicos dos deslocamentos das pessoas; consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. Portanto, o papel da sociedade é prioritário nas melhorias das condições da acessibilidade e mobilidade com redução das desigualdades e alcance da inclusão social resultando com isto na mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos das pessoas. Inevitavelmente desencadeará num aprimoramento da mobilidade urbana e desenvolvimento sustentável para o bem-estar de todos.

A PNMU destaca a importância do planejamento, fiscalização e da avaliação da política local pelos usuários e assegurar a participação da sociedade civil com instrumentos como: órgãos colegiados com a participação de representante do poder executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços; ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema nacional de mobilidade urbana ou nos órgãos com atribuições análogas; audiências e consultas públicas e procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação de satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas. Com isto, a sistemática gira em torno do planejamento, fiscalização, avaliação e integração de todos e de toda a sociedade. Enfim do controle social.

O Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento de efetivação de Política Nacional de Mobilidade Urbana e deve atenção aos princípios, aos objetivos e às instruções da lei. Assim como o Plano, as infraestruturas do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, os Mecanismos e Instrumentos de Financiamento do transporte público coletivo e da Infraestrutura de mobilidade urbana.

Entende a que Lei que planejar não significa engessar, sendo importante a adaptação aos imprevistos. Desse modo, a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano no prazo não superior a 10 anos. Vale frisar que o Plano de Mobilidade Urbana é obrigatório para municípios acima de vinte mil habitantes, assim como a elaboração do Plano Diretor. Saliente-se da necessidade da compatibilidade e integração entre os dois planos. E, nos municípios com menor número de habitantes e sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o foco deverá ser no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos pedestres em seus deslocamentos a pé e por bicicleta.

Há previsão sanção para os municípios que não elaborem o Plano de Mobilidade Urbana, ou seja, findo o prazo de três anos de sua vigência para elaboração, ficarão impossibilitados de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana que atenda à exigência da Lei. Com esta imposição, a população indiretamente não estaria sendo punida e prejudicada pela omissão ou incompetência do poder público?

O instrumento de apoio a mobilidade urbana detalhado a nível de Distrito Federal é a Lei Orgânica do Distrito Federal, de 08 de junho de 1993, a qual aponta o poder público como responsável pelo estímulo do uso de veículos não poluentes viabilizando a economia energética, mediante campanhas educativas e construção de ciclovias em todo território. Na legislação do Distrito Federal há a LC 803, de 25/04/2009 que trata do Plano Diretor de Orçamento Territorial do Distrito Federal (PDOT). Já a Lei nº 4.566/2011 dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF que enfatiza, repete, a determinação contida na lei de PNMU (Lei nº 12.587/2012).

O Referido Plano é uma exigência do Estatuto das Cidades que determina que todas as cidades com mais de 500 mil habitantes tenham o seu Plano Diretor de Transportes. A Lei nº 4.566/2011 conceitua mobilidade urbana sustentável, no inciso I do parágrafo único, do artigo 2º, como resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que proporciona acesso amplo e democrático do espaço urbano e rural, priorizando os modos de transporte coletivo e não motorizado de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

Destaca como objetivos gerais para a melhoria do transporte urbano e rural e da mobilidade no Distrito Federal e no entorno: diminuir o quantitativo de modos motorizados individuais e desenvolver e estimular os meios não motorizados de transporte.

A classificação do transporte não motorizado tem por objetivo garantir acessibilidade às funções urbanas e aos sistemas de locomoção, permitindo a maior inclusão social no conjunto das políticas de transporte e circulação.

Para que este transporte aconteça, realizado a pé ou por bicicleta e, eventualmente, em outros veículos de propulsão humana, deve ser incentivado, através do uso rotineiro, nas atividades de diárias. Para isso, são necessárias diferentes ações como: criação e adequação de espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o ciclista e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida; adoção de medidas de uso de ocupação do solo que favoreçam a redução das necessidades de deslocamentos motorizados; realização de campanhas educativa, informativas e publicitárias.

Conforme artigo 21, a citada lei esclarece a composição do modo cicloviário, como: rede viária para o transporte por bicicleta, formada por ciclovias, ciclofaixas e faixas ou áreas compartilhadas; bicicletários e paraciclos para estacionamento de bicicletas.

E dispõe no artigo 22 a justificativa para o modo cicloviário, fundamentado sobre: i) a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental; ii) a integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais; iii) a construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica; iv) promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias; v) a uniformização dos projetos cicloviários; vi) implantação do Sistema de Bicicletas Públicas. Nota-se que as ações são semelhantes aos fundamentos.

A Lei nº 3.639, de 28 de julho de 2005, trata da implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal com previsão em todos os projetos rodoviários, bem como nas estradas em fase de construção. Porém, sua efetividade somente se realizará em estradas onde o relevo da região permitir. Incumbe a responsabilidade ao poder executivo, por seu órgão competente, regulamentar e adaptar a inclusão de ciclovias nos projetos rodoviários de acordo com a situação geográfica.

A Lei nº 3.721, de 19 de dezembro de 2005, estabelece no Distrito Federal a Jornada Na Cidade Seu Meu Carro, bem como o Dia da Mobilidade e da Acessibilidade em favor do uso da bicicleta, no dia 22 de setembro de cada ano e incluído no calendário oficial de eventos do Distrito Federal. Observe-se que a adesão à jornada bem como a não-utilização de automóveis neste dia é voluntária. Mais uma vez, compete ao poder executivo, por meio da Agência de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano e da Secretaria de Estado de Transportes, organizar atividades que promovam o fomento do não-uso de carros pela população, bem como incentivar o uso do transporte alternativo ao automóvel, no dia 22 de setembro de cada ano.

A Lei nº 3.885/2006, incentiva o uso da bicicleta no Distrito Federal e assegura à população do Distrito Federal, a política cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta e à sua inserção na mobilidade urbana sustentável, de acordo com as diretrizes estabelecidas nesta lei. A inserção da mobilidade urbana sustentável visa proporcionar acesso amplo e democrático ao espaço urbano, por meio de priorizações dos modos de transporte coletivo e não motorizado com natureza socialmente inclusiva e ecologicamente correta. As garantias decorrentes da implementação desta política cicloviária são: o desenvolvimento de atividades relacionadas com o sistema de mobilidade cicloviária

e de pedestres; a promoção de ações e projetos em favor de ciclistas, pedestres e usuários de cadeiras de rodas, para melhorias nas condições de seus deslocamentos; a qualidade de vida nas cidades do Distrito Federal, por ações que favoreçam o caminhar e o pedalar; o acesso à tecnologia: bicicleta e mobiliários; eliminação de barreiras urbanísticas aos ciclistas; a implementação de infraestrutura cicloviária, ciclovia, ciclofaixas, faixa compartilhada, bicicletário, paraciclo, sinalização e similares; inserção da bicicleta no sistema viário e a integração ao sistema de transporte público existente no Distrito Federal; o incentivo a campanhas educativas voltadas para o uso da bicicleta.

Os objetivos desta política são: aumentar a consciência sobre os efeitos indesejáveis da utilização indiscriminada do automóvel individual, para reduzir seu uso em distâncias curtas; estimular o uso de bicicleta como meio de transporte alternativo; criar uma atitude favorável aos deslocamentos não motorizados; promover o caminhar e o pedalar como modo de deslocamento; estimular o desenvolvimento de projetos e obras de infra-estrutura para não motorizados; implementar melhorias de infra-estrutura que favoreçam os deslocamentos a pé e em bicicleta; incentivar a criação de associações de pedestres e ciclistas; 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.

E novamente assinala a coordenação ao poder executivo, como responsável pelas ações de implementação da política cicloviária e do uso da bicicleta, porém com a garantia de participação de usuários, de representantes da sociedade civil organizada e de profissionais com a atuação voltada para a área. Outra incumbência a este poder é a instituição de campanha publicitária de educação para a implementação da política cicloviária e especialmente quanto à aplicação de normas de uso da bicicleta.

A Lei nº 4.030/2007, institui o dia do ciclista no Distrito Federal no dia 26 de outubro que será comemorado anualmente e que também fica incluído no calendário de comemorações e festividades oficiais do Distrito Federal como o dia na cidade sem carro. Já a Lei nº 4.216/2008, que dispõe sobre o transporte de bicicletas ou de similares com propulsão humana no metrô e nos veículos sobre trilhos – VLT's e sobre pneus – VLP's.

A abordagem do texto relata que a lei foi oriunda de um projeto vetado pelo governador do Distrito Federal e mantido pela Câmara Legislativa do Distrito Federal. A proposta da lei é incentivar o uso de bicicleta para o transporte e como contribuição ao desenvolvimento sustentável da mobilidade. Trata-se de uma autorização que abrange todo o período de funcionamento dos meios de transportes citados.

A lei limita o número de até cinco bicicletas ou similares em cada viagem, porém faz a ressalva que não se aplica esta regra aos dias e horários de baixa utilização desses meios de transportes. Há um paradoxo em relação ao incentivo da bicicleta como modal para o transporte.

Há uma determinação às empresas concessionária para que a reserva seja no último vagão, mas preferencialmente, para os passageiros com bicicletas ou similares com propulsão humana.

O que não condiz com a realidade, pois estes passageiros não são respeitados e acabam por ter que esperar outro metrô para ocupar o espaço indicado. Até que ponto realmente é um incentivo e contribuição ao desenvolvimento sustentável da mobilidade?

Em outro artigo desta lei, mas uma vez a lei reforça a preferência aos passageiros com bicicletas ou similares no embarque no último vagão, porém com o limite de cinco bicicletas. A responsabilidade da fiscalização desta Lei fica a cargo da Secretaria de Transportes do Distrito Federal ou de órgão ou entidade específica a ela vinculada, desde que delegada.

Lei nº 4.397/2009, trata da criação do sistema cicloviário no Distrito Federal, como incentivo do uso de bicicletas para o transporte no Distrito Federal, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável. Essa lei é uma versão atualizada das Leis ns. 3.639/2005 e 3.885/2006.

O transporte por bicicletas deve ser estimulado em áreas apropriadas e classifica como modo de transporte para as atividades do cotidiano. Considera a bicicleta como modal efetivo na mobilidade da população.

Em outro de seus artigos explica a composição do sistema cicloviário do Distrito Federal onde a rede viária para o transporte por bicicletas é formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo e acrescenta os locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Os objetivos do sistema cicloviário são: articular o transporte por bicicleta com o Plano Diretor de Transporte urbano, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista; implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais; implantar trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda a que se comprometem atender; agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas, permitir acesso e transporte, em vagão especial, no metrô e VLT-Veículo Leve sobre trilhos de ciclistas com suas bicicletas; promover atividades educativas para formação de comportamento seguro e responsável no uso de bicicleta e, sobretudo, no uso do espaço compartilhado e por fim promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica

Outra vez, a lei reforça a permissão de passageiros com bicicletas no metrô e no VLT e como a maioria das leis anteriores reforça as atividades educativas e a preocupação com a preservação do meio ambiente por todos e para todos. Aponta o governo do Distrito Federal como responsável pela implantação do Sistema Cicloviário, por meio dos órgãos competentes, considerando as propostas nos Planos Diretores e de Desenvolvimento Setorial.

Em artigo específico conceitua a ciclovia como a pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral. A ciclovia deverá ser totalmente independente,

segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central; sugere a forma a ser implantação nas laterais da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse; é necessário traçado e dimensões adequados para a segurança do tráfego de bicicletas e sinalização de trânsito específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres.

Já a ciclofaixa consiste numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, em interseções com a circulação de veículos e pedestres, utilizando parte da pista ou da calçada. Assinala esta possibilidade, apenas, quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

Por fim, a faixa compartilhada é utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres. Essa última alternativa é somente para casos especiais, para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa. Nota-se que há uma ordem de prioridade quanto à escolha das opções destacadas.

Outro quesito é que a faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizada e devidamente sinalizada pelo órgão executivo de trânsito, nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

A infraestrutura de apoio a esse modal de transporte deverá existir nos terminais e estações de transferência do sistema de transporte coletivo, metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos; os edifícios públicos, as indústrias, as escolas, os centros de compras, os condomínios, os parques e outros locais de grande fluxo de pessoas. Assim, é essencial a existência de estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos.

A lei também explicita que bicicletário é o local para o estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado e paraciclo é também estacionamento de bicicletas, mas de curta e média duração em espaço público. A vulnerabilidade do segundo tipo de estacionamento é muito maior.

Eis que esta lei aponta o Executivo como responsável alternativo ou como incentivador da implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas, metro e VLT em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais.

Prioriza-se os projetos de parques com previsão nos planos diretores e nos planos de desenvolvimento setoriais com as ciclovias internas. Estabelece que a implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos e privados, deverão ter controle de acesso, aprovado pelo órgão executivo de trânsito.

A lei reforça ações educativas permanentes para promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, bem como fomentar campanhas educativas para uso adequado de

espaços compartilhados. Acrescenta que as despesas decorrentes da execução da lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias e suplementadas se necessário.

O Decreto n. 33.529, de 10 de fevereiro de 2012, regulamenta a Lei Distrital nº 4.216/2008, que dispõe sobre o transporte de bicicletas ou de similares com propulsão humana nas composições do metrô, veículos leves sobre trilhos – VLT's e sobre pneus – VLP'S. Apenas 4 anos após a criação da lei da Distrital, o governador com seu poder indelegável editou o decreto.

A Lei nº 4.800/2012 trata da instalação de bicicletários no Distrito Federal e mais uma vez o projeto foi vetado pelo governador, mas mantido pela Câmara legislativa do Distrito Federal. Essa Lei torna obrigatória a instalação de bicicletários nas agências bancárias, estações do metrô, estabelecimentos de ensino públicos e privados, clínicas, hospitais, centros de saúde e Unidades de pronto-atendimento – UPAs; edifícios que abrigam órgãos públicos, supermercados e shopping centers, parques e outros estabelecimentos que atraiam grande quantidade de pessoas. Inclusive, estabelece o prazo de dois anos para adequação da Lei, o qual já se extinguiu.

Esclarece também que a criação e a recuperação de estacionamentos públicos deverão prever obrigatoriamente a implantação de bicicletários. E destaca que os suportes utilizados nos bicicletários deverão ter as seguintes características: sustentar a bicicleta pelo quadro em dois pontos de apoio; impedir que a bicicleta gire e tombe sobre sua roda dianteira; permitir que a bicicleta seja presa pelo quadro de por uma ou ambas as rodas; ser instalados a, no mínimo, 75 centímetros de distância uns dos outros. Questiona-se se não seria o caso também para os paraciclos.

A mais recente inovação normativa a respeito do tema se trata do Decreto 33.158, de 26 de agosto de 2011, que, em síntese, regulamenta as Leis nº 3.639/2005, Lei nº 3.721/ 2005, Lei nº 3.885/2006, Lei nº 4.030/2007, Lei nº 4.216/2008, Lei nº 4.397/2009, e institui o Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas no Distrito Federal. Questiona-se a opção normativa por apenas um decreto local com o objetivo de regulamentar seis leis, ou mesmo se haveria a necessidade de seis leis para tratar do tema. Ademais, não se pode olvidar que as tantas leis a tratar do tema regulado por um decreto foram promulgadas seis anos antes. A realidade cidadina em muito se alterou neste período. Seria o caso de obsolescência destas leis, ou de inadequação do decreto?

A Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas desenvolverá programas, projetos e ações com vista a atingir os seguintes objetivos: garantia do direito de acesso à cidade; difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável; inserção e ampliação do transporte por bicicleta na matriz de deslocamentos urbanos, estimulando o uso de meios não motorizados de transporte; planejamento do sistema viário, como suporte da política de mobilidade, estabelecendo prioridade para a segurança e a qualidade de vida em oposição à fluidez do tráfego de veículos de passagem; e promoção da integração da bicicleta aos modais de transporte coletivo (rodoviário e ferroviário), visando a reduzir o custo de deslocamento, principalmente da população de menor renda.



Em seu art. 3º traça as competências do Comitê Gestor<sup>6</sup> da Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas que são: apoiar, articular e alinhar as ações do Governo para a implantação da política de mobilidade urbana por bicicletas, em cooperação com os órgãos setoriais e sociedade civil, sob a orientação do Governador do Distrito Federal; promover estudos de viabilidade técnica para a implantação do Sistema Ciclovitário; supervisionar a implantação do Sistema Ciclovitário do Distrito Federal definido pela Lei nº 4.397/2009; definir os critérios e as metas para implantação de infraestrutura para o trânsito de bicicletas e para a construção de ciclovias ou ciclofaixas; avaliar os projetos do Poder Executivo para o Sistema Ciclovitário do Distrito Federal, inclusive os já licitados ou em fase de elaboração de projetos executivos; articular as ações para implementação do Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU; propor diretrizes para a adequação dos espaços públicos e para a instalação de equipamentos apropriados para a guarda de bicicletas, especialmente em terminais de transporte coletivo, escolas e órgãos públicos; recomendar as normas para integração do transporte por bicicletas ao transporte coletivo rodoviário e ferroviário; solicitar aos órgãos de fiscalização do trânsito a realização de operações especiais de educação e fiscalização a fim de garantir segurança aos usuários de transporte por bicicletas; acompanhar e supervisionar os contratos e convênios relacionados à Mobilidade Urbana por Bicicletas; orientar, supervisionar e avaliar a implantação do Programa de Transporte Escolar por Bicicletas; promover e fomentar o uso da bicicleta como atividade de esporte e lazer; e elaborar e aprovar seu regimento interno.

Há prioridade do Comitê Gestor apresentar um Plano de Mobilidade Urbana por Bicicletas em consonância com o Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU, bem como um estudo de viabilidade dos projetos de reforma e ampliação da rede ciclovitária.

E assim nesta sistematização prevalece a integração do plano de mobilidade urbana por bicicletas em consonância também com toda a legislação.

Corroborando isto encontra-se no plano de mobilidade por bicicletas nas cidades: A melhoria das condições para a circulação de bicicletas não pode ser dissociada do planejamento urbano e de transportes. Nesse sentido, as diretrizes dessa política devem ser compatíveis ou estarem inseridas nos Planos Diretores Municipais e Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade (PlanMob), que devem ser complementados por quadro normativo (leis e decretos) regulando a circulação ciclovitária. Além disso, temos que considerar, em instância máxima, as diretrizes e instrumentos do Estatuto da Cidade, que determina o cumprimento da função social da propriedade em busca de cidades sustentáveis e para todos, inclusive no que diz respeito à Mobilidade Urbana.

---

<sup>6</sup> O Comitê Gestor é constituído por membros de: Secretaria de Estado de Governo; Secretaria de Estado de Turismo; Secretaria de Estado de Transportes; Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação; Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos; Secretaria de Estado da Educação; Secretaria de Estado de Esporte; Secretaria de Estado de Obras; Secretaria de Estado de Segurança Pública; Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP; Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal - DER; e Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN. O decreto diz que o comitê será coordenado pela Secretaria de Estado do Governo.

O Plano Diretor Municipal constitui o principal instrumento do planejamento de uma cidade. Na sua elaboração deverão constar tanto as diretrizes gerais dos itens referentes à mobilidade, como suas conectividades com outros subsistemas, em especial aqueles relacionados a uso do solo, transporte e trânsito.

O PlanMob é um instrumento de orientação da política urbana, integrado ao Plano Diretor Municipal, da região metropolitana ou da região integrada de desenvolvimento, contendo diretrizes, instrumentos e projetos voltados à organização dos espaços de circulação e dos serviços de trânsito e transportes públicos com o objetivo de propiciar condições adequadas de mobilidade, facilitando a acessibilidade da população e a logística de distribuição de mercadorias. Portanto, o plano cicloviário deverá estar inserido na rede de mobilidade estruturada conforme o PlanMob. Além de recorrer a fontes de financiamento específicas, em agências de crédito e no Governo Federal, os Municípios e Estados devem garantir a inclusão de rubricas orçamentárias, direcionadas à mobilidade por bicicleta, em seus instrumentos de planejamento”.

O planejamento, a gestão e a avaliação dos Programas Governamentais de Mobilidade Urbana por bicicletas priorizarão: a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo; a alocação dos recursos financeiros e os estímulos aos órgãos governamentais para que assegurem sua implantação e execução; a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e a definição das metas de atendimento, integração completa dos modais de transporte e universalização da oferta.

Conforme a Lei, o Comitê Gestor publicará na rede mundial da internet e no Diário Oficial do Distrito Federal, anualmente, relatório com os resultados alcançados pelos programas e projetos governamentais de estímulo ao uso de bicicletas, bem como as metas de ampliação e os recursos para investimento no Sistema Cicloviário para o ano subsequente. Contudo, não foi possível encontrar tais dados, apesar dos esforços envidados.

Ademais, revoga o Decreto nº 32.245, de 21 de setembro de 2010, que regulamentava a Lei nº 3.639, de 28 de julho de 2005, que dispunha sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal, e criava o Comitê de Política de Implantação de Ciclovias na Malha Viária do Distrito Federal. Tudo mudou de nome e número de decreto, mas a realidade continua a mesma. Sem mudanças significativas para as pessoas. O decreto é de 2011 e até o momento o caos só aumenta, pois as pessoas estão ocupando cada vez menos o espaço urbano.

### **3. ESTUDO DE CASO**

Percebe-se com a Legislação colacionada no presente artigo, que muitas são as leis e políticas públicas para a implementação do Sistema Cicloviário nas cidades, porém, como todo tema novo, carece de maior explicação e entendimento de todos para ter correta aplicabilidade.

Tal se verifica no desconhecimento da Legislação vigente para implementação das ciclovias até mesmo por parte do poder público. Note-se que em maio de 2012 a obra de construção

da ciclovia no Plano Piloto foi embargada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). O aduzido embargo se deu em virtude de não conhecer o órgão os pormenores do projeto, além de não ter se manifestado positivamente em forma de parecer. Ao observar o projeto, o Iphan constatou algumas irregularidades desatinantes à legislação, tais como falta de segurança aos usuários e ausência de um levantamento de impactos ambientais e de trânsito. Ademais, verificou problemas como o uso das faixas verdes, a falta de manifestação prévia do Detran sobre o impacto no trânsito, o número de árvores afetadas e a falta de sincronia com o projeto de revitalização das passagens subterrâneas foram debatidos.

O MPF/DF apurou que, mesmo com o embargo do Iphan ainda válido, as obras das ciclovias continuavam a ser executadas. O Ministério Público, então, recomendou à Secretaria de Obras do DF que suspendesse a construção das vias para bicicletas.

Após inúmeras discussões acerca das legislações e forma de aplicabilidade, o Iphan e Ministério Público, decidem autorizar a retomada das obras condicionando para tanto a apresentação de um estudo que avalie o impacto que a obra pode causar sobre o trânsito na região a ser realizado pelo Detran.

De acordo com estudos, Segundo José Roberto Fonseca, coordenador do Comitê de Mobilidade por Bicicleta do GDF, a previsão de término da construção das ciclovias era para o fim de 2012, porém após inúmeras discussões e embargos, o prazo estendeu-se grandiosamente.

Atualmente, algumas das obras do plano piloto já foram concluídas e a implantação prossegue normalmente no Paranoá, Guará, Ceilândia, Samambaia e Lago Sul. No Plano Piloto, o projeto prevê a construção de pistas para ciclistas nas vias W1, W4, L1, L2, L4 .

Não obstante o desconhecimento da Legislação pertinente ao transporte e implementação das ciclovias no DF, está a falta de orientação da população em relação ao seu uso. Ha um aspecto social a ser observado, qual seja o da necessidade de educação da comunidade quanto ao uso das faixas e dos motoristas com relação ao ciclista. O bom uso das políticas já implementadas, condiciona-se ao preparo e educação da sociedade para o uso das ciclovias.

O DF, já tem 170 km de ciclovias e ciclofaixas, porém ciclistas, pedestres e motoristas não entendem as regras, ademais, a sinalização ainda se mostra dúbia. Segundo pesquisa feita pela ONG Rodas da Paz, “motoristas e pedestres ainda não entendem a sinalização e onde só deveria haver “bikes” circulando há pedestres e muitas vezes, a preferência dos ciclistas não é respeitada pelos motoristas”.

Para totalizar tantos quilômetros de ciclovias, o DF desembolsou cerca de R\$ 56 milhões em obras e apesar do montante do investimento, o investimento em campanhas educativas não foi observado, o que tem sido o maior entrave para o não entendimento das regras.

Em observação geral, pode-se perceber que motoristas, pedestres e ciclistas não tem instrumentos suficientes para entender o correto funcionamento das ciclovias que já estão sendo usadas. O trajeto das ciclovias é ainda desconhecido assim como seu traçado e objetos de sinalização.

Não se pode esperar da sociedade que adivinhe tais sinais, assim como na implementação da faixa de pedestres, onde verificamos exaustivos programas educacionais para entendimento da população, tem-se que ensinar o correto uso e comportamento ante a novidade das ciclovias implementadas.

Pode-se observar no Código de Trânsito Brasileiro, que é direito comum a todos o uso de bicicletas em qualquer localidade das Cidades, porém para maior segurança dessa modalidade de mobilidade urbana, deve-se haver um programa de educação da sociedade enfatizando direitos, deveres, regras de trânsito e equipamentos de segurança obrigatórios conforme o CTB.

Até o momento, o programa ciclovitário tem se restringido às obras, carecendo de campanhas de conscientização de motoristas e ciclistas. Importante observar, que apesar dos 170 km de ciclovias já construídas, é impossível se locomover por Brasília apenas pela bicicleta. As ciclovias ainda não são completamente interligadas, contando com grandes trechos de quebra, sendo assim, o cidadão que está utilizando esse meio de locomoção deve contar com o transporte público para atingir seu destino.

Ocorre que, ante ao despreparo do Governo e Políticas Públicas de mobilidade urbana, sem carro, nem todos os transportes públicos disponibilizam de acesso e locais para transporte e estacionamento de bicicletas. Ademais são implantadas ciclovias desconectadas e descontínuas, onde não se pode completar um trajeto sem ajuda de outro meio de transporte, como o público.

Para garantir que as bicicletas sejam um meio de transporte eficaz, mesmo entre as pessoas que precisam se deslocar por longas distâncias, a legislação dá aos ciclistas o direito de levá-las no Metrô, que reserva o último vagão de cada composição para esse fim. Porém, ante o pouco espaço disponível no Metrô, a reserva de vagas nunca se faz respeitada. Outrossim, as vagas para estacionar bicicleta em órgãos e espaços públicos ainda são escassas, a despeito de duas leis distritais que dispõem sobre o tema. Inexiste ainda, forma integrada entre bicicletas-transporte público, bem como a construção de uma rede de caminhos de pedestres coligados às ciclovias.

Para enfrentar os problemas do sistema ciclovitário, a sociedade tem uma ferramenta importante para tutela e correção dos excessos e omissões do poder público, o Ministério Público.

Observa-se que o Ministério Público tem atuação precípua, e obrigação constitucional para tanto, neste caso. O Estado Democrático de Direito é um conceito novo no Brasil (JATAHY, 2013, p. 29) que abarca as conquistas democráticas, as garantias jurídico-legais e a preocupação social, tudo no intuito de transformar o *status quo*; ou seja, uma limitação do poder do Estado pelo Direito. Contudo, o direito a que se refere não detém apego ao formalismo de um Estado Legal, pois a noção de direito meramente formalista se confunde com enunciados formais de lei, desprovidos de conteúdo e sem compromisso com a realidade política, social, econômica e ideológica.

O direito vigente em um Estado Democrático deve se revestir de valores caros à democracia, como igualdade, liberdade e dignidade da pessoa humana, tudo à luz do interesse coletivo, ou, nas palavras de José Afonso da Silva citado por Jatahy, a “tarefa fundamental do Estado

Democrático de Direito consiste em superar as desigualdades sociais e instaurar um regime democrático que realize a justiça social”

É válida a ressalva de Jatahy quanto à distinção entre o Estado Social de Direito e o Estado Democrático de Direito, haja vista a amplitude e modo de atuação estatal. No primeiro, buscar-se-ia mera “adaptação melhorada das condições sociais de existência” decorrente de uma “atuação paternalista do Estado”, cuja atividade inclui a produção de bens e serviços. Já no segundo modelo estatal, a transformação da ordem estabelecida pressupõe a participação da sociedade, de modo que ao Estado cabe também fomentar esta participação, sendo, portanto, um modelo mais abrangente. Incutiu-lhe um propósito solidário, que abriga tanto o plano individual quanto o coletivo. Neste sentido, a Constituição Federal brasileira de 1988, em seus artigos 1º e 3º é muito clara, ao declarar os fundamentos e os objetivos fundamentais da República.

No intuito de realizar, concretizar este Estado Democrático de Direito, é indispensável à existência de instituições que postulem pela transformação social almejada pelo modelo estatal escolhido à constituinte. O artigo 127 da Constituição explicita a função essencial do Ministério Público na busca desta conquista, bem como lhe delimita com clareza a definição institucional. Contudo, a Constituição vestiu sobre o Ministério Público responsabilidades, vedações, prerrogativas e garantias de uma instituição inédita.

#### **4. CONCLUSÕES**

O Distrito Federal, por falta de uma política de transporte urbano com foco nos modos de transporte público e não motorizado, vem deteriorando há décadas a mobilidade da população, pelo enfoque prioritário para o transporte individual motorizado.

É de fácil percepção que o uso adequado da bicicleta não traz somente benefícios físicos, mas também econômicos e ambientais. Se utilizada de maneira consciente, a ciclovia e a bicicleta trazem benefícios comuns a toda população.

Porém, para o interesse e adoção pela população de um sistema de transporte, ele deve ser mais rápido, barato e seguro. A falta de planejamento e o incentivo apenas do investimento na indústria automobilística gerou o caos atual da mobilidade urbana.

A mobilidade urbana no estágio em que se encontra e de grande relevância e complexidade e afeta consideravelmente a qualidade de vida da população e a economia das cidades, merecendo gestão do espaço com atuação efetiva por parte do poder público. A mudança de paradigma do automóvel individual para a pessoa só começará quando houver alternativas eficientes para uma melhor mobilidade.

Esta transformação é questão de cidadania, justiça social, sustentabilidade no uso racional e adequado do espaço urbano. Culturalmente o uso do automóvel individual significa ser mais e ter mais em detrimento de utilizar transporte coletivo, andar a pé ou de bicicleta com o pejorativo de ser

menos por ter menos. Para que a Política de Mobilidade Urbana Sustentável aconteça é imprescindível a participação articulada da população para que aceite, defenda, reivindique, fiscalize a mudança e a mobilidade por bicicleta torne-se realidade.

A bicicleta é um veículo não motorizado econômico, ágil e prático. E ela integrada aos outros modais representa uma solução de mobilidade que pode ser sustentada pela sociedade em termos ambientais em sentido amplo como: ganhos em saúde individual e coletiva (redução da emissão de poluentes, com isto menores gastos com saúde pública; menos barulho e melhor uso do espaço público, maior economia e maior equidade.

O fator primordial, essencial para que isto aconteça passa pela educação para que haja a sustentabilidade desejada por espaço habitado por pessoas e não automóveis.

A solução da mobilidade precisa ser uma integração entre os modais e a população precisa participar mais ativamente para o controle social e sua voz possa prevalecer como o poder que tem do seu controle social.

Agora está na hora de outras formas de se locomover serem incentivadas como andar de bicicleta. É preciso atuação mais enérgica do poder executivo na fiscalização e investimento nas campanhas educativas para mudança de comportamento pelas pessoas para que respeitem a bicicleta como meio de transporte e que se não querem pedalar, entendam que com ela circulando será um carro a menos no conflito de espaço.

Infelizmente, o sistema cicloviário em termos legislativo existe, mas não é de grande importância para o poder público que tem o poder apenas de negociar com o grande empresariado, como é muito bem retratado nas ruas da cidade. A sociedade é uma voz que não tem vez e nem controle social. O poder público muitas vezes negligencia a cooperação da sociedade e faz de conta que está executando grandes obras nesta parte, mas sem nenhum compromisso efetivo com a eficiência destas obras.

Observa-se que a eficácia jurídica do arcabouço normativo gerado para consubstanciar a mobilidade por meio de bicicleta, enfim um sistema cicloviário, é comprometida em elevado grau pela ineficácia social. A própria Administração Pública se afasta da efetiva prestação normativa e material do direitos fundamental em questão ao produzir normas sem estudos adequados quanto ao seu impacto socioeconômico e urbanístico, ao produzir planos que violam frontal e descaradamente as normas técnicas aplicáveis, ao não envidar esforços mínimos de integração com os demais órgãos competentes, esquivando-se de sua responsabilidade de educar a população para o uso do modal bicicleta, ao descumprir a obrigação de consulta aos demais órgãos competentes imotivadamente, como o Instituto o Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, entre outros tantos fatores apontados ao longo do presente artigo. Dentre outros, esses são alguns dos motivos que motivaram o embargo das obras do sistema de ciclovias e ciclofaixas no Plano Piloto.

Dentro outros motivos, concluiu-se que se destaca a falta de políticas educacionais para uso das ciclovias, a dificuldade em se completar trajetos apenas com a bicicleta e sem estrutura de se locomover com ela, a falta de segurança.

Outro motivo destacado que emerge da pesquisa como causa da alta de eficácia do sistema cicloviário no Plano Piloto de Brasília e no Distrito Federal, é o descaso legislativo, senão a omissão legislativa. A produção de normas reguladoras tardias arrisca sua obsolescência, como o Decreto nº 33.158/11, do Distrito Federal, publicado somente anos após as leis que determinavam a elaboração, desenvolvimento de planos, políticas e ações, e implementação da ciclovia, e com qualidade técnica tão questionável que é, hoje, objeto de embargo.

A norma pode ser um meio de promoção de desenvolvimento, ao determinar objetivos, instrumentos elaborar arranjos institucionais para viabilizar e ser concretizado o efetivo funcionamento do direito à mobilidade por meio do sistema cicloviário.

Políticas urbanas de ocupação do território no DF reduzem a densidade demográfica e aumentam as distâncias sem, contudo, prover infraestrutura e equipamentos urbanos adequados às novas ocupações, que acumulam déficits de postos de trabalho, de condições de prover qualidade de vida. É ampliada, assim, a pressão sobre a necessidade de locomoção e circulação para acessar o direito à cidade. Somada à omissão estatal quanto à obrigação de planejar o uso e ocupação do solo, tem-se o encarecimento dos serviços públicos de infraestrutura, os congestionamentos e desperdício de recursos, bem como violação de diversos outros direitos fundamentais, como saúde, educação, trabalho, entre outros tantos relacionados ao direito à cidade.

Uma vez que a mobilidade da população tem se concentrado no transporte individual, por insuficiência de investimentos em transporte coletivo, a má condição de mobilidade na cidade é agravada, fato que aumenta progressivamente os custos e o tempo de deslocamento e mantém o ciclo vicioso de violação de diversos outros direitos, note-se, fundamentais, relacionados ao direito à cidade. Com isso, entre as externalidades deste processo é a escalada da insegurança, o fortalecimento dos interesses associados ao capital imobiliário e financeiro (POCHMAN, 2012, p. 154) faminto por mais ocupações cada vez mais distantes das concentrações de infraestrutura, à semelhança de outras tantas cidades brasileiras que sofrem com o excesso especulativo.

Os interesses da especulação imobiliária confundem-se com as vontades dos políticos locais, representantes dos interesses sociais. Com isso, as decisões políticas são tomadas em favor da valorização de conjuntos habitacionais, investimentos comerciais de questionáveis qualidades ambientais, ao arripio da gestão participativa da cidade, gerando ocupações horizontalizadas e rasgos na malha urbana. Na busca da concretização do objetivo republicano de construir uma sociedade justa, livre e solidária, reduzindo as desigualdades sociais, as funções sociais da cidade e a da propriedade só podem ser atingidas enquanto presente a integração sócio-política-cultural-psicológica da população.

É possível inferir da pesquisa realizada que a construção da ciclovia no Plano Piloto em grande parte se destina à produção de Capital Político Eleitoreiro, desviando-se assim da real

finalidade que se extrai da Lei (citar objetivos do sistema presentes na Lei). Ademais, verifica-se que a preocupação na mobilidade urbana completa não é observada, destarte que as ciclovias construídas não são contínuas, e em tais pontos de interseção não há transportes públicos disponíveis. Outrossim, quando viabilizado o transporte público em tais localidades, não há possibilidade de transporte das bicicletas.

Ante todo o exposto, pode-se verificar que, além de insuficientes e incorretamente utilizadas, as políticas públicas já existentes não possuem eficácia ante ao despreparo da população para seu uso e à inviabilidade de seu uso completo.

Conclui-se que, para mobilidade cicloviária ser completa, os sistemas de transporte público e coletivo devem ser integrados às ciclovias, com disponibilidade de locais para transporte e estacionamento das bicicletas, e deve-se ademais, educar a população com campanhas motivacionais para o correto uso do sistema.

## BIBLIOGRAFIA

AGÊNCIA BRASÍLIA. **DF receberá investimentos de US\$ 42 milhões em mobilidade urbana.** Correio Braziliense, 26/09/2013. Disponível em: <http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/especiais/ser-sustentavel/2013/09/26/interna-ser-sustentavel,390251/df-recebera-investimentos-de-us-42-milhoes-em-mobilidade-urbana.shtml>

CARPINTERO, Antônio Carlos Cabral. **Brasília: prática e teoria urbanística no brasil, 1956-1998.** Tese de doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998.

CARVALHO, Diego Lourenço. **Mobilidade Urbana e Cidadania no Distrito Federal: Um Estudo do Programa Brasília Integrada.** Dissertação, Departamento de Sociologia, Universidade de Brasília, 2008. Disponível em: [http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/1052/1/DISSERTACAO\\_2008\\_DiegoLourencoCarvalho.pdf](http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/1052/1/DISSERTACAO_2008_DiegoLourencoCarvalho.pdf). Acesso em: 10/11/2013.

COUTINHO, Diogo R. *Linking Promises to Policies: Law and Development in an Unequal Brazil.* **The Law and Development Review**, Volume 3, Issue 2, Article 2, SPECIAL ISSUE (2010): NEW VOICES FROM EMERGING POWERS - BRAZIL AND INDIA. Berkeley: The Berkeley Electronic Press, 2010. Disponível em: <http://www.bepress.com/ldr/vol3/iss2/art2>.

DOMINGUES, Rafael Augusto Silva. *Competência Constitucional em Matéria de Urbanismo.* In DALLARI, Adilson Abreu, DI SARNO, Daniela Libório Campos (Coord.). **Direito Urbanístico e Ambiental.** 2.ed. rev.. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **A dimensão social da mobilidade urbana: transporte coletivo x individual. Secretaria dos Transportes Metropolitanos.** Disponível em: <http://www.stm.sp.gov.br/index.php/transporte-coletivo-x-individual/1584-a-dimensao-social-da-mobilidade-urbana>

GREENPEACE. **Cadê o Plano de Mobilidade Urbana?** Disponível em: [http://www.greenpeace.com.br/cade/?gclid=CJON3dmT5bkCFUyY4Aod\\_AwAZw](http://www.greenpeace.com.br/cade/?gclid=CJON3dmT5bkCFUyY4Aod_AwAZw).

JATAHY, Carlos Roberto de C.. *20 Anos de Constituição: o Novo Ministério Público e suas Perspectivas no Estado Democrático de Direito.* In FARIAS, Cristiano Chaves de Farias; ALVES, Leonardo Barreto Moreira; ROSENVALD, Nelson (Org.s). **Temas Atuais do Ministério Público**, 4ª Ed.. Salvador: Ed. Jus Podium, 2013.



JUCÁ, Jane Monte. *Princípios da Cidade-Parque: categoria urbana concebida no Plano Piloto de Brasília*. Minha Cidade, São Paulo, ano 10, n. 113.01, **Vitruvius**, dez. 2009. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/10.113/1824>.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS. **MPDFT convoca governo e comunidade para discutir implantação de ciclovia no Plano Piloto**. 21 de Maio de 2012. Disponível em: <http://www.mpdft.mp.br/portal/index.php/comunicacao-menu/noticias/noticias-2012/4843-mpdft-convoca-governo-e-comunidade-para-discutir-implantacao-de-ciclovias-no-plano-piloto>. Acesso em: out/2013.

MOBILIZE. **É preciso diminuir o espaço ocupado pelo automóvel**. 20 de setembro de 2013. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/4986/e-preciso-diminuir-o-espaco-ocupado-pelo-automovel-diz-urbanista.html>

MOBILIDADE HUMANA. **Qual é a causa dos engarrafamentos?** 8 de maio de 2013. Disponível em: <http://mobilidadehumana.wordpress.com/2013/05/08/qual-e-a-causa-dos-engarrafamentos/>.

PLANO DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Disponível em: <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/planomobilitade>. Último acesso em: 05/06/2014.

PLANO DE MOBILIDADE POR BICICLETA NAS CIDADES. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>. Acesso em: 29/11/2013.

POCHMAN, Marcio. **Reconquistar a cidade: o conhecimento como estratégia das mudanças**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2012.

RODAS DA PAZ. Análise da Construção das Ciclovias do Distrito Federal. Agosto de 2013. Disponível em: <http://www.rodasdapaz.org.br/transparencia/analise-da-contrucao-das-ciclovias-do-distrito-federal/>.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei – legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. Col. Cidade Aberta. São Paulo: Studio Nobel-Fapesp, 1997.

SANT'ANNA, Mariana Senna. *Planejamento Urbano e Qualidade de Vida – Da Constituição Federal ao Plano Diretor*. In DALLARI, Adilson Abreu, DI SARNO, Daniela Libório Campos (Coord.). **Direito Urbanístico e Ambiental**. 2 ed. rev.. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

SARLET, Ingo (Org.). **A Eficácia dos Direitos Fundamentais – uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2009.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Mobilidade urbana: áreas temáticas**. Disponível em: [http://portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/contas/contas\\_governo/contas\\_10/fichas/Ficha%205.2\\_cor.pdf](http://portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/contas/contas_governo/contas_10/fichas/Ficha%205.2_cor.pdf)

VIANNA, Rejane Jung. **Novos Santuários da Segregação Sócioespacial. Loteamentos Fechados: O Setor Habitacional Jardim Botânico**. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UnB, 2005.

VICHI, Bruno de Souza. *O Direito Urbanístico e as Regras de Competência na Constituição Brasileira e no Estatuto da Cidade*. In DALLARI, Adilson Abreu, DI SARNO, Daniela Libório Campos (Coord.). **Direito Urbanístico e Ambiental**. 2 ed. rev.. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

WINGE, Erika. **Notas sobre o conceito de propriedade e o lote urbano: Brasília**. Dissertação de mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2007.