



Defensoria Pública
BAHIA

Instituição essencial à Justiça

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DE DIREITO DA 2ª VARA DA
FAZENDA PÚBLICA DA COMARCA DE FEIRA DE SANTANA/BA

URGENTE

(DANO À ORDEM URBANÍSTICA E DE
MOBILIDADE - RISCO DE DANOS
AMBIENTAIS, SOCIAIS, ECONÔMICOS E
AO ORÇAMENTO PÚBLICO EM MAIS
DE 90 MILHÕES DE REAIS)

Liminar / Tutela antecipada

Ação Civil Pública – Processo nº 0806546-55.2015.8.05.0080

Por dependência à Ação Cautelar - Processo nº 0804813-

54.2015.8.05.0080

A DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DA BAHIA, por seu órgão de execução, no exercício de suas atribuições funcionais, vem, perante Vossa Excelência, requerer a **juntada dos documentos** anexos e expor o que segue.

Foram apresentados pela AFENG – Associação Feirense dos Engenheiros, **na presente data (21/08/2015)**, à Defensoria Pública os seguintes documentos a) Carta de Apresentação à Defensoria Pública ‘árvores precisam de Help’; b) Parecer Técnico sobre o Projeto ‘BRT de Feira de Santana’ com 27 laudas; c) Nota Pública – BRT Feira; d) Atos constitutivos e ata de eleição da Diretoria da AFENG.

O mencionado parecer foi **reconhecido pela Associação Feirense dos Engenheiros – AFENG** e elaborado por **diversos especialistas e doutores em transportes, mobilidade urbana e meio**



ambiente, atuantes em diversos projetos nacionais e internacionais de BRT, constando os seguintes responsáveis técnicos: Maria de Fátima Silva (Arquiteta e Urbanista Especialista em Transporte Urbano), Arthur Campora Szás (Engenheiro Civil Especialista em Transporte Urbano), Nei Simas Andrade de Oliveira (Arquiteto e Urbanista Especialista em Transporte Urbano), Carmen Silvia de Carvalho Bueno (Engenheira Civil Especialista em Transporte Urbano), Teodoro Irigaray (Doutor em Direito Ambiental).

Cabe esclarecer que o parecer dos *especialistas* é datado de Agosto/2015 e analisa especificamente o **Projeto do BRT de Feira de Santana**, cabendo destaque às seguintes considerações:

' Este **Parecer Técnico** foi desenvolvido tomando como base os seguintes documentos e atividades:

- **Manual do BRT**, elaborado pelo ITDP (*Institute for Transport and Development Policy*) com financiamento do Banco Mundial e traduzido para o português em parceria com o Ministério das Cidades. O referido Manual serve como referência e guia dos inúmeros projetos de BRT desenvolvidos em distintos países e continentes, e foi adotado pelo Ministério das Cidades como bibliografia básica para a elaboração dos projetos de BRT no Brasil;
- **Projeto Funcional e Operacional do Sistema BRT de Feira de Santana** – Programa de Mobilidade Urbana, documento denominado de Projeto Executivo – março/2014 – Entrega Final, elaborado através de contrato com a Prefeitura Municipal de Feira de Santana;
- **Ante Projeto do Sistema BRT de Feira de Santana** – Programa de Mobilidade Urbana, documento denominado de Ante projeto – fevereiro/2014 – Entrega Final, elaborado através de contrato com a Prefeitura Municipal de Feira de Santana;
- **Projeto Executivo de Paisagismo do Sistema BRT de Feira de Santana** – Programa de Mobilidade Urbana, documento denominado de Projeto Executivo – Tomo I-IV – outubro/2014 – Entrega Final, elaborado através de contrato com a Prefeitura Municipal de Feira de Santana;
- **Projeto de Estacionamentos do Sistema BRT de Feira de Santana** – Programa de Mobilidade Urbana, documento denominado de Projeto Executivo – setembro/2014 – Entrega Final, elaborado através de contrato com a Prefeitura Municipal de Feira de Santana;
- **Orçamento do Sistema BRT de Feira de Santana** – Programa de Mobilidade Urbana, documento denominado de Resumo do Orçamento – outubro/2014, elaborado através de contrato com a Prefeitura Municipal de Feira de Santana;
- Resultados da **Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de Feira de Santana** – OD Feira de Santana, realizada no ano de 2014 através de contrato com a SEINFRA – Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia;
- **Vistorias em campo**, com revisão da operação dos terminais e linhas do atual sistema de transporte de Feira de Santana.

(...)



O projeto do BRT de Feira de Santana foi **CONTRATADO COM A SOLUÇÃO JÁ DEFINIDA, SEM apresentação de qualquer documentação de ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA, que justificasse serem as Avenidas Getúlio Vargas e João Durval os CORREDORES IDÔNEOS PARA A IMPLANTAÇÃO** de projeto de envergadura tão importante para a cidade e para o sistema de transporte público municipal.

Essa afirmação se encontra nas **considerações iniciais de cada documento elaborado para o projeto**, em especial no Projeto Funcional e Operacional do Sistema BRT, no qual se afirma no capítulo 1, página 5, que o objeto do edital é definido como: "... readequação viário dos Corredores de Transporte Público das Avenidas Getúlio Vargas, João Durval... no âmbito do Programa de Mobilidade Urbana de Médias Cidades do Ministério das Cidades – PAC II, em sistema Bus Rapid Transit – BRT...".

Esta talvez seja **uma das principais informações** contidas nos **documentos técnicos** elaborados, pois **COMPROVA, DE MANEIRA CLARA E CONTUNDENTE** que a **SOLUÇÃO PROJETADA** foi **DIRIGIDA PARA O OBJETO ESCOLHIDO, SEM QUALQUER PREOCUPAÇÃO** se os corredores definidos **possuíam as características de demanda** de transporte público **requerida para um projeto e solução desta magnitude**.

Os **parcos levantamentos de transporte público realizados** para a elaboração da proposta, definidos como uma pesquisa de **embarque e desembarque em pontos de parada e outra de ocupação visual** (realizadas em dois dias úteis do mês de novembro/2013), foram realizados **apenas em trechos da Avenida Getúlio Vargas** (4 pontos de embarque e desembarque e 4 pontos de ocupação visual) e **Avenida João Durval** (3 pontos de embarque e desembarque e 2 pontos de ocupação visual), demonstrando assim o **DIRECIONAMENTO DA SOLUÇÃO PROPOSTA** e **SEM** apresentação de **QUALQUER ARGUMENTO QUE JUSTIFICASSE** a não inclusão nas **pesquisas de Transporte Público da Avenida João Durval** no trecho entre a Avenida Getúlio Vargas e o Terminal Sul (Tombo) ou **de outros corredores importantes** da cidade como opções para a implantação do BRT ou de solução adequada de priorização do transporte público do município (ver Capítulo 8, páginas 33-42, do Projeto Funcional do BRT).

O fato de o projeto ter sido **CONTRATADO COM UMA SOLUÇÃO DEFINIDA** levou o projetista a se ocupar do dimensionamento do referido projeto, com a **visão direcionada** para atendimento da tecnologia do **BRT Completo** (ver conceito sobre BRT, Figura 1 de este parecer) **AO INVÉS DE UMA VISÃO** de projeto elaborado para **ATENDIMENTO ÀS NECESSIDADES DOS USUÁRIOS, sem demonstrar** haver **INVESTIGADO QUALQUER OUTRA POSSIBILIDADE DE SOLUÇÃO** de priorização do transporte. O **Manual de BRT publicado pelo Ministério das Cidades** adverte **sobre esse risco na concepção de sistemas de Transportes** e dos **IMPACTOS NEGATIVOS QUE OS MESMOS PODEM CAUSAR**. As Figuras 4 e 5 à continuação mostram as diferenças entre os dois conceitos de projeto, sob a ótica do Manual do BRT, **apontando de forma clara a inversão de objetivo** pelo qual foi projetado o sistema de BRT de Feira de Santana.

(...)

Vale ressaltar que os dois locais apontados como de maior demanda do Corredor (entre 4.000 e 5.000 passageiros hora/sentido), que são os Pontos 1 e 2 da pesquisa de ocupação visual do Projeto Funcional e operacional do BRT, apresentados no projeto como de máxima ocupação e **de justificativa do BRT JÁ OPERA COM FAIXA EXCLUSIVA À ESQUERDA** (situados na Avenida Getúlio Vargas, entre a Avenida Sr. Dos Passos e Travessa Manoel Mathias de Azevedo). Esse trecho, por operar em faixa exclusiva à esquerda, **não possui parada de transporte público**, uma vez que os ônibus somente possuem portas à direita dos mesmos. **Curiosamente, MESMO SENDO OS PONTOS DE MAIOR CARREGAMENTO de transporte público da Avenida Getúlio Vargas, NÃO FOI PROJETADA NENHUMA ESTAÇÃO NEM TRATAMENTO do BRT neste trecho.**

Com uma análise **um pouco mais profunda**, e a **realização de entrevistas ou pesquisa de origem e destino** no Terminal Central, seria **possível aferir que o volume concentrado de passageiros** nesse trecho deve-se **ÚNICA E EXCLUSIVAMENTE AO FATO DE QUE OS**



PASSEGEIROS SE DESLOCAM DE VÁRIOS CORREDORES, assim como **da área central, para integrar no Terminal Central** e, de essa forma, **evitar o pagamento de uma segunda tarifa**.

(...)

Obviamente a informação que o trecho de maior carga da Avenida Getúlio Vargas **não faz parte do tratamento viário do BRT NÃO PODERIA ESTAR CLARAMENTE APONTADA NO PROJETO**, uma vez que **apenas este trecho dá sustentabilidade técnica ao chamado BRT na Avenida Getúlio Vargas, e NÃO EXISTINDO QUALQUER TRATAMENTO OU IMPLANTAÇÃO DE ESTAÇÃO BRT NESSE TRECHO, seria IMPOSSÍVEL JUSTIFICAR A DEMANDA PARA IMPLANTAÇÃO DO REFERIDO PROJETO.**

(...)

A **Figura 8** a continuação apresenta o traçado proposto para os corredores BRT João Durval e Getúlio Vargas, tal qual como apresentado no Projeto Funcional e Operacional do BRT. Apresenta ainda, a **estrutura espacial dos Corredores do SIT – Sistema Integrado de Transporte** e a localização dos terminais existentes e propostos. O Corredor Getúlio Vargas terá extensão de 5,5 km (incluindo o acesso ao Terminal Getúlio Vargas) e o Corredor João Durval de 2,5 km (entre a Avenida do Contorno Norte e a Avenida Getúlio Vargas). Pode-se observar, pela inserção desses dois corredores na malha urbana, a **DESCONTINUIDADE DO CORREDOR JOÃO DURVAL, REPRESENTADO POR UM TRATAMENTO VIÁRIO DE APENAS 2,5 KM.**

Apesar dessa **INCONGRUÊNCIA** do ponto de vista de projeto de BRT e de projeto operacional de transporte, **NÃO HÁ QUALQUER JUSTIFICATIVA SOBRE A DESCONTINUIDADE** do Corredor João Durval, mesmo considerando que a demanda existente no trecho sul do mesmo é bem superior ao apresentado no trecho leste do Corredor Getúlio Vargas.

(...)

Considerando os aspectos apresentados, PODE-SE AFIRMAR, portanto, que as pesquisas realizadas para o Projeto Executivo do BRT deixam claro que **NÃO HÁ DEMANDA PARA UM BRT completo nos CORREDORES JOÃO DURVAL E GETÚLIO VARGAS**, especialmente na porção leste deste último.

Da mesma forma, validando e referendando tal afirmação, a **PESQUISA DE MOBILIDADE DE 2014** realizada pela SEINFRA para a Região Metropolitana de Feira de Santana, e apresentada na **Figura 9, DEMONSTRA QUE OS CORREDORES** selecionados têm **MENORES DEMANDA** que o Corredor da Avenida Presidente Dutra e Avenida José Falcão da Silva e o Corredor Sobradinho, ou **ainda o tramo sul da Avenida João Durval.**

(...)

O **volume de passageiros** apresentado pela Rede de Simulação de Transporte Coletivo para a Avenida Getúlio Vargas, entre a Avenida João Durval e o Terminal Central, não excede 2.400 passageiros hora/sentido, sendo que desse total, somente pouco mais de 1.000 passageiros foram absorvidos pelas linhas propostas para o BRT. No tramo leste, entre a Avenida João Durval e o Terminal Getúlio Vargas, é da ordem de 1.000 passageiros por hora/sentido, sendo absorvida praticamente toda a demanda das linhas que circulam no trecho. Dessa forma, pode-se afirmar que a demanda prevista para o Corredor BRT Getúlio Vargas é da ordem de 1.000 – 1.200 passageiros por hora/sentido ao longo de todo o Corredor, **EVIDENCIANDO FORTEMENTE** que a **SOLUÇÃO ADOTADA de BRT Completo FOI INADEQUADA**, comparada com os **parâmetros técnicos exigidos** para a aplicação da mesma.

Os volumes apresentados para o Corredor João Durval, no tramo norte, é da ordem de 1.800 passageiros por hora/sentido, sendo que desse total, pouco mais de 1.400 passageiros foram absorvidos pelas linhas propostas para o BRT. No sentido sul desse corredor, entre a Avenida Getúlio Vargas e Avenida do Contorno (região do Tomba), o volume de passageiros por hora/sentido é de cerca de 2.500 passageiros, sendo que nesse trecho, embora com maior demanda que o trecho norte, não foi proposta nenhuma solução para a priorização do transporte público coletivo. Considerando os parâmetros aplicados anteriormente, **EVIDENCIA-SE TAMBÉM**



PARA O CORREDOR JOÃO DURVAL que a **solução adotada** de BRT Completo **FOI INADEQUADA**, comparada com os **parâmetros técnicos** exigidos para a aplicação da mesma.

O mesmo Manual de BRT publicado pelo Ministério das Cidades **APRESENTA INÚMERAS ALTERNATIVAS MAIS SIMPLES** (**mais ADEQUADAS TECNICAMENTE** e mais **BARATAS**) a serem implementadas **antes de um BRT completo**.

(...)

TÃO POBRE QUANTO O VOLUME DE ÔNIBUS é o **TOTAL DE QUILÔMETROS DEFINIDOS** para **implantação do BRT** e a priorização na malha urbana para o sistema de transporte público coletivo municipal. **Serão apenas e tão somente 8 kms de via exclusiva** e com viário preservado para a operação do BRT, que significa uma **fração centesimal do sistema viário do município**. Sem qualquer outro investimento em viário de transporte público coletivo, a **OPERAÇÃO DO BRT DE FEIRA DE SANTANA** apresenta uma **TENDÊNCIA DE EXCLUSÃO E NÃO DE INCLUSÃO DA POPULAÇÃO** no sistema de transporte público coletivo municipal.

(...)

3.2. SOBRE A SOLUÇÃO DE ESTAÇÕES ADOTADA E O IMPACTO AMBIENTAL

Com respeito à solução e **APLICABILIDADE DAS ESTAÇÕES “FECHADAS” (COBRANÇA EXTERNA)** e compartilhadas entre ambos os lados do Corredor, deve-se argumentar que tal solução **NÃO SE JUSTIFICA** para o **nível de demanda de passageiros por hora/sentido** projetados para os Corredores Getúlio Vargas e João Durval, assim como para o volume de embarque e desembarque estimados para cada estação.

(...)

3.2.1. O Impacto Urbanístico da Solução na Avenida Getúlio Vargas

Além de apresentar **PROBLEMAS DE VIABILIDADE TÉCNICA** no que diz respeito a implantação e **aporte de recursos financeiros em sistema BRT**, a solução proposta de “Estação Fechada e Partilhada nos dois sentidos” para o Corredor Getúlio Vargas **TRAZ CONSIGO TAMBÉM UM GRANDE DANO AMBIENTAL**, sem **NENHUM RETORNO POSITIVO**, seja para os **usuários de transporte público**, para a **população** ou para o **meio urbano** no qual esta Avenida está inserida.

O **canteiro central da Avenida Getúlio Vargas** é formado por **INÚMERAS ÁRVORES FRONDOSAS**, tais como Ipês roxo e amarelo, Oiti, Castanheira, Flamboyant entre tantas outras variedades citadas no Projeto de Paisagismo do Sistema BRT de Feira de Santana, totalizando 1.510 árvores, segundo o estudo realizado para o projeto, as quais são apresentadas com suas espécies, quantidades e fotografias no fichamento da vegetação contido no referido projeto. A Figura 13 apresenta a tabela contida na página 23 do Projeto de Paisagismo do BRT e **mostra apenas as espécies identificadas nos estudos**.

A **proposta apresentada** para inserção das **paradas e do Corredor BRT** na Avenida Getúlio Vargas inclui alguns aspectos de extrema **RELEVÂNCIA NEGATIVA NA PAISAGEM E NO MEIO AMBIENTE** da Avenida Getúlio Vargas, cujos principais problemas são apontados à

- continuação:
- Implantação das **estações no meio do canteiro central da avenida**, com a consequente **RETIRADA DE ÁRVORES** para a construção das mesmas;
 - Criação de pista exclusiva de ônibus, para acesso lateral por ambos os lados da estação, construída **no canteiro central da avenida**, com a consequente **RETIRADA DE ÁRVORES** para a construção das mesmas;
 - Implantação de áreas de acesso de pedestres às estações no meio do canteiro central, construindo ilhas pavimentadas para a caminhada e acesso dos usuários de transporte, com a consequente **RETIRADA DE ÁRVORES** para a construção das mesmas;
 - **Remoção do passeio (calçada) em vários locais** do canteiro central, causando **DESCONTINUIDADE NO CAMINHAMENTO NATURAL DO PEDESTRE**;
 - Construção de **BARREIRA METÁLICA** ao longo de toda a **EXTENSÃO DO CANTEIRO**



CENTRAL da Avenida Getúlio Vargas, com a conseqüente separação entre pedestres e usuários de transporte público, criando uma **BARREIRA FÍSICA E DE MOBILIDADE DE PEDESTRES** ao longo da avenida;

· **DESCONTINUIDADE DA ÁREA VERDE DO CANTEIRO CENTRAL**, com a construção das estações e pistas de ônibus em várias seções do canteiro central, cuja área atualmente é utilizada para lazer da população, em especial nos fins de semana e feriados.

(...)

Serão **RETIRADAS 165 ÁRVORES** e quatro palmeiras, **REPRESENTANDO MAIS DE 12% DE RETIRADAS DE ÁRVORES DESSE PARQUE URBANO** e **PULMÃO VERDE DA ÁREA CENTRAL**. Tão importante como o percentual é o **porte e a qualidade das árvores** que serão retiradas. A **maioria delas são árvores** que se encontram ao longo das calçadas e do canteiro central e **SÃO DE GRANDE PORTE E LONGEVIDADE**, demonstrando a **DESQUALIFICAÇÃO DO AMBIENTE URBANO** e as dezenas de anos que deverão passar para que a cidade recupere o potencial de **ÁREA VERDE QUE ESTÁ SENDO DESTRUÍDO COM ESTE PROJETO**.

(...)

Como obviamente demonstrado, o **CANTEIRO CENTRAL** dessa avenida **REPRESENTA UM RECURSO AMBIENTAL INESTIMÁVEL** para a cidade, **FORMANDO UM ECOSSISTEMA LOCAL** e atuando como um **PULMÃO NECESSÁRIO PARA A MANUTENÇÃO DA BIODIVERSIDADE DA REGIÃO**, não podendo sob **NENHUMA HIPÓTESE SER DESTRUÍDO** sem que todas as **POSSÍVEIS SOLUÇÕES DE COMPATIBILIZAÇÃO** do projeto de transporte público e de meio ambientes **SEJAM EXAUSTIVAMENTE ESTUDADAS**.

A simplicidade da solução apresentada, sem qualquer apresentação de alternativas diferentes para a solução do BRT ou da preservação do meio ambiente urbano, nos induz a afirmar que **NÃO HOUE UMA PREOCUPAÇÃO COM A SOLUÇÃO PAISAGÍSTICA E DE MEIO AMBIENTE**, limitando-se tão somente a construção do projeto de forma **mais voltada aos aspectos tecnológicos** e de fácil aplicação, **SEM ESTUDAR MAIS DETALHADAMENTE OS IMPACTOS NEGATIVOS** sobre o transporte e a qualidade do meio urbano no qual ele será inserido.

Deve-se contextualizar que o **MEIO URBANO** a que nos referimos não inclui apenas as **árvores**, mas também a **mobilidade dos pedestres** e ciclistas, o **DESPERDÍCIO DE ÁREA VERDE** com ampliação da **contaminação ambiental**, a criação de **barreiras físicas** no meio do parque, a **descontinuidade de caminhada** e de uso da área verde pela população do parque da Avenida Getúlio Vargas, **entre outros aspectos relevantes** que deveriam ter sido **mencionados e minimizados na proposta de solução apresentada**.

(...)

Dessa forma, **SEM A RETIRADA DE ÁRVORES** e **SEM A OCUPAÇÃO EXACERBADA DA ÁREA DO CANTEIRO CENTRAL** com a infraestrutura de transporte público, se **permitirá que o uso da área continue a estar voltado para toda a população da cidade** e que o **pulmão verde existente continue gerando os benefícios necessários ao meio ambiente da área central**. A **MANUTENÇÃO DA ÁREA VERDE CONTÍNUA CENTRAL** permitirá que possa ser implantada **ciclovias e/ou vias para caminhadas de pedestres**, permeando a rota das mesmas entre as árvores, **SEM DESTRUIR O PATRIMÔNIO AMBIENTAL E CULTURAL DA CIDADE**.

(...)

3.2.2. O Conceito de utilização do Viário do BRT para as linhas Remanescentes no Corredor

O Projeto Funcional e Operacional do BRT de Feira de Santana faz menção, na página 73 do referido documento, que uma das condições projetadas para as Estações implantadas na Avenida Getúlio Vargas é **permitir a circulação à esquerda dos demais ônibus das linhas remanescentes do sistema de transporte**, que circularão pela Avenida proveniente de **outros corredores não formadores da demanda do sistema BRT**.



(...)

A Figura 29 mostra que a faixa exclusiva do BRT é **OCUPADA SIMULTANEAMENTE** por um **veículo do sistema BRT** (parada à esquerda na estação) e **outro veículo do sistema convencional** operando na faixa de ultrapassagem (sem nenhum local previsto para a operação de embarque e desembarque desses veículos convencionais das demais linhas)

Considerando que tais linhas promovem um volume de embarque e desembarque ao longo do Corredor, superior ao apresentado pela demanda estimada para o BRT nos mesmos locais, é **INADMISSÍVEL** pensar que o projeto possa sequer propor que os ônibus que somente possuem porta à direita possam trafegar pelo lado esquerdo da via (utilizando a pista exclusiva em conjunto com o BRT) **sem possuir qualquer condição de realizar paradas para embarque ou desembarque de passageiros na Avenida Getúlio Vargas**, já que os **MESMOS NÃO FORAM CONTEMPLADOS COM NENHUMA ESTAÇÃO NESSES LOCAIS** que permitam tal atividade ou teriam que estar **PERMANENTEMENTE CRUZANDO A AVENIDA PARA REALIZAREM O EMBARQUE E DESEMBARQUE** nas calçadas à direita da via e retornar ao “corredor segregado” à esquerda.

Certamente a solução aplicada funciona no trecho compreendido entre a Avenida Sr. dos Passos e o Terminal Central porque são 800 metros **sem qualquer parada**. A mesma solução **NÃO PODE SER REPLICADA PARA O RESTANTE DO CORREDOR** com 5 km de extensão (pois seriam 5 km sem qualquer parada para essas linhas). Notadamente esse é **TAMBÉM UM DOS EQUÍVOCOS TÉCNICOS PROPOSTOS PELO PROJETO DE BRT DE FEIRA DE SANTANA**.

3.3.SOBRE AS OBRAS PARA O TRANSPORTE INDIVIDUAL

Os levantamentos de contagem de tráfego realizados para o projeto também **presumiram que a solução estava definida** também para as obras voltadas ao tráfego de veículos individuais, uma vez que conduzem para **levantamentos realizados somente nas áreas aonde se definiram intervenções**.

(...)

Embora tenham sido realizados vários **levantamentos de contagem de tráfego**, não foi realizada **NENHUMA SIMULAÇÃO DE UMA REDE DE TRÂNSITO** apresentando os níveis de saturação das interseções ou das vias, que **JUSTIFICASSE A AMPLIAÇÃO DOS CANAIS DE CIRCULAÇÃO** da Avenida Maria Quitéria **OU DE IMPLANTAÇÃO DAS TRINCHEIRAS** propostas nos cruzamentos da Avenida Maria Quitéria com a Avenida Getúlio Vargas e Avenida João Durval com Presidente Dutra, **cujas obras NÃO se encontram no viário dos Corredores BRT**.

(...)

A implantação de uma ciclovia em uma avenida, **sem estar inserida** dentro de um CONTEXTO DE REDE DE CICLOVIAS OU CICLOFAIXAS tem **EFEITO PRATICAMENTE INÓCUO PARA A MOBILIDADE DA POPULAÇÃO** que utiliza bicicletas no seu dia-a-dia.

A **REDUÇÃO DE ÁREAS DE CIRCULAÇÃO** de pedestres é um **PONTO EXTREMAMENTE NEGATIVO NO PROJETO**, em especial por tratar-se de área central ou de articulação com o centro da cidade, um Corredor de comércio e serviços, como foi explicado no projeto, o qual por essas características **será certamente um dos pontos de grande circulação de pedestres** no município. A pesquisa de mobilidade realizada pela SEINFRA em 2014 aponta que quase 37% das viagens na Área Metropolitana de Feira de Santana são realizadas a pé, sendo esse o maior percentual modal de mobilidade da região. Considerando essa importante informação, percebe-se que **REDUZIR O ESPAÇO DE CALÇADAS** para ampliar o espaço de veículos privados está **NA CONTRAMÃO DE QUALQUER PROJETO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL**.

(...)

De acordo com o orçamento apresentado para o projeto, **MAIS DE 50% DOS VALORES** a serem **INVESTIDOS** beneficiam **DIRETAMENTE AO TRANSPORTE PRIVADO**. As **TRINCHEIRAS PROPOSTAS**, as obras de ampliação das faixas de circulação da **Avenida**



Maria Quitéria, com a redução média de 1,5 de passeio e a complementação do trecho sul da avenida, são exemplos de **obras dirigidas única e exclusivamente** para o **transporte individual**, cujos recursos, previstos em um programa de mobilidade com prioridade para o transporte público coletivo, foram **canalizados para atingir demandas exógenas ao objetivo do programa federal**.

Obviamente as **obras realizadas para o transporte individual** têm um **peso muito grande** em relação ao total do volume aplicado para o projeto de transporte público coletivo e, de certa forma, **DISTORCERAM O CONCEITO DE IMPLANTAÇÃO** de um sistema de **alta qualidade com custo relativamente baixo** de implantação por quilômetro.

(...)

De acordo com os conceitos estabelecidos pelo próprio projeto, o **custo total do investimento público** na construção da obra do **BRT de Feira de Santana DEVERIA SER DA ORDEM DE R\$ 48.000.000,00**, enquanto os investimentos privados (frota de articulados e padrons, sistema de bilhetagem e controle) deveriam ser da ordem de R\$ 32.000.000,00.

No entanto, de acordo com a Tabela elaborada, o investimento em obras é 100% superior ao apresentado como referência base e o investimento em frota e equipamentos é 50% inferior ao indicado pelo próprio Projeto Funcional e Operacional.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE O PROJETO BRT FEIRA DE SANTANA

Para atingir os objetivos de **priorização do sistema de transporte público** e a implantação de **sistema sustentável de mobilidade** urbana, o Projeto BRT de Feira de Santana deverá ser projetado para atender aos seguintes critérios:

- Operar com faixas exclusivas, ou compartilhadas com outros modais públicos de transporte (táxis e transporte metropolitano), nos casos em que apresentem frequências inferiores a 60 ônibus / hora / sentido;
- Estar implantado à esquerda da via, por sofrer menos interferência;
- Operar com ônibus menores (não articulados) para aumentar a frequência das viagens;
- Não **necessitam de estações fechadas**;
- Não necessitam de um sistema alimentador-troncal, isto é, na medida do possível o corredor deve ser aberto para as linhas seguirem até o centro, sem forçar a transferência. O volume de veículos é muito baixo;
- **Implantar integração temporal sem ônus tarifário**, com Sistema de Bilhetagem eletrônica interna aos veículos, permitindo a integração em qualquer parte do percurso e reduzindo os longos tempos de espera e transbordo dos usuários no terminal central;
- Exigir que os veículos da frota, convencional ou padron, que circulem pelos corredores (mesmo os das linhas convencionais) **tenham portas à esquerda**, de forma a **usufruírem de faixa exclusiva e da priorização implantada nos corredores**;
- Investimento na **PRIORIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO DOS DEMAIS CORREDORES** de transporte público coletivo que estão **apresentados na Pesquisa de Mobilidade**;
- Criar uma rede de linhas estruturais, utilizando inclusive a via de contorno, possibilitando assim a realização de viagens transversais ao centro da cidade;
- **PAVIMENTAR E DAR PRIORIDADE EM OBRAS DE DRENAGEM** de águas pluviais aos itinerários de transporte coletivo que **SE ENCONTRAM NA PERIFERIA**, em especial aos de **LINHAS ALIMENTADORAS E/OU DE GRANDE PERCURSO OPERACIONAL**.

Verifica-se claramente que o Projeto do BRT de Feira de Santana, nos moldes atuais não possui **mínima viabilidade técnica**, sendo que a **inviabilidade jurídica** é patente, **também reconhecida pelo MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL** (conforme consta nos autos da Ação Civil Pública nº 0806706-80.2015.8.05.0080 **apensos aos presentes autos**), inclusive, no



que tange à ausência de Plano Diretor Participativo revisado e de Plano de Mobilidade nos moldes exigidos pela legislação, cabendo frisar que a **análise técnica** elaborada por Amanda I.M.A. de Carvalho, **Analista de Infraestrutura** e por **gerente de projetos**, aprovada pela **Diretora de Mobilidade Urbana**, da **Secretaria Nacional e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades** (fls.123/137 dos presentes autos), presente na NOTA TÉCNICA N°089/2015/DEMOB/SNTMU/MCIDADES, anexa ao Ofício n°002462/2015/AECI/GM/CIDADES, datado de 31/07/2015 evidencia:

“Conforme citado anteriormente, a Carta Consulta é um instrumento de enquadramento das propostas, onde **todas as informações** nela **contidas e preenchidas pelo proponente** são **consideradas verossímeis, não necessitando de documentos comprobatórios** complementares.

No caso da proposta do BRT de Feira de Santana, quando foi questionada a existência de Plano Diretor da cidade, no âmbito da Carta Consulta, foi declarado que o plano já havia sido aprovado pela Lei Complementar n°041, de 03 de setembro de 2009. Para o entendimento e aprovação da proposta, foram considerados também os mapas intitulados “Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Feira de Santana – PDDU), anexados na Carta Consulta. **Foi observada a coerência da PROPOSTA COM OS MAPAS** apresentados e **com o objetivo do programa.**

(...)

Informamos que a SNTMU (Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana) **NÃO ENTRA NO MÉRITO** de **analisar os Planos Diretores e Planos de Transporte Integrado.**

(...)

Para o termo ‘em fase de atualização’, o Plano Diretor do Município é existente e está sendo revisado, conforme prazo estabelecido pelo Art.39 da Lei 10.257/2001)

(...)

Conforme citado anteriormente, a Instrução Normativa n°41 de 24 de Outubro de 2012, que regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana- PRÓ-TRANSPORTE, não define, não regulamenta e não disciplina sobre quaisquer aspectos da Lei 10.257/2001 e, conseqüentemente, do Plano Diretor e seu conteúdo mínimo.

Porém, ao exigir como pré-requisito para enquadramento das propostas (conforme item 4.1. “a”) da IN n°41) a existência de Plano Diretor atualizado ou em fase de elaboração/atualização, ou instrumento básico equivalente da política de desenvolvimento e de expansão urbana, **SUBENTENDE-SE QUE O PLANO DIRETOR CITADO NA CARTA CONSULTA PREENCHIDA** pelo município **DEVERÁ ESTAR EM CONFORMIDADE** com a Lei 10.257/2001, **atendendo a seus OBJETIVOS E DIRETRIZES.**

Conforme mencionado anteriormente, a prefeitura de Feira de Santana **declarou na sua Carta Consulta** da seleção do Médias Cidades, que a **Lei Complementar 41** de 03 de setembro de 2009 **aprovou o Plano Diretor do município** e ainda **ANEXO MAPAS NA CARTA CONSULTA**, que pelos seus títulos, **SERIAM PARTE INTEGRANTE** do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de Feira de Santana.

Não cabe à SNTMU (Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana) analisar e questionar o conteúdo do Plano Diretor, cabe apenas verificar se a proposta está inserida e em conformidade com seu conteúdo e definições, o que, pelo que foi observado no processo, **FOI REALIZADO COM AUXÍLIO DOS MAPAS ANEXADOS.**

(...)

Conforme, no âmbito da Lei 10.257/2001, em seu §3º do Art.39º, cita: “A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos;”. Subentende-se, portanto, **QUE DEVE SER REVISADA A LEI DO PLANO DIRETOR COMO UM TODO, EM SUA ÍNTEGRA.**

(...)

Portanto, conforme diretriz II exposta no Art.42, assim como no art.40, §4º da Lei 10.257/2001, a participação social deve estar presente na execução do Plano Diretor, **assim como em sua revisão ou atualização.**

(...)

I) Quanto à observância pelo Plano Diretor aos valores, princípios e atendimento integral a todos os requisitos previstos na Lei Federal 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), inclusive, às Resoluções do Conselho das Cidades, esclarecer se foi avaliada a alegação do Município de Feira de Santana no sentido de que o Plano Diretor estaria Regulamentado e atualizado por diversas leis municipais> Lei 1.614/91, Lei 1.615/92 (lei do ordenamento do uso e ocupação do solo), Lei Complementar 018/2004 (define Perímetro Urbano e delimita bairros), Lei Complementar 019/2004 (amplia a ZR na região Sudeste da Cidade), Lei 2.845/2007 (delimitação das áreas da Lagoa Grande e Núcleo habitacional Conceição), Lei 2.987/2009 (enquadramento e delimitação das áreas destinadas à implementação do Programa Minha Casa Minha Vida), Lei Complementar 45/2010 (altera a Lei Complementar 019/2004), Lei Complementar 046/2010 (sistema viário das áreas de expansão urbana) Lei Complementar 075 (trata de perímetro urbano e limites interdistritais) Lei 3.473/2014 (Código de obras e edificações), Lei Complementar 086/2014 (altera a Lei 1.615/1992 e revoga a Lei Complementar 046/2010).

Resposta Ministério das Cidades SNTMU (Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana):

A Prefeitura Municipal de Feira de Santana, no preenchimento da Carta Consulta da proposta do BRT de Feira de Santana, informou que o município possui Plano Diretor aprovado pela Lei Complementar nº041, de 03 setembro de 2009, **NÃO FAZENDO REFERÊNCIA A OUTRAS LEIS.**

No processo nº80140.003174/2012-19 do Ministério das Cidades, NÃO HÁ NENHUMA INDICAÇÃO POR PARTE DA PREFEITURA ACERCA DAS REFERIDAS LEIS ACIMA CITADAS.

(...)

A Lei 10.257 de 10 de julho de 2001 estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Segundo o art.2º desta lei, a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

Conforme art.4º e art.40º da referida lei, o Plano Diretor é um instrumento básico da Política Urbana e parte integrante do planejamento municipal.

Em relação ao Plano de Mobilidade urbana, segundo o art.24º da Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012, o mesmo é instrumento de efetivação da política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes da referida lei. Ainda nos Art.1º da Lei 12.587/2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX e o art.182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Infere-se, portanto, que a **AUSÊNCIA dos REFERIDOS PLANOS em uma cidade como Feira de Santana PODE PREJUDICAR a ELABORAÇÃO e a EXECUÇÃO da POLÍTICA MUNICIPAL de Desenvolvimento Urbano e da Política Municipal de Mobilidade.**

Ademais, a **AFENG** – Associação Feirense de Engenheiros em
NOTA PÚBLICA, apresentada à Defensoria Pública na presente data,
aduziu:

“No ano de 2005 a implantação do SIT – Sistema Integrado de Transporte buscou resolver dois graves problemas no transporte público da cidade de Feira de Santana. Primeiro, a falta de integração entre as linhas, e segundo, a enorme evasão de divisas para o transporte alternativo.

No entanto, o conceito estabelecido para a integração e realocação dos itinerários das linhas já existentes foi ineficiente para o sistema, tanto do ponto de vista da qualidade dos serviços prestado aos usuários, quanto do desequilíbrio financeiro gerado para as empresas de transporte público da cidade: dados apresentados pela prefeitura municipal de Feira de Santana revelam que, no período de 2006 a 2013, em torno de 3,9 milhões de passageiros deixaram de ser pagas no sistema convencional de transporte público. Esse valor representa um encolhimento na ordem de 17,4% da receita gerada pela aquisição de tickets de transporte. Observa-se que a cidade registrou um crescimento de 7,2% para o mesmo período.

Diante da crise do transporte público de Feira de Santana, e com análise dos dados de pesquisa oferecidos pelo poder público estadual e municipal, a AFENG – Associação Feirense dos Engenheiros assume a posição de esclarecer com profundidade e embasamento técnico os

pormenores e divergências gerados pelos discursos acerca da implantação do BRT já proferidos até o presente.

De posse dos estudos apresentados pela prefeitura e também dos questionamentos feitos à sociedade civil organizada sobre a eficácia de um sistema de transporte verdadeiramente novo e capaz de atender à mobilidade urbana da cidade, a AFENG vem construindo debates rotineiros com os associados, contando com o apoio de profissionais da área de transporte sobre uma **NECESSÁRIA REVISÃO DOS PROJETOS ATÉ ENTÃO APRESENTADOS.**

Com o conhecimento dos autos da Defensoria Pública do Estado da Bahia, a **AFENG RECONHECE E APOIA O CONTEÚDO** desse documento, que **CULMINOU NO EMBARGO DAS OBRAS DO BRT DE FEIRA DE SANTANA.**”

Ainda, cabe esclarecer que o Município de Feira de Santana **nos últimos dias** passou a divulgar a **aceleração etapas da implantação das obras do BRT** de Feira de Santana, sobretudo, em áreas EXTREMAMENTE IMPACTANTES do ponto de vista do meio ambiente natural e cultural, bem como ao orçamento público.

É importante destacar, apesar de TODAS AS GRAVES IRREGULARIDADES no LICENCIAMENTO AMBIENTAL realizado pelo Município de Feira de Santana, o que também foi reconhecido pelo Ministério Público (conforme consta nos autos da Ação Civil Pública nº 0806706-80.2015.8.05.0080 **apensos aos presentes autos**) já se iniciou a RETIRADA de ÁRVORES na Avenida Getúlio Vargas.

Neste sentido, cabe especial destaque para o **cruzamento entre as avenidas Getúlio Vargas e Maria Quitéria**, local onde será construída uma **trincheira/túnel**, sendo que será interditado o local a partir do dia **25 de agosto de 2015**, conforme divulgado no portal eletrônico da Prefeitura¹.

Não se pode deixar de observar que **NO MESMO DIA 18/08/2015** no qual foi **prolatado despacho** informando que o Município de Feira de Santana teria **72 horas para se manifestar** a Prefeitura “*decidiu que vai começar já a executar o BRT no seu ponto mais polêmico*”, conforme amplamente divulgado na imprensa:

“No dia de ontem (18), o juiz Gustavo Hungria expediu despacho relacionado

¹ <http://www.feiradesantana.ba.gov.br/noticias.asp?idn=12833&materia=Obra-do-BRT-altera-transito-em-avenidas.html>



à nova ação contra o BRT movida pela Defensoria Pública do estado, que deseja uma liminar para paralisar a obra. Ele **deu prazo de três dias para a prefeitura se manifestar**, se desejar.

Ontem também o governo decidiu que **vai começar já a executar o BRT** no seu **ponto mais polêmico**, que é o cruzamento das avenidas Getúlio Vargas e Maria Quitéria. **Árvores serão retiradas** para dar **lugar a uma trincheira**, para que os carros **passem sob a Getúlio**.

A interdição do cruzamento com os consequentes desvios no trânsito está marcada para terça-feira. **Não será surpresa**, entretanto, se **o fim de semana for utilizado** para **remoção de árvores**, que naquele trecho são frondosas e **darão um trabalho que só poderá mesmo ser executado** com o fechamento para o tráfego.”²

Ademais, o MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA teve a OPORTUNIDADE extrajudicial de se manifestar em **DIVERSOS OFÍCIOS**, o que efetivamente fez suficientemente, conforme OFÍCIOS **004/PGM/2015** de 09/03/2015 e **007/PGM/2015** (de 30/04/2015, apresentado dia 06/05/2015) **anexados aos autos juntamente com a PETIÇÃO INICIAL**, (DOC.ANEXO-fls. **69/89** e **118/134**, respectivamente, dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080), além de ter se manifestado acerca parcela SUBSTANCIAL dos FATOS dos presentes autos no Agravo de Instrumento interposto, conforme cópia juntada aos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080 (fls. **1866/1932**) bem como em CONTESTAÇÃO (fls. **1951/1973**), na mesma Ação Cautelar, não havendo, assim, dúvida quanto à **argumentação apresentada e reiterada por este**, ficando clara a **INCONTROVÉRSIA DOS PEDIDOS** e especialmente o **MANIFESTO PROPÓSITO PROTRELATÓRIO DO RÉU** e o **VERDADEIRO ABUSO DO DIREITO DE DEFESA** por parte do Município de Feira de Santana.

De fato, tanto sob o **aspecto jurídico**, quanto sob o **aspecto técnico**, constata-se que não se justifica a implantação da trincheira/túnel no local (cruzamento entre a Av. Getúlio Vargas e a Av. Maria Quitéria), cabendo reiterar o que constou no parecer ora anexado:

“Embora tenham sido realizados vários **levantamentos de contagem de tráfego**, não foi realizada **NENHUMA SIMULAÇÃO DE UMA REDE DE TRÂNSITO** apresentando os níveis de saturação das interseções ou das vias, que **JUSTIFICASSE A AMPLIAÇÃO DOS CANAIS DE CIRCULAÇÃO** da Avenida Maria Quitéria **OU DE IMPLANTAÇÃO DAS TRINCHEIRAS**

² <http://www.tribunafeirense.com.br/noticias/5850/brt-juiz-da-3-dias-para-prefeitura-se-manifestar.html>

propostas nos cruzamentos da Avenida Maria Quitéria com a Avenida Getúlio Vargas e Avenida João Durval com Presidente Dutra, **cujas obras NÃO se encontram no viário dos Corredores BRT.**"

Ademais, todos os pronunciamentos do Município de Feira de Santana sobre o tema (em seus ofícios, Agravo de Instrumento, Contestação, todos anexados à Ação Cautelar apensa), **tem apenas REITERADO os mesmos argumentos**, tendo inclusive, se manifestado publicamente, **em nota pública**, no sentido da que a defesa do município será a mesma daquela apresentada na Cautelar:

"O procurador diz estar tranquilo quanto a nova investida da Defensoria Pública Estadual na Vara da Fazenda Pública de Feira de Santana. "A **argumentação** de uma **ação principal é basicamente a mesma da cautelar. De igual modo a defesa.** Estamos convictos de que o Município atendeu a todas as exigências legais para realizar a obra do BRT", finalizou o procurador."³

O que se observa, na verdade, é que a **continuidade das obras durante o prazo de 72 horas** concedido para manifestação do Município mostra-se algo **CLARAMENTE DESNECESSÁRIO e PREJUDICIAL** aos **bens e direitos que se visa tutelar nos presentes autos** seja pela Defensoria Pública, seja pelo Ministério Público, seja pela AFENG e todas as demais pessoas e entidades efetivamente preocupadas com a cidade de Feira de Santana e com a adequada condução de projeto de tamanhos impactos sociais, econômicos, ambientais, culturais, como é o Projeto do BRT.

Assim, EXAUSTIVAMENTE DEMONSTRADA e COMPROVADA a RELEVÂNCIA DA FUNDAMENTAÇÃO, bem como COMPROVADOS os **GRAVES e POTENCIALMENTE IRREVERSÍVEIS DANOS decorrentes da continuidade das obras do BRT de Feira de Santana**, inclusive **durante o prazo de 72 horas para manifestação**, reitera-se integralmente os termos da exordial, requerendo:

- a) A **IMEDIATA** concessão da **medida liminar (inaudita altera pars)**, determinando-se ao **MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA** e à **VIA ENGENHARIA S. A.** a **IMEDIATA SUSPENSÃO** de toda e qualquer



IMPLEMENTAÇÃO/EXECUÇÃO do Projeto do BRT, e qualquer atividade a ele inerente, **inclusive desembolso de recursos públicos**, até que sejam adequadamente elaborados os Plano Diretor Participativo, o Plano de Transporte/Mobilidade, sejam **efetivamente e regularmente** implementados mecanismos de gestão democrática e controle social, sejam devidamente REVISADAS aos novos Planos TODAS a LEIS URBANÍSTICAS e de TRANSPORTE/MOBILIDADE do Município de Feira de Santana; e até que sejam **adotadas todas as medidas para a REGULARIZAÇÃO DO PROJETO DO BRT** quanto à observância à Constituição Federal, às leis federais, às orientações do Ministério das Cidades (inclusive, do Guia PlanMob/2007 e do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana/2015), às Resoluções do ConCidades, aos novos Plano Diretor Participativo, Plano de Transporte/Mobilidade e leis municipais revisadas com base nestes;

b) O **ADITAMENTO da PETIÇÃO INICIAL**, para que sejam **ADICIONADOS os seguintes pedidos e requerimentos, requerendo-se:**

1. A **IMEDIATA** concessão da **medida liminar** (*inaudita altera pars*), determinando-se ao **MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA** e à **VIA ENGENHARIA S. A.**, **sem prejuízo de CONDENAÇÃO AO PAGAMENTO DE INDENIZAÇÃO por DANOS MORAIS COLETIVOS**, a **IMEDIATA RESTAURAÇÃO/RECOMPOSIÇÃO 'IN NATURA'** de TODOS OS ASPECTOS e ÁREAS ALTERADOS ou IMPACTADOS pelas **obras de implantação do Projeto do BRT**, sobretudo, quanto aos **elementos ambientais, culturais, paisagísticos, estéticos, turísticos e históricos**, inclusive, com a **recomposição nos mesmo locais**, preferencialmente, das MESMAS ÁRVORES RETIRADAS e, SUBSIDIARIAMENTE, com árvores de espécie, características e porte IDÊNTICOS;
2. O julgamento pela **TOTAL PROCEDÊNCIA DOS PEDIDOS**, determinando-se ao **MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA** e à **VIA ENGENHARIA S. A.**, **sem prejuízo de CONDENAÇÃO AO PAGAMENTO DE INDENIZAÇÃO por DANOS MORAIS COLETIVOS**, a **IMEDIATA RESTAURAÇÃO/RECOMPOSIÇÃO**

³ <http://www.bocaonews.com.br/noticias/interior/politica/121800.feira-de-santana-prefeitura-esta-tranquila-em-relacao-ao-brt.html>



**Defensoria Pública
BAHIA**

Instituição essencial à Justiça

'IN NATURA' de TODOS OS ASPECTOS e ÁREAS ALTERADOS ou IMPACTADOS pelas **obras de implantação do Projeto do BRT**, sobretudo, quanto aos **elementos ambientais, culturais, paisagísticos, estéticos, turísticos e históricos**, inclusive, com a **recomposição nos mesmo locais**, preferencialmente, das MESMAS ÁRVORES RETIRADAS e, SUBSIDIARIAMENTE, com árvores de espécie, características e porte IDÊNTICOS;

Termos em que,
Pede deferimento.

Feira de Santana/BA, 21 de agosto de 2015.

Aldenise Ferreira dos Santos
Defensora Pública Estadual

Barbara Ribeiro Mendes Mascarenhas
Defensora Pública Estadual

Eduardo Feldhaus
Defensor Público Estadual

Fábio Pereira S.G. de Aguiar
Defensor Público Estadual

Marcelo Santana Rocha
Defensor Público Estadual

Mauricio Martins Moitinho
Defensor Público Estadual

Wesley Sodré Alves de Oliveira
Defensor Público Estadual

Liliane Miranda do Amaral
Defensora Pública Estadual

Aurelino Netto
Defensor Público Estadual

Camile Lizandra Moraes de Santana
Defensora Pública Estadual

Flavia Apolonio
Defensora Pública Estadual

Manuel Portela Junior
Defensor Público Estadual

Maria Juliana de Azeredo Coutinho Araujo do Carmo
Defensora Pública Estadual

Milca Naate Andrade Araujo
Defensora Pública Estadual

Marcio Ramilton Santos Requião
Defensor Público Estadual

Thaissa Poyares Machado
Defensora Pública Estadual

Tâmara Cibele Nascimento de Castro
Defensora Pública Estadual

Adriana Gomes Laranjeira Pimentel
Defensora Pública Estadual