



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 QUILOMETROS 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 Prefeitura<sup>1</sup>.

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**

<sup>1</sup> <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.”<sup>2</sup>

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**

<sup>2</sup> <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."<sup>3</sup>

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**

---

<sup>3</sup> <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