

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

Com apensamento da Ação Civil Pública nº 0806706-80.2015.8.05.0080

A DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DA BAHIA, por seu órgão de execução, no exercício de suas atribuições funcionais, vem, perante Vossa Excelência, manifestar-se acerca da **petição apresentada** pelo MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA às **fls.1.046/1.079** e expor o que segue.

1 - DA INTIMAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL

Sobre a questão, é importante destacar que a Ação Civil Pública não se trata de instrumento de titularidade de um **único órgão ou instituição**, tratando-se de verdadeiro **direito fundamental** de toda sociedade à **tutela coletiva de seus direitos** (e, conseqüentemente, ao processo coletivo), sendo que, na verdade, a legitimidade para a propositura de Ações Cíveis Públicas é **extraordinária**,

concorrente e disjuntiva, podendo os co-legitimados ingressarem no **POLO ATIVO** em **ações coletivas anteriormente propostas por outros legitimados**, na **condição de LITISCONSORTES**.

Preceitua a Lei 7.347/84:

“Art. 5o Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar:

(...)

§ 2º Fica facultado ao Poder Público e a outras associações **legitimadas** nos termos deste artigo **habilitar-se** como **LITISCONSORTES DE QUALQUER DAS PARTES**.”

Neste sentido, a jurisprudência reconhece que **quaisquer legitimados** podem INGRESSAR em Ação Coletiva já ajuizada, podendo, INCLUSIVE, aditar a PETIÇÃO INICIAL e **acrescentar novos elementos**:

“Ementa: AÇÃO CIVIL PÚBLICA - **INGRESSO** DO MINISTÉRIO PÚBLICO EM DEMANDA AJUIZADA POR ASSOCIAÇÃO CIVIL DE DEFESA DO CONSUMIDOR - **ATUAÇÃO COMO LITISCONSORTE - EMENDA DA INICIAL - POSSIBILIDADE** - DECISÃO REFORMADA. AGRAVO PROVIDO COM OBSERVAÇÃO.”

(TJSP - 0408923-04.2010.8.26.0000 Agravo de Instrumento / Coisas; Relator(a): Andrade Neto; Comarca: São Paulo; Órgão julgador: 30ª Câmara de Direito Privado; Data do julgamento: 13/07/2011; Data de registro: 19/07/2011; Outros números: 990104089239)

“Ementa: AGRAVO DE INSTRUMENTO - **AÇÃO CIVIL PÚBLICA** - PODER PÚBLICO - **INGRESSO NA RELAÇÃO JURÍDICA PROCESSUAL NA CONDIÇÃO DE LITISCONSORTE** - FACULDADE CONFERIDA AO POSTULANTE - EXEGESE DO § 2 DO **ARTIGO 5o DA LEI N. 7.347/85** - **ADITAMENTO CABIVEL** (...) - QUESTÕES DIRIMIDAS EM PRIMEIRO GRAU - RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO.”

(TJSP - 0075433-30.2011.8.26.0000 Agravo de Instrumento / Meio Ambiente; Relator(a): João Negrini Filho; Comarca: Guarulhos; Data do julgamento: 02/06/2011; Data de registro: 13/06/2011)

“Ementa: Agravo de Instrumento interposto contra decisão que, em Ação Civil Pública (ACP) movida pelo MP, declarou saneado o processo e afastou arguições de cunho preliminar, bem assim a prescrição. ACP movida com o objetivo de anular acordo considerado lesivo ao interesse e patrimônio públicos, celebrado em ação expropriatória ajuizada pela Municipalidade contra a ora agravante. O MP é parte legítima para propor ACP em defesa do patrimônio público (Súmula 329, STJ). O **ingresso** da Municipalidade, sendo **admitida no pólo ativo da ação como litisconsorte**, não induz a que se deixe de reconhecer interesse processual ao órgão do MP. Por fim, não há que se falar em ocorrência de prescrição, tendo em vista que a própria Constituição Federal excluiu da incidência do referido instituto as pretensões que visem ao ressarcimento de danos causados ao erário público (art. 37, § 5o). Recurso improvido.”

(TJSP - 9055634-81.2007.8.26.0000 Agravo de Instrumento / Obrigações; Relator(a): Aroldo Viotti; Comarca: São Bernardo do Campo; Órgão julgador: 11ª Câmara de Direito Público; Data do julgamento: 26/01/2009; Data de registro: 25/02/2009; Outros números: 6908165000)

“Ementa: PROCESSUAL CIVIL. **AÇÃO CIVIL PÚBLICA. PEDIDO DE LITISCONSORCIO ATIVO. ACOLHIMENTO**. IMPUGNAÇÃO POR AGRAVO SEM FUNDAMENTO LEGAL. 1. EM SE TRATANDO DE AÇÃO CIVIL PÚBLICA, **O LITISCONSORCIO ATIVO** OU PASSIVO POR PARTE DE ASSOCIAÇÕES DEVIDAMENTE **LEGITIMADAS TEM PREVISÃO LEGAL** (LEI 7347, DE 24.7.1985, ART-5, PAR-2), E A REJEIÇÃO SEM FUNDAMENTO EM LEI IMPORTARIA EM **ATO ARBITRÁRIO E ILEGAL**. 2. E FACULTADO AO JUIZ, ALICERCADO NO PAR-4 DO ART-5 DA LEI 7347, DE 24.7.1985, PARA DEFERIR O PEDIDO DE HABILITAÇÃO DE ENTIDADE ASSOCIATIVA NO FEITO, NA CONDIÇÃO DE LITISCONSORTE ATIVO OU PASSIVO, AFASTAR O IMPEDITIVO LEGAL DO PRAZO (LEI 7347, ART-5, INC-II), DESDE QUE A ASSOCIAÇÃO REQUERENTE DEMONSTRE REAL INTERESSE NA DEFESA DO OBJETO DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA, PROPOSTA POR QUEM DE DIREITO. RECURSO DESPROVIDO.”

(TJRS - Agravo de Instrumento Nº 597175611, Primeira Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Celeste Vicente Rovani, Julgado em 12/11/1997)

É importante destacar que após a propositura da Ação Cautelar

Preparatória nº 0804813-54.2015.8.05.0080, foi ajuizada Ação Civil Pública principal sob o número nº **0806546-55.2015.8.05.0080**, tendo como parte autora a **Defensoria Pública do Estado da Bahia**, bem como, posteriormente, foi ajuizada Ação Civil Pública nº **0806706-80.2015.8.05.0080** tendo como parte autora o **Ministério Público do Estado da Bahia**, ambas com CAUSAS DE PEDIR semelhantes e **parcialmente idênticas** (com **alguns elementos idênticos** e **alguns elementos diversos**, mas complementares), bem como com pedidos que se complementam o que, a rigor, justifica tanto o apensamento das ações à Ação Cautelar Preparatória (nº 0804813-54.2015.8.05.0080), como a **apreciação em conjunto** de todos os seus elementos e documentos, em **trâmite único** (em todas as decisões, prazos processuais, manifestações e instrução) eis que **inerentes à mesma relação jurídica processual**.

Com efeito, não obstante tenham sido **apresentadas petições iniciais separadas**, o que se observa é que, **tratando-se de Ações Coletivas**, nas quais os **legitimados ingressam em ações já propostas na condição de LITISCONSORTES**, o efeito prático da propositura de nova Ação Civil Pública, **com mesma causa de pedir**, é idêntico ao INGRESSO aos autos com **ADITAMENTO para o acréscimo** de novos argumentos **de fato, de direito, pedidos, requerimentos e juntada de documentos**, resultando, assim, no trâmite na condição de processo único.

Feitas estas considerações, embora o **Ministério Público do Estado da Bahia** já tenha se manifestado na Ação Civil Pública nº **0806706-80.2015.8.05.0080**, na condição de **Parte Autora**, **reiterando parcela substancial das alegações** já apresentadas pela Defensoria Pública, é certo que, não obstante a decisão de fls. **974** tenha determinado a vista ao Ministério Público, **NÃO CONSTA NOS AUTOS**, até o momento, a **EFETIVA INTIMAÇÃO** do Ministério Público para manifestar-se.

Assim, para que se evitem nulidades processuais, é fundamental que seja realizada a **intimação pessoal** do Ministério Público Estadual, inclusive, POR OFICIAL DE JUSTIÇA, para que tome conhecimento de **TODAS as prolatadas nos autos**, bem como sobre manifestações das partes.

Ademais, o que se observa às fls. 1.079 é que, não obstante o apensamento da Ação Cautelar Preparatória nº **0804813-54.2015.8.05.0080**, da Ação Civil Pública nº **0806546-55.2015.8.05.0080** (propostas pela Defensoria Pública do Estado da Bahia) e da Ação Civil Pública nº **0806706-80.2015.8.05.0080** (proposta pelo Ministério Público do Estado da Bahia), inerentes **causas de pedir semelhantes**, o Município de Feira de Santana, desconsiderando o apensamento dos autos, deliberadamente, optou por manifestar-se exclusivamente acerca da Ação Civil Pública nº **0806546-55.2015.8.05.0080**.

Cabe destacar que o Código de Processo Civil estabelece:

“Art. 105. Havendo **conexão ou continência**, o juiz, de ofício ou a requerimento de qualquer das partes, pode ordenar a **reunião de ações propostas em separado**, a fim de que sejam **decididas simultaneamente**.”

Assim, para que não fiquem dúvidas, a Defensoria Pública do Estado da Bahia requer expressamente **apreciação em conjunto** das Ações Cíveis Públicas apensadas, em todos os seus elementos e documentos, com **trâmite único** (em todas as decisões, prazos processuais, manifestações e instrução), eis que **inerentes à mesma relação jurídica processual**, considerando-se **elementos integrantes da presente Ação Civil Pública**, a petição inicial Ação Civil Pública nº **0806706-80.2015.8.05.0080** e TODOS OS DOCUMENTOS a ela anexados, de tal sorte que, caso decida-se, na hipótese remota, pelo **processamento separado** das ações (ainda que em descompasso aos fundamentos ora indicados, bem como à celeridade, economia processual e instrumentalidade), subsidiariamente, requer-se a juntada aos presentes autos de CÓPIA INTEGRAL da Ação Civil Pública nº **0806706-80.2015.8.05.0080** (notadamente, de sua petição inicial e TODOS OS DOCUMENTOS a ela anexados) **na condição de DOCUMENTOS NOVOS**.

Feitas estas considerações, passa-se à análise da manifestação do Município de Feira de Santana.

2 - DO PARECER SOLICITADO PELA AFENG – ASSOCIAÇÃO FEIRENSE DE ENGENHEIROS – E DEMAIS ANÁLISES TÉCNICAS PRESENTES NOS AUTOS

Sobre o tema, muito embora seja ABSOLUTAMENTE INÓCUA e SEM QUALQUER RELEVÂNCIA JURÍDICA a alegação do Município de Feira de Santana de que a **AFENG seria pessoa jurídica inexistente**, é importante que sejam

apresentados alguns esclarecimentos.

Inicialmente, enfatiza-se que, diversamente da tese sustentada pelo Município de Feira de Santana, em NENHUM MOMENTO foi alegado que o parecer teria sido ELABORADO pela AFENG. Pelo contrário, consta expressamente às fls.977/978 e 993/994, que o PARECER TÉCNICO foi elaborado pelos seguintes profissionais:

- **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);**

Na verdade, o parecer foi elaborado **por solicitação da AFENG**, mas **sob RESPONSABILIDADE TÉCNICA dos profissionais** acima indicados.

Neste, sentido, mostra-se adequada a transcrição de trecho da Carta de Apresentação de fls.992:

“Aspectos estes, deixados de lado em toda linha de estruturação do Projeto Apresentado e **levando a nossa Associação aos debates, e aos questionamentos de caráter técnico**, ao nosso Poder Público.

Sem obter êxitos suficientes, **convidamos a Arquiteta Urbanista Maria de Fatima Silva** juntamente **com especialistas e doutores** em **transportes, mobilidade urbana e meio ambiente, atuantes e em diversos projetos nacionais e internacionais de BRT**, para nos **apresentar**, através de revisões do mesmo, as **soluções necessárias** para que esse **projeto seja implantado para oferecer a maior qualidade e sustentabilidade** ao nosso transporte público. Assim, juntamente com os Especialistas envolvidos e o corpo técnico da nossa Associação, está sendo apresentado a DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO o PARECER TÉCNICO, que tem como maior objetivo contribuir para o avanço e a melhoria do transporte público do Município de Feira de Santana, sem desmerecer a Administração Pública, os profissionais ou empresas envolvidas na elaboração dos documentos de projeto avaliados.”

Ademais, ainda que o parecer tivesse sido elaborado por pessoas integrantes da AFENG, nem mesmo assim os argumentos do Requerido teriam relevância alguma, eis que o que realmente importa é que haja estudo/ tecnicamente fundamentado e **subscrito por profissional habilitado**, sendo absolutamente irrelevante que a Associação possua efetiva constituição jurídica ou

não.

Por outro lado, sequer se sustenta a alegação do Município de Feira de Santana de que: a) a AFENG “não possui capacidade civil e jurídica”; b) “deixou de existir no âmbito civil e jurídico”, c) “consiste em uma entidade destituída de personalidade jurídica, cujo CNPJ foi baixado, em 09 de fevereiro de 2015, sob o motivo de omissão contumaz de dados”; d) “a referida entidade não possui a devida inscrição municipal para exercer suas atividades no Município de Feira de Santana”; e) “Com a baixa de seu registro cadastral, a AFENG deixou de exercer suas atividades, portanto não pode emitir ‘Parecer Técnico’ sobre tema algum”; f) “a ‘análise técnica’, ali indicada não se sustenta, face, justamente, a inexistência da pessoa jurídica indicada como responsável pela emissão do ‘Parecer Técnico’.

Como dito, o Parecer Técnico é subscrito e possui como responsáveis **pessoas físicas com conhecimentos técnicos sobre o tema**, não tendo, sequer, sido assinado pela AFENG (muito embora tenha **sido apresentado e reconhecido por esta entidade**).

Ainda, as alegações do município de que o **CNPJ** – Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (da Receita Federal) teria supostamente **sido baixado** e que a entidade **não teria inscrição municipal** perante Feira de Santana em nada interferem na EXISTÊNCIA JURÍDICA/CIVIL da entidade, tratando-se de questões meramente relacionadas a regularização de cadastros perante a Receita Federal e o Município de Feira de Santana.

Como se sabe, o Código Civil estabelece:

“Art. 44. São pessoas jurídicas de direito privado:

I - as associações;

(...)

Art. 45. **Começa a existência legal das pessoas jurídicas de direito privado com a inscrição do ato constitutivo no respectivo registro, precedida, quando necessário, de autorização ou aprovação do Poder Executivo, averbando-se no registro todas as alterações por que passar o ato constitutivo.”**

Neste sentido, cabe destaque que o registro do ato constitutivo, e consequentemente a existência jurídica, da Associação é realizado no **Cartório de Registro Civil de Pessoas Jurídicas** (e não perante a Receita Federal, menos ainda perante o Município de Feira de Santana)

Estabelece a Lei 6.015/73:

“TÍTULO III

Do **Registro Civil de Pessoas Jurídicas**

CAPÍTULO I

Da Escrituração

Art. 115. No **registro civil de pessoas jurídicas** serão inscritos:

I - os contratos, os **atos constitutivos**, o **estatuto** ou compromissos das sociedades civis, religiosas, pias, morais, científicas ou literárias, bem como o das fundações e das **associações** de utilidade pública;”

Neste ponto, destaca-se que constam às fls.1.021/1033 documentos **comprobatórios do REGISTRO dos Atos Constitutivos da Associação** perante Cartório de Registro Civil de Pessoas Jurídicas de Feira de Santana, bem como ata de assembleia referente à eleição da atual diretoria da AFENG.

Por outro lado, reitera-se 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 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 PASSAGEIROS 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 Tombo), 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 conseqüente **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 conseqüente **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 conseqüente **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 ECOSISTEMA 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 HOUVE 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 nº002462/2015/AECI/GM/CIDADES, datada 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 nº041, 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 nº41 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 nº41) 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.

Inferir-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, 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 passagens 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.”**

Por outro lado, no Parecer Técnico nº 258/2015 subscrito por Karine Fernanda Guermandi, Urbanista e Analista Técnica do Centro de Apoio Técnico do Ministério Público do Estado da Bahia (fls.483/501 da Ação Civil Pública nº 0806706-80.2015.8.05.0080 apensada aos presentes autos) constou expressamente:

"2. Foi realizado estudo quanto ao meio ambiente cultural? A execução do **BRT lesará o ambiente cultural?**

O BRT será implantado na área central de Feira de Santana, trazendo a **possibilidade de causar impactos ao meio ambiente cultural (patrimônio artístico, paisagístico, arqueológico, histórico e turístico)**, além de impactar substancialmente a Avenida Getúlio Vargas, uma das poucas áreas públicas amplamente utilizada pela população feirense como área de lazer e prática de atividades físicas, como também atividades culturais, fato este que não deve ser desprezado no processo de implantação do BRT, visto que o impacto paisagístico está à vista, assim como a diminuição na qualidade de vida, com a retirada das árvores (sombreamento, melhora microclimática) e dos espaços de convivência.

(...)

3. A execução do BRT sem a atualização do PDDU **traz prejuízos à mobilidade urbana, ordem urbanística ou ao meio ambiente?**

Sim. A execução do BRT sem a atualização do Plano Diretor de Feira de Santana poderá trazer prejuízos à mobilidade urbana, ordem urbanística e/ou ao meio ambiente, pois o Plano Diretor é o **instrumento legal que deve nortear qualquer intervenção urbana no município**, e se este se encontra desatualizado, sem guardar uma relação íntima e articulada com a urbe na atualidade, assim, não está capacitado para orientar mudanças estruturais na cidade como é o caso do corredor exclusivo de ônibus de Feira de Santana.

(...)

Sistema de Planejamento Urbano de Feira de Santana atualmente em vigor iniciou-se no ano de 1992 com a aprovação do Plano Diretor, Lei Municipal nº 1.1614/92 e da Lei de Uso e Ocupação do Solo, Lei Municipal nº 1.1615/92. Tais dispositivos legais definem como principal diretriz a contenção do tecido urbano de Feira de Santana na zona interna ao anel de contorno (Avenida do Contorno) construído com o objetivo de evitar conflitos entre a malha rodoviária e o trânsito urbano, desviando o traçado da rodovia do centro da cidade. Atualmente, percebe-se a falha das sucessivas administrações municipais no que se refere ao cumprimento de tal diretriz, que, entretanto, continua vigente. O fato é que houve um espraiamento da mancha urbana de Feira de Santana para além dos limites do anel de contorno, demonstrando um descontrole no que se refere ao seu desenvolvimento territorial previsto pelo Plano Diretor de 1992.

(...)

Apesar das inúmeras alterações nos dispositivos do Plano Diretor de 1992, e da aprovação de **dispositivos que contradizem o objetivo de controle do espraiamento do tecido urbano**, como por exemplo, a Lei Complementar nº 45/10, a qual amplia a zona urbana ZR-4 na direção leste até os limites municipais, **extrapolando em muito o polígono definido em 1992**, que já ultrapassava o anel de contorno; essa **diretriz prevista pelo Plano Diretor continua vigente**. Observa-se, assim, a existência de uma **dissociação entre as diretrizes do planejamento urbano de Feira de Santana e as medidas concretas de gestão da cidade**, que **não induzem a uma dinâmica urbana conectada do objetivo do planejamento**.

(...)

Resumindo, o **Plano Diretor Municipal de Feira de Santana está desatualizado**, e ainda que tenham sido editadas inúmeras Leis Municipais que atualizaram alguns de seus dispositivos fragmentadamente, este permanece **sem atender ao quanto disposto pelo Estatuto da Cidade**, no que se refere especialmente ao **seu conteúdo mínimo e à gestão democrática e controle social**.

(...)

Tem-se apenas uma **visão parcial e segmentada da cidade, falta um Plano Diretor atualizado** e um **Plano de Mobilidade Urbana bem elaborado**, embasado em **estudos técnicos e pesquisas suficientes**, para que se possa fazer uma **gestão eficiente da mobilidade urbana em Feira de Santana**. Sem este devido planejamento, **qualquer intervenção nesta área no município** em tela será **BASEADA NO SENSO COMUM** e **não em uma solução técnica**, podendo incorrer, inclusive, no **AGRAVAMENTO DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE AO INVÉS DE SUA SOLUÇÃO**.

Assim, a Prefeitura **NÃO DISPÕE DE UM PLANEJAMENTO URBANO DEVIDAMENTE LEGALIZADO** de Feira de Santana, que possa **APOIAR A SUA ESCOLHA PELA IMPLANTAÇÃO DO BRT QUE ESTÁ SENDO PROPOSTO**.

(...)

Vale ressaltar aqui a **importância da elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança** para a **implantação do BRT**, ainda que não haja regulamentação para tanto, visto que um empreendimento deste vulto é **potencialmente causador de significativos impactos ao seu entorno imediato**, em especial ao contexto socioeconômico e cultural, ainda que em conformidade com toda a legislação urbanística e ambiental que disciplina a forma pela qual ele deve ser levado a termo.

(...)

De acordo com o Projeto Executivo do Bus Rapid Transit – BRT (Transporte Rápido em Ônibus) da Cidade de Feira de Santana, não foi realizada **Pesquisa de Origem-Destino Domiciliar** para a implantação do modal em epígrafe, nem mesmo quando da implantação do SIT – Sistema Integrado de Feira de Santana, baseado no Projeto de Modernização do Transporte Público (2002) e no Plano Diretor de Circulação, Sistema Viário e Tráfego de Feira de Santana (2008) elaborados através de consultorias contratadas pela Prefeitura Municipal de Feira de Santana (este documento não se encontra apensado ao Procedimento Ministerial em epígrafe, assim como o mesmo não foi localizado via pesquisa na Rede Mundial de Computadores - Internet.). Para a implantação do BRT em tela foram realizadas apenas as seguintes pesquisas: Pesquisa de Embarque e Desembarque por Ponto; Pesquisa de Ocupação Visual e Contagens de Tráfego.

(...)

Assim, a Pesquisa O/D seria necessária para o Planejamento da Mobilidade Urbana de Feira de Santana como um todo, pois esta

metodologia poderia diagnosticar como funciona o deslocamento de cargas e dos moradores dos 44 bairros que compõem a cidade de Feira de Santana, de onde vêm, para onde vão e quais meios utilizam, e ainda, qual seriam as suas linhas de desejo para o deslocamento. E o BRT, assim como qualquer outro modal e/ou obra relacionada à mobilidade urbana de Feira de Santana, para ser implantado deveria estar previsto pelo Plano Municipal de Mobilidade Urbana, o qual deveria, por sua vez, basear-se na Pesquisa O/D, entre outros estudos e pesquisas.

Assim, a Prefeitura não dispõe de dados de origem/destino das viagens em Feira de Santana que possam servir de referência para a identificação de demandas, e apoiar a implantação do BRT que está sendo proposto.

(...)

É importante destacar aqui que a edição do Plano diretor não deve ser feita deliberadamente para permitir a implantação de um único empreendimento, ou de alguns empreendimentos, enquanto que todo o município pode sofrer com os ônus advindos desta implantação.

Além disso, toda e qualquer alteração no Plano Diretor não deve prescindir da devida discussão e participação da população. Há necessidade legal de participação popular para todas as fases do processo de elaboração e ou de alteração do Plano Diretor, como manifestação do princípio do Estado Democrático de Direito, possibilitando à população, diretamente expressar sua vontade em questões locais de relevante importância."

Ademais, no Parecer Técnico nº 255/2015 subscrito por Geórgia da Cruz Santana, Engenheira Florestal e Analista Técnica do Centro de Apoio Técnico do Ministério Público do Estado da Bahia (fls.1001/1.013 da Ação Civil Pública nº 0806706-80.2015.8.05.0080 apensada aos presentes autos) constou expressamente:

"3.1. Análise Documental do Projeto de Paisagismo

3.1.1. Responsável Técnico

Não há identificação da equipe responsável pela elaboração e execução do "PROJETO DE PAISAGISMO DO SISTEMA BRT DE FEIRA DE SANTANA (BA) – PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA". No documento não consta o nome dos integrantes da equipe, a formação acadêmica, o número de registro no Conselho de Classe, bem como não houve apresentação da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART.

Esta identificação é indispensável, pois somente com ela será possível avaliar se o responsável técnico é devidamente habilitado para a elaboração desse projeto.

(...)

3.1.2. Caracterização da área objeto do Projeto de Paisagismo

No Projeto de Paisagismo não consta a identificação do local onde foi realizado o levantamento arbóreo apresentado. No item 6.4. (Vegetação) há uma referência às Avenidas Getúlio Vargas e João Durval, mas não foi possível identificar se o levantamento arbóreo incluiu as duas avenidas (caso positivo, seria necessário fragmentar os dados) ou se contemplou apenas uma delas.

Ainda em relação ao levantamento arbóreo, os dados possuem inconsistências. Na página 24 do referido projeto consta uma tabela contendo 11 espécies vegetais e a respectiva quantidade de indivíduos por espécie, totalizando 888 indivíduos (Figura 01). No entanto, na tabela existente na página 36 já consta que serão mantidas na área 1464 árvores e 38 palmeiras e que serão retiradas 136 árvores e 2 palmeiras, totalizando 1640 indivíduos (Figura 02), ou seja, **um número muito superior ao apresentado no levantamento arbóreo.**

(...)

Da mesma forma, os valores apresentados na tabela 02 são muito superiores ao apresentado no levantamento arbóreo da tabela 01 e, ambos, também são divergentes aos valores apresentados no Projeto de Paisagismo (Figuras 01 e 02).

(...)

Para o planejamento e manejo da arborização urbana é primordial a realização do inventário das árvores existentes no espaço urbano, **não sendo permitidas incertezas em relação à quantidade e espécies** que serão **mantidas e retiradas/cortadas**. O **Projeto em questão apresenta dados divergentes em relação a estas informações.**

Outra questão é que no documento analisado **não houve citação do referencial bibliográfico** utilizado para a construção das fichas das espécies mencionadas no Projeto de Paisagismo.

(...)

O Projeto de Paisagismo prevê a retirada de 136 árvores e 2 palmeiras (Figura 02 deste Parecer técnico) e **não indica a quantidade de indivíduos por espécie a serem retirados da área**. No Projeto de Manejo de Transplante arbóreo, ao apresentar a tabela contendo a quantidade de indivíduos por espécies a serem retiradas da área (página 94 dos autos), o total encontrado é de 106 indivíduos (Figura 04). Assim, como o número de **indivíduos a serem retirados está maior do que o apresentado na tabela que discrimina a quantidade de indivíduos por espécie, É POSSÍVEL QUE SEJAM CORTADAS ÁRVORES DE ESPÉCIES NÃO IDENTIFICADAS/NÃO CITADAS** no projeto ou algum dos **valores apresentados encontra-se errado.**

(...)

Vale ressaltar que na Tabela 02 do Projeto de Manejo de Transplante arbóreo (ver Figura 04) consta que seriam retiradas 165 árvores (das quais 61 não identificadas) e 10 palmeiras, totalizando 175 indivíduos. Estes valores são diferentes dos citados no Projeto de Paisagismo. Além disso, **NÃO IDENTIFICAR 61 ÁRVORES DE UM TOTAL DE 165 NÃO É ACEITÁVEL**, pois estão **PREVENDO CORTAR INDIVÍDUOS ARBÓREOS CUJAS ESPÉCIES NÃO FORAM IDENTIFICADAS**, podendo estas, **INCLUSIVE, POSSUIR UM GRANDE VALOR DE IMPORTÂNCIA.**

Novamente, o **Projeto em questão apresenta dados divergentes, RESTANDO INCERTEZA SOBRE A QUANTIDADE DE INDIVÍDUOS QUE SERÃO RETIRADOS DA ÁREA**, bem como de quais espécies seriam estes indivíduos.

(...)

Outra questão analisada refere-se à **retirada de uma quantidade muito superior de espécies nativas em comparação com as espécies exóticas.**

(...)

Os ipês, de forma geral, são espécies muito conhecidas pelo seu valor paisagístico, sendo facilmente reconhecidas pela população por causa da exuberância durante o período de floração, além de ser uma espécie bem visitada por pássaros. A sibipiruna é uma espécie frondosa, longeva, fornece boa sombra e possui grande valor paisagístico também.

(...)

Uma questão que não ficou clara no projeto de paisagismo é SE A RETIRADA DAS ÁRVORES É IMPRESCINDÍVEL PARA A IMPLANTAÇÃO DO BRT, se haveria ALTERNATIVAS que, por exemplo, REDUZISSE O NÚMERO DE ÁRVORES NATIVAS CORTADAS OU TRANSPLANTADAS.

(...)

3.1.4. Do Plantio de novas árvores

(...)

Assim, NÃO É POSSÍVEL DEFINIR EXATAMENTE QUAL A QUANTIDADE PROPOSTA DE NOVAS ÁRVORES. Novamente, há divergência entre os dados apresentados.

O projeto não informa origem da mudas, não discrimina a quantidade de indivíduos por espécie e não informa onde será realizado o plantio.

Com relação à metodologia para o plantio e manutenção das mudas, o texto não informa objetivamente quais ações seriam efetivamente realizadas, sendo assim, não é possível tecer comentário referente à mesma. A forma como os tópicos alusivos à metodologia foram escritos aproxima-se mais a um documento cujo objetivo é transmitir recomendações básicas do que um projeto a ser executado.

(...)

- A execução do projeto, na forma apresentada, com a previsão da retirada das árvores, poderá vir a causar lesão ao meio ambiente, natural ou cultural?

Sim.

Há incertezas em relação à quantidade de espécies e indivíduos/espécie a ser mantida e retirada/cortada da área de implantação do BRT, bem como não há informações sobre a distribuição espacial dessas espécies.

As árvores existentes em meio urbano desempenham funções ecológicas importantes (mesmo se estiverem isoladas), e contribuem diretamente para o bem-estar da população. Considerando a importância da arborização urbana, o corte de árvores em cidades deve ser feito apenas quando necessário e deve ser antecedido por procedimento administrativo, onde deverá ser avaliada a necessidade do corte, possibilidade de realocação, eventuais danos a serem causados e sua compensação, para posterior expedição de autorização pelo órgão ambiental competente. O ideal seria que o município possuísse um plano de arborização urbana, de forma a disciplinar a remoção, reposição, manejo e manutenção das árvores já existentes na cidade, bem como identificar áreas prioritárias para novos plantios.

(...)

Assim, é possível afirmar que as árvores dispostas no ambiente urbano desempenham importantes funções ecológicas que amenizam os impactos decorrentes da urbanização. Vale ressaltar que independe se as árvores estão dispostas em canteiros centrais de avenidas, nas calçadas, praças ou jardins, elas sempre trarão benefícios, quando devidamente manejadas e quando adequadas a cada situação específica.

(...)

4. Conclusões

O Projeto de Paisagismo avaliado está insatisfatório, considerando que:

- Não informa o responsável técnico por sua elaboração;
 - Não define exatamente o local onde foi realizado o levantamento arbóreo;
 - Apresenta dados conflitantes em relação ao número total de indivíduos arbóreos atualmente existentes na área objeto do levantamento florístico;
 - Os dados apresentados geram incertezas em relação às espécies e respectiva quantidade de indivíduos/espécie que serão mantidas, cortadas ou transplantadas da área onde se pretende implantar o BRT;
 - Não ficou claro no projeto se a retirada das árvores é imprescindível para a implantação do BRT, se haveria alternativas que, por exemplo, reduziria o número de árvores nativas cortadas ou transplantadas.
- Considerando a importância da arborização urbana, o corte de árvores em cidades deve ser feito apenas quando necessário e deve ser antecedido por procedimento administrativo, onde deverá ser avaliada a necessidade do corte, possibilidade de realocação, eventuais danos a serem causados e sua compensação, para posterior expedição de autorização pelo órgão ambiental competente.

O Projeto de Manejo de Transplante Arbóreo avaliado está insatisfatório, considerando que:

- Não indica o responsável técnico, devidamente habilitado, por sua elaboração;
- Não informa quais espécies são aptas para o transplante;
- Não informa quantos e quais indivíduos estão em condições de transplante;
- Não informa o local de destino destes indivíduos transplantados;
- Não apresenta cronograma de execução; dentre outras questões citadas neste parecer técnico.

O corte de árvores em ambientes urbanos sem planejamento pode gerar degradação da qualidade do meio ambiente urbano, com alterações na qualidade do ar, aumento de ruído, alterações no microclima, dentre outros impactos, inclusive, na qualidade de vida da população."

Como se vê, são diversas as análises técnicas que demonstram claramente as deficiências existentes na Política Municipal de Desenvolvimento Urbano e de Mobilidade e, especificamente, no Projeto do BRT de Feira de Santana.

3 - DAS ALEGAÇÕES APRESENTADAS PELO MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA ÀS FLS.1.046/1.079

Em breve síntese, seguem abaixo as alegações do MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA, apresentadas **na manifestação de fls. 1.046/1.079**, acompanhadas, imediatamente, de **considerações preliminares acerca dos contra-argumentos (sublinhados):**

1) Que a AFENG – Associação Feirense dos Engenheiros não poderia emitir Parecer Técnico por ser pessoa jurídica inexistente;

- Conforme destacado acima, as alegações do Município são totalmente inócuas e absolutamente irrelevantes, eis que não há demonstração alguma de que a Associação não possua Personalidade Jurídica, eis que possui registro em Cartório de Registro Civil de Pessoas Naturais; além do que tal questionamento sequer é pertinente, uma vez que o lauto possui como responsáveis técnicos pessoas físicas, habilitadas tecnicamente na área objeto do parecer; cujo estudo técnico foi solicitado e reconhecimento pela AFENG;

2) Que as matérias e fatos expostos na Ação Cautelar Preparatória nº0804813-54.2015.8.05.0080 seriam IDÊNTICOS àqueles apresentados na Ação Civil Pública principal;

- Não há o que se falar em IDENTIDADE DE FATOS e ELEMENTOS entre a Ação Cautelar Preparatória e a Ação Civil Pública principal (nº 0806546-55.2015.8.05.0080), o que foi EXPRESSAMENTE e DETALHADAMENTE demonstrado às fls.92/94 da Ação Civil Pública principal, cabendo destaque aos resultados de diligências realizadas pela Defensoria Pública, com informações apresentadas pelo Ministério das Cidades, pelo CEPRAM – Conselho Estadual do Meio Ambiente, além de DIVERSOS NOVOS ELEMENTOS, entre os quais, a questão da FALTA DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA, bem como de AVALIAÇÃO e INSPEÇÃO, nos processos de licenciamento ambiental e na autorização de supressão vegetal, das ÁRVORES a serem retiradas em razão das obras do BRT; além de terem sido indicados dispositivos de resolução do Conselho das Cidades e Lei Orgânica do Município de Feira de Santana, além de orientações do Ministério das Cidades (notadamente, no Caderno de Referência para a Elaboração de Plano de Mobilidade de 2015 do Ministério das Cidades), não indicados anteriormente. Ainda, acrescem-se como ELEMENTOS NOVOS à presente ação principal: a) as MANIFESTAÇÕES (Carta e Nota Pública) apresentados pela AFENG, b) bem como o PARECER TÉCNICO por ela solicitado e reconhecido; c) inclusive, a **própria manifestação do Ministério Público Estadual** (presente na Ação Civil Pública nº 0806706-80.2015.8.05.0080) (que além da própria atuação processual da Instituição, constitui-se ELEMENTO e DOCUMENTO novo e integrante aos presentes autos), bem como todos os DOCUMENTOS anexos àquela petição inicial, notadamente no que tange a laudos médicos, LAUDOS TÉCNICOS (TAMBÉM CONSIDERADOS DOCUMENTOS NOVOS AOS PRESENTES autos, cujos autos JÁ SE ENCONTRAM APENSADOS a esta Ação Civil Pública). Não bastasse, salvo **exclusivamente os pedidos “b”¹ e “l”² constantes na presente ação principal**, TODOS OS DEMAIS PEDIDOS e REQUERIMENTOS presentes nestes autos, inclusive, aqueles **ACRESCIDOS** em razão de **ADITAMENTO** à Petição Inicial (fls.990/991), SÃO DIVERSOS daqueles previstos na Ação Cautelar Preparatória (nº 0804813-54.2015.8.05.0080), sendo que mesmo os pedidos que possuem redação semelhante devem ser ANALISADOS sob o ponto de vista dos REQUISITOS e PRESSUPOSTOS PARA A CONCESSÃO de **TUTELA ANTECIPADA** na Ação Civil Pública (que são DIVERSOS dos PRESSUPOSTOS e REQUISITOS da AÇÃO CAUTELAR), além de, repita-se, estarem **baseados em ELEMENTOS e FUNDAMENTOS DIVERSOS** (considerando-se, inclusive, a tutela de evidência e as

¹ b) A concessão da **medida liminar (inaudita altera pars)**, determinando-se ao **MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA** a IMEDIATA adoção de medidas EFETIVAS para a regular e adequada elaboração e publicação de PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO e PLANO DE TRANSPORTE/MOBILIDADE **integrado e compatível ao novo Plano Diretor Participativo;**

² l) O julgamento pela **TOTAL PROCEDÊNCIA DO PEDIDO**, determinando-se ao **MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA** a IMEDIATA adoção de medidas EFETIVAS para a regular e adequada elaboração e publicação de PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO e PLANO DE TRANSPORTE/MOBILIDADE **integrado e compatível ao novo Plano Diretor Participativo;**

manifestações já apresentadas pelo Município de Feira de Santana);

3) Que em razão da interposição de Agravo de Instrumento, e do **efeito devolutivo deste**, teria havido a “transferência da análise de seus fundamentos” ao Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, ao qual **caberia a apreciação da matéria impugnada**, sendo que uma vez decidida a matéria pelo Tribunal, nada mais caberia ao juízo de primeiro grau, senão cumprir a decisão, ficando vedado a este modificar o pronunciamento do Tribunal, por carecer de competência funcional para tanto;

- Trata-se novamente de alegação absolutamente inócua eis que, como visto, os elementos apresentados na Ação Civil Pública são muito mais amplos, em razão de VÁRIOS FATOS E QUESTÕES NOVAS, que não estavam presentes na Ação Cautelar. Como se sabe, tratando-se de matéria inerente a tutela provisória (seja em tutela cautelar ou tutela antecipada) a qualquer momento a análise pode ser revista e proferida NOVA DECISÃO, diante de NOVOS ELEMENTOS ELEMENTOS apresentados ao Judiciário para apreciação (conforme preceituam expressamente o art. 273, §4º³, art.807⁴ e 808, parágrafo único⁵, todos do CPC)⁶. Ainda, trata-se TOTALMENTE EQUIVOCADA a alegação o Município de Feira de Santana de que que o Agravo de Instrumento seria recurso dotado de **devolutividade ampla**, muito pelo contrário, o referido recurso apenas leva para apreciação do Tribunal a questão **EXPRESSAMENTE IMPUGNADA e PRESENTE NA DECISÃO recorrida**, restando todas as demais questões e elementos fora do estrito âmbito de apreciação do agravo de instrumento, conforme reconhece jurisprudência reiterada e remansosa.⁷

³ “Art. 273. O juiz poderá, a requerimento da parte, antecipar, total ou parcialmente, os efeitos da tutela pretendida no pedido inicial, desde que, existindo prova inequívoca, se convença da verossimilhança da alegação e:

(...)

§ 4o A tutela antecipada poderá ser revogada **ou modificada a qualquer tempo**, em decisão fundamentada.”

⁴ Art. 807. As medidas cautelares conservam a sua eficácia no prazo do artigo antecedente e na pendência do processo principal; mas **podem, a qualquer tempo, ser revogadas ou modificadas**.

Parágrafo único. Salvo decisão judicial em contrário, a medida cautelar conservará a eficácia durante o período de suspensão do processo.

⁵ Art. 808. Cessa a eficácia da medida cautelar:

(...)

Parágrafo único. Se por **qualquer motivo cessar a medida**, é defeso à parte repetir o pedido, salvo por **novos fundamentos**.

⁶ Neste sentido, reconhece a jurisprudência:

“Ementa: Agravo de instrumento – Ação de obrigação de fazer c.c. pedido de antecipação de tutela – Contrato de prestação de serviços – Condomínio - Tutela antecipada - Indeferimento de liminar – Decisão mantida. Se a situação das partes ainda não está suficientemente aclarada para avaliar-se a necessidade e cabimento da antecipação de tutela, deve ela ser negada - De qualquer modo, assim como a **tutela antecipada pode ser revogada ou modificada** no curso do processo, também pode ser **concedida a antecipação de tutela denegada, desde que novos elementos a recomendem**. Agravo desprovido, com observação.”

(TJSP - 2132894-81.2015.8.26.0000 - Agravo de Instrumento / Condomínio; Relator(a): Lino Machado
Comarca: Santos; Órgão julgador: 30ª Câmara de Direito Privado; Data do julgamento: 22/07/2015; Data de registro: 23/07/2015)

“Ementa: Agravo de instrumento – Ação de reparação de danos materiais e morais com pedido de antecipação dos efeitos da tutela – Contrato de prestação de serviços advocatícios - Tutela antecipada – Indeferimento de liminar - Decisão mantida. Se a situação das partes ainda não está suficientemente aclarada para avaliar-se a necessidade e cabimento da antecipação de tutela, deve ela ser negada - De qualquer modo, assim como a **tutela antecipada pode ser revogada ou modificada no curso do processo**, também **pode ser concedida a antecipação de tutela denegada, desde que novos elementos a recomendem**. Agravo desprovido, com observação.”

(TJSP - 2123401-80.2015.8.26.0000 - Agravo de Instrumento / Mandato; Relator(a): Lino Machado; Comarca: São Paulo; Órgão julgador: 30ª Câmara de Direito Privado; Data do julgamento: 01/07/2015; Data de registro: 03/07/2015)

⁷ “RECURSO ESPECIAL. PROCESSUAL CIVIL. VIOLAÇÃO AO ART. 535, II, DO CPC. NÃO OCORRÊNCIA. EXECUÇÃO DE TÍTULO EXTRAJUDICIAL. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS FIXADOS PARA PRONTO PAGAMENTO EM 10%. PEDIDO DE MAJORAÇÃO DOS HONORÁRIOS. PROVIMENTO JURISDICIONAL DIVERSO. EXCLUSÃO DA VERBA. JULGAMENTO EXTRA PETITA. DEVOLUTIVIDADE. DESRESPEITO. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO.

(...)

2. Se a parte requer em sede de **agravo de instrumento** a majoração dos honorários fixados inicialmente na execução e a Corte exclui referidas verbas, **sob novos argumentos de estarem abrangidas nos honorários** estimados nos embargos de devedor, **desborda do pedido recursal**, incidindo **em julgamento extra petita**, além de **desrespeitar os limites de devolutividade do recurso**.”

(STJ - REsp 686.665/RS, Rel. Ministro RAUL ARAÚJO, QUARTA TURMA, julgado em 20/05/2014, DJe 30/05/2014)

EMENTA: AGRAVO DE INSTRUMENTO. ALCANCE DA DEVOLUTIVIDADE. NEGÓCIO JURÍDICO BANCÁRIO. EXECUÇÃO DE TÍTULO EXTRAJUDICIAL. CÉDULA DE CRÉDITO BANCÁRIO. SUSPENSÃO DA EXECUÇÃO. 1. Em se tratando de **agravo de instrumento, somente a decisão agravada é devolvida ao conhecimento desta Corte**.

(TJRS - Agravo de Instrumento Nº 70059350751, Décima Nona Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Voltaire de Lima Moraes, Julgado em 05/06/2014)

“Ementa: AGRAVO DE INSTRUMENTO. EXECUÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER. MATÉRIAS AFETAS AO CONTRATO. Apreciação obviada. AUSÊNCIA DE DEVOLUTIVIDADE. Descabe a Corte conhecer diretamente de matérias que **não foram apreciadas pelo magistrado singular**. Ausência de devolutividade que **impede o conhecimento do recurso**, sob pena de **subtrair um grau de jurisdição**. Agravo com negativa de seguimento.”

(TJRS - Agravo de Instrumento Nº 70038884656, Décima Nona Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Guinther Spode, Julgado em 21/09/2010)

“Ementa: RECURSO. AGRAVO DE INSTRUMENTO. **MATÉRIA NÃO ABORDADA NA DECISÃO RECORRIDA**. O QUE A **EXCLUI DO ÂMBITO DE DEVOLUTIVIDADE** DO RECURSO. **FALTA DE INTERESSE RECURSAL**. PRESENTE, A JUSTIFICAR O **NÃO CONHECIMENTO**. AGRAVO INTERNO IMPROVIDO. **Não** se tratando de **matéria abordada na decisão agravada, impossível se mostra o seu conhecimento em grau recursal**. Trata-se de matéria a ser apreciada pelo Juízo de primeiro grau.”

(TJSP - 2023212-65.2013.8.26.0000 - Agravo / Interpretação / Revisão de Contrato; Relator(a): Antonio Rigolin; Comarca: São Paulo; Órgão julgador: 31ª Câmara de Direito Privado; Data do julgamento: 28/01/2014; Data de registro: 29/01/2014)

Por outro lado, os precedentes apresentados pelo Requerido não são pertinentes, sequer abstratamente e formalmente, à situação dos presentes autos.

4) que não teriam sido identificados os danos ambientais, sociais, econômicos e ao orçamento público;

- A petição inicial registra claramente o efetivo DANO ao DIREITO da população à GESTÃO DEMOCRÁTICA da cidade, bem como DANOS à ORDEM URBANÍSTICA e da MOBILIDADE decorrentes do descumprimento da legislação por parte do Município de Feira de Santana, sobretudo diante da ausência de Plano Diretor Participativo atualizado e adequado ao Estatuto da Cidade, bem como da ausência de Plano de Transporte e Mobilidade (sendo que a exigência de Plano de Transporte está presente no Estatuto da Cidade desde 2001, cuja denominação foi alterada em 2005⁸ para PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE e DA MOBILIDADE, sendo atualmente previsto com a denominação PLANO DE MOBILIDADE⁹), com potenciais e significativos impactos ECONÔMICOS, SOCIAIS, AMBIENTAIS E CULTURAIS (inclusive, paisagísticos, estéticos e históricos) e ao ORÇAMENTO público (decorrente de aplicação de mais de 90 milhões de reais no âmbito de um planejamento inadequado, ilegítimo, ilegal e inconstitucional). Ainda, foram juntados aos autos análises do Ministério das Cidades e do Tribunal Tribunal de Contas da União acerca da importância da utilização de Plano Diretor Participativo e Plano de Transporte e Mobilidade, bem como os graves danos decorrentes da falta de utilização destes instrumentos.

5) que com relação aos danos ambientais, haveria a retirada de 160 árvores, mas haveria compensação com plantio de mais de oitocentas árvores no mesmo ecossistema, tendo obtido licença ambiental para o início das obras;

- Embora o dano ao meio ambiente natural não seja o único impacto indicado na petição inicial, é certo que a retirada das árvores poderá ensejar impactos culturais, com danos a bens de natureza paisagística, estética e histórica da cidade, inclusive, conforme confirmado no Parecer elaborado por especialistas e doutores a pedido da AFENG, impactos, ainda indicados em laudos por técnicos integrantes do CEAT do Ministério Público do Estado da Bahia.

6) que haveria base em relatos de Assistidos, sem identifica-los; que não teria havido a identificação dos hipossuficientes;

- Os relatos e indicação de Assistidos estão indicados expressamente nos documentos juntados

“Ementa: RECURSO. AGRAVO DE INSTRUMENTO. PLEITO DE VEDAÇÃO DE COBRANÇA DE DESPESAS. MATÉRIA QUE NÃO CONSTITUI OBJETO DE APRECIÇÃO NO ATO DECISÓRIO ATACADO. NÃO CONHECIMENTO. A matéria suscitada não foi objeto de apreciação na decisão agravada, sendo estranha ao âmbito de devolutividade do recurso. Dai a impossibilidade de qualquer apreciação no agravo.”
(TJSP - 2044147-29.2013.8.26.0000 Agravo de Instrumento / Locação de Imóvel; Relator(a): Antonio Rigolin; Comarca: São Paulo; Órgão julgador: 31ª Câmara de Direito Privado; Data do julgamento: 19/11/2013; Data de registro: 19/11/2013)

“Ementa: COBRANÇA DE DESPESAS CONDOMINIAIS CUMPRIMENTO DE SENTENÇA PRETENSÃO DE DISCUSSÃO DE QUESTÕES NÃO FORAM ANALISADAS EM PRIMEIRO GRAU NÃO CONHECIMENTO ANÁLISE QUE IMPLICARIA EM SUPRESSÃO DE INSTÂNCIA VERIFICAÇÃO, DENTRO DOS LIMITES DA DEVOLUTIVIDADE DO RECURSO, DE QUE ERA MESMO DE RIGOR A SUSPENSÃO DAS PRAÇAS DESIGNADAS ANTE O DEPÓSITO DE PARTE SUBSTANCIAL DO VALOR RECLAMADO VERIFICAÇÃO DE QUE A R. DECISÃO AGRAVADA ACERTADAMENTE DETERMINOU A MANIFESTAÇÃO DO CREDOR PARA POSTERIOR ANÁLISE SOBRE A CONTINUIDADE DA EXECUÇÃO OU SUA EXTINÇÃO DECISÃO MANTIDA. Agravo de instrumento parcialmente conhecido, negando-se provimento à parte conhecida.”
(TJSP - 0036623-15.2013.8.26.0000 Agravo de Instrumento / Despesas Condominiais; Relator(a): Cristina Zucchi; Comarca: Santos; Órgão julgador: 34ª Câmara de Direito Privado; Data do julgamento: 22/07/2013; Data de registro: 16/08/2013)

Ementa: RECURSO. AGRAVO DE INSTRUMENTO. MATÉRIA NÃO ABORDADA NA DECISÃO RECORRIDA, O QUE A EXCLUI DO ÂMBITO DE DEVOLUTIVIDADE DO RECURSO FALTA DE INTERESSE RECURSAL PRESENTE, A JUSTIFICAR O NÃO CONHECIMENTO. AGRAVO INTERNO IMPROVIDO. Não se tratando de matéria abordada na decisão agravada, impossível se mostra o seu conhecimento em grau recursal. Trata-se de matéria a ser levada à apreciação do Juízo de primeiro grau.
(TJSP - 2000871-45.2013.8.26.0000 Agravo Regimental / Prestação de Serviços; Relator(a): Antonio Rigolin; Comarca: São Paulo; Órgão julgador: 31ª Câmara de Direito Privado; Data do julgamento: 25/06/2013; Data de registro: 26/06/2013)

“Ementa: Agravo de instrumento. Licitação. Liminar que autorizou a participação da agravada em fase de questionamento, em processo licitatório suspenso. Ausência de prejuízo à parte contrária. Elementos trazidos pela agravante insuficientes para infirmar a decisão agravada. Limite de devolutividade restrito à decisão impugnada. Recurso desprovido.”
(TJSP - 0141218-02.2012.8.26.0000 Agravo de Instrumento / Licitações; Relator(a): Nogueira Diefenthaler; Comarca: São José do Rio Preto; Órgão julgador: 5ª Câmara de Direito Público; Data do julgamento: 18/03/2013; Data de registro: 22/03/2013)

“Ementa: Recurso. Agravo de Instrumento. Âmbito de devolutividade. Considerando-se o âmbito de devolutividade próprio do agravo de instrumento, cuja finalidade é a de averiguar se existe ilegalidade ou abuso no pronunciamento judicial acerca da questão incidente, não se pode apreciar, nessa sede recursal, matéria não decidida na instância inferior, sob pena de ofensa ao princípio do duplo grau de jurisdição. Recurso não provido.”
(TJSP - 0055026-66.2012.8.26.0000 Agravo Regimental / Espécies de Títulos de Crédito; Relator(a): Itamar Gaino; Comarca: São Paulo; Órgão julgador: 21ª Câmara de Direito Privado; Data do julgamento: 06/06/2012; Data de registro: 16/06/2012; Outros números: 55026662012826000050000)

⁸ Pela Resolução Recomendada nº 34 de 01 de julho de 2005 do ConCidades.

⁹ Conforme Lei 12.587, de 3 de Janeiro de 2012.

nos autos, sobretudo nos ofícios expedidos pela Defensoria Pública. De todo modo, tratando-se de demanda coletiva com potenciais impactos a centenas de Assistidos (inclusive usuários do serviço de transporte público e prejudicados pelas deficiências no planejamento municipal) não há a necessidade de indicação individualizada nos autos de todas as pessoas que serão beneficiadas pela atuação da Defensoria Pública e pela tutela jurisdicional, sendo certo que há petição eletrônica com mais de 6000 assinaturas solicitando que seja impedida a retirada das árvores da Avenida Getúlio Vargas.

7) que, no entender do Município, a legislação indicada na petição inicial não se aplicaria ao Projeto do BRT, por este integrar o PAC 2 do Governo Federal, com requisitos próprios, supostamente atendidos pelo Município, o que teria levado à aprovação pelo Ministério das Cidades;

- Os argumentos são infundados, uma vez que as normas apontadas na petição inicial são de ordem pública e interesse social, sendo certo que, conforme será demonstrado, a própria regulamentação do PAC impõe a observância à legislação federal, inclusive, à Política Nacional de Mobilidade e ao Estatuto da Cidade, conforme CONFIRMADO PELO MINISTÉRIO DAS CIDADES em NOTA TÉCNICA, impondo a existência de Plano Diretor atualizado e Plano de Transporte e Mobilidade.

8) Que não seria necessária a prévia existência de Plano de Mobilidade Urbana para a implantação do Projeto do BRT de Feira de Santana;

- O Plano de Transporte é exigência prevista no Estatuto da Cidade desde 2001 (para municípios com mais de 500 mil habitantes), renomeado em 2005 para Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade, sendo certo que na Lei da Política Nacional de Mobilidade é utilizada apenas a expressão Plano de Mobilidade (que engloba todas as formas de transporte e mobilidade), de modo que não é juridicamente válida a alegação de que o Município não precise ter Plano de Transporte e Mobilidade (que, repita-se, trata-se de exigência decorrente do Estatuto da Cidade – Lei 10.257/2001).

Desta forma, não se trata de exigência decorrente exclusivamente da Lei 12.587/2012, a qual ampliou o rol de Municípios obrigados à elaboração de Plano de Mobilidade (sobretudo, aqueles com mais de 20 mil habitantes, que apenas passaram a ter esta obrigação após 2012, sem afastar, todavia, a obrigação dos municípios com mais de 500 mil habitantes, que já estava prevista na legislação desde o Estatuto da Cidade de 2001) e estabeleceu o prazo de 3 anos para o cumprimento da obrigação sob pena de os municípios ficarem impedidos de receber recursos orçamentários federais (art.24, §4º da Lei 12.587/2012), prazo este que apenas é computado para a imposição desta nova sanção, não afetando, em nada, a obrigação pretérita já existente para os municípios com mais de 500 mil habitantes.

9) Que a Nota Técnica nº 016/2015/SEMOB/MCIDADES, do Ministério das Cidades não indica qualquer tipo de irregularidade do Projeto do BRT de Feira de Santana ou que este tivesse que estar inserido em Plano Municipal de Mobilidade Urbana;

- Na verdade, por se tratar de programa do Ministério das Cidades no qual são disponibilizados recursos federais aos Municípios para o investimento em mobilidade, a referida Nota Técnica considerou exclusivamente a previsão de impedimento para o RECEBIMENTO DE RECURSOS PÚBLICOS prevista na Lei 12.587/2012 (art.24, §4º) e a ausência de impedimento ao recebimento de recursos por parte do Município de Feira de Santana, na época da apresentação das propostas (e de quaisquer municípios naquela mesma data) justamente por não ter sido ultrapassado o prazo de 3 anos naquela oportunidade.

Todavia, a NOTA TÉCNICA N°089/2015/DEMOB/SNTMU/MCIDADES, anexa ao Ofício nº002462/2015/AECI/GM/CIDADE, datado de 31/07/2015 (fls.123/137 dos presentes autos), em nenhum momento indicou que não haveria a obrigação de cumprimento dos preceitos do Estatuto da Cidade/2001, tampouco indicou a desnecessidade de existência de Plano de Transporte e Mobilidade, pelo contrário, foi expressamente declarado o dever de observância à Legislação Federal, sobretudo, ao Estatuto da Cidade, inclusive, que a AUSÊNCIA dos REFERIDOS PLANOS (Diretor e de Mobilidade) 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, conforme a referida Nota Técnica foi expressamente questionado (fls.134) se o Município de Feira de Santana teria Plano de Transporte e Circulação (como dito, que foi renomeado pelo ConCidades para Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade), tendo o Município de Feira de Santana apresentado declaração absolutamente duvidosa (para dizer o mínimo) de que teria haveria um plano, porém não teria passado pelo aprovação da Câmara de Vereadores.

É importante frisar que quando solicitada CÓPIA integral do suposto **Plano Diretor Municipal de Circulação, Sistema Viário de Tráfego** o Município de Feira de Santana informou: “7 - **Segue cópia da Lei Complementar nº046/2010 – Dispõe sobre o sistema viário das áreas de expansão urbana, mencionada no Projeto Executivo do BRT**”. Ou seja, não existe efetivamente um “Plano Diretor Municipal de Circulação e Sistema de Tráfego, estando o projeto do BRT fundado meramente em lei sobre o **sistema de vias** “das áreas de expansão” (DOC.ANEXO- fls.114, 131 e 1284/1290 dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

10) Que não teria sido mencionada na petição inicial a aprovação do projeto do BRT pelo Ministério das Cidades e pela Caixa Econômica Federal; que o financiamento teria sido aprovado pela Secretaria do Tesouro Nacional; que o Ministério Público Federal e Estadual teriam emitido recomendação em conjunto ao Município de Feira de Santana para adequações do Projeto do BRT, de modo que, após o suposto cumprimento das recomendações, o Ministério Público Federal teria determinado o arquivamento de procedimento, concluindo pela viabilidade do projeto no Município de Feira de Santana, de modo que a legislação vigente no município seria adequada à implantação do Projeto do BRT; que o Ministério Público do Estado teria opinado pela regularidade do processo licitatório para a contratação de obras de engenharia do BRT;

- Foi expressamente indicado na petição inicial que a Caixa Econômica Federal não analisou efetivamente a existência no Município de Feira de Santana de Plano Diretor Participativo atualizado e Plano de Transporte e Mobilidade e a compatibilidade do Projeto do BRT aos referidos planos. Foram requisitadas informações ao Ministério das Cidades, que também não analisou efetivamente a existência no Município de Feira de Santana de Plano Diretor Participativo atualizado e Plano de Transporte e Mobilidade e a compatibilidade do Projeto do BRT aos referidos planos (cuja resposta trata-se de **ELEMENTO NOVO juntado na AÇÃO CIVIL PÚBLICA principal**), tendo sido juntada, ainda, a constatação do Tribunal de Contas da União de que o Ministério das Cidades não avaliava efetivamente a existência e adequação de Plano Diretor Participativo e Plano de Transporte e Mobilidade nos Municípios. Por sua vez, conforme a manifestação do Ministério Público Federal apresentada teria sido meramente genérica e superficial¹⁰, não tendo efetivamente avaliado as questões indicadas na petição inicial, tanto que **NÃO FOI REITERADA** pelo MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL, o qual, pelo contrário, baseado em análise efetiva da legislação e em elementos técnicos ajuizou Ação Civil Pública requerendo a suspensão das obras do BRT. Por fim, o Ministério Público Estadual ao avaliar a licitação se restringiu tratar de algumas questões específicas, não tendo abrangido análise do ponto de vista **URBANÍSTICO e AMBIENTAL**.

11) Que em reunião conjunta entre membros do Ministério Público Estadual e Ministério Público Federal teria constado que caberia ao Ministério Público Federal a decisão que considera cumprida a Recomendação Conjunta nº001/2014;

- Sobre o tema, cabe enfatizar que eventuais declarações apresentadas em suposta reunião não possuem força vinculante alguma, nem prejudica a independência funcional e capacidade de

¹⁰ 1) não houve análise efetiva e concreta pelo Ministério Público Federal acerca da **participação popular no projeto do BRT** com relação a:

- a) deficiências acerca do **prévio esclarecimento da população** acerca do Projeto do BRT,
 - b) **deficiências na divulgação da Consulta Pública**,
 - c) **deficiências nas Audiências Públicas**, que foram **poucas** (apenas 2 audiências), **restritivas** (no mesmo local, com poucas horas), com **prazo insuficiente** entre a data da designação/divulgação e realização destas (menos de 15 dias), com divulgação insuficiente,
 - d) deficiências quanto à efetividade dos instrumentos de participação popular, uma vez que o projeto estava pronto antes da implementação destes, não tendo havido demonstração de **NENHUMA ALTERAÇÃO** no projeto após a Consulta e Audiências Públicas, apesar das diversas sugestões e críticas sofridas;
- 2) se mostrou **meramente genérica e superficial** acerca da legislação Municipal acerca de Plano Diretor, uma vez que não demonstrou ter havido análise efetiva dos dispositivos das leis municipais, **não tendo considerado os mesmos aspectos** indicados na petição inicial, sobretudo:
- a) a inadequação da legislação municipal ao Estatuto da Cidade, sobretudo, com relação a **CONTEÚDO MÍNIMO exigido de PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO e aspectos formais**, como a necessidade de utilização de mecanismos de **GESTÃO DEMOCRÁTICA e CONTROLE SOCIAL** na **ELABORAÇÃO das leis** municipais que tratem de **PLANO DIRETOR**,
 - b) a necessidade de **Plano de Transporte e Mobilidade** (o que não teve análise alguma pelo MPF), conforme requisitos **MATERIAIS** (conteúdo mínimo) e **FORMAIS** (sobretudo, gestão democrática e estudos prévios) previstos no Estatuto da Cidade, Resoluções do ConCidades, Orientações do Ministério das Cidades e Política Nacional de Mobilidade Urbana,
 - c) não apreciou a questão da necessidade de mecanismos de **GESTÃO DEMOCRÁTICA ELABORAÇÃO** das leis municipais que tratem de **ordenamento urbanístico e mobilidade**.

atuação dos órgãos do Ministério Público, tanto que foi proposta Ação Civil Pública pelo Ministério Público do Estado da Bahia reconhecendo parte significativa da argumentação já apresentada pela Defensoria Pública do Estado da Bahia.

Cabe frisar, ainda, que na promoção de Arquivamento do Ministério Público Federal ficou evidenciada a falta de interesse federal e a ausência de hipótese de atuação do Ministério Público Federal (fls.1239 e 1241 da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080)¹¹.

12) Que o Plano Diretor de Feira de Santana estaria consolidado na Lei Municipal nº1614/92; que o o Ministério Público Federal em recente pronunciamento teria consignado que a **Lei Complementar 046/2010**¹², a Lei Complementar 075/2013¹³, a Lei 3473/2014¹⁴, a Lei Complementar nº86/2014¹⁵ e a Lei Complementar 41/2009 teriam atualizado diversos tópicos do Plano Diretor “restando apenas a consolidação das referidas leis”. Que teriam sido editadas leis municipais que teriam estabelecido alterações na Lei 1614/92, seguindo o disposto no Estatuto da da Cidade, quais sejam: **Lei Complementar nº018/2004** (Define o Perímetro Urbano, delimita Bairros da Cidade de Feira de Santana), **Lei Complementar nº 019/2004** (Amplia a ZR da Região Região Sudeste da Cidade), **Lei 2.845/2007** (Dispõe sobre a delimitação das áreas Lagoa Grande Grande e Núcleo Habitacional Conceição), **Lei 2.987/2009** (Dispõe sobre o enquadramento e delimitação das áreas destinadas a implementação do Programa minha Casa Minha Vida), **Lei Complementar 045/2010** (Altera, modifica e dá nova redação à Lei Complementar 019/2004), **Lei Lei Complementar 046/2010** (Dispõe sobre o Sistema Viário das áreas de expansão urbana), **Lei Lei Complementar nº041/2009** (altera, modifica, amplia e dá nova redação à Lei nº1.612/1992, que institui o Código do Meio Ambiente e dispõe sobre o Sistema Municipal do Meio Ambiente), **Lei Complementar 075/2013** (Define o perímetro Urbano e Limites Interdistritais), **Lei 3473/2014** (Dispõe sobre o Código de Obras e Edificações), **Lei Complementar nº86/2014** (Altera, modifica e amplia, da nova redação à Lei 1.615, que instituiu a lei do Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo e revoga a Lei Complementar nº 046, que dispõe sobre o Sistema Viário das Áreas de Expansão Urbana),;

- É irregular a tese da atualização fragmentada do Plano Diretor, que sequer é reconhecida pela própria Lei Orgânica do Município (sendo contrária, inclusive, ao entendimento do ConCidades – Conselho das Cidades), conforme demonstrado, sendo certo que a legislação municipal não atende aos requisitos materiais mínimos exigidos para a existência de Plano Diretor Participativo, além do que a legislação municipal não atende às exigências formais de utilização de MECANISMOS DE GESTÃO DEMOCRÁTICA na ELABORAÇÃO destas leis, conforme exigido pela Constituição Federal, Constituição Estadual, Estatuto da Cidade, Resoluções do Conselho das Cidades, orientações do Ministério das Cidades, bem como exigido na própria LEI ORGÂNICA ORGÂNICA MUNICIPAL¹⁶.

13) Que a **Lei 1.615/92** (Lei do Ordenamento do Uso do Solo), alterada pela **Lei Complementar nº86/2014** (Altera, modifica e amplia, da nova redação à Lei 1.615, que instituiu a lei do Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo e revoga a Lei Complementar nº 046, que dispõe sobre sobre o Sistema Viário das Áreas de Expansão Urbana), conteria alguns instrumentos de gestão da política urbana, compatíveis com o disposto no art.42 do Estatuto da Cidade. Que a legislação municipal contemplaria os requisitos (*materiais*) mínimos fixados no Estatuto da Cidade, devendo

¹¹ “Como se sabe, a Constituição Federal impõe de forma taxativa as hipóteses de intervenção do Ministério Público Federal, restringindo-se aos casos em que haja interesse direto de entes federais, bem como atuação ou omissão direta de algum órgão federal. Por conseguinte, não pode o Parquet Federal imiscuir em temas que não integrem tais hipóteses, sob pena de usurpar indevidamente as atribuições do Ministério Público dos Estados.

Neste ponto, não cabe ao Ministério Público Federal avaliar o eventual acerto ou não da decisão administrativa de obter recursos necessários para a execução do “projeto BRT” através de contrato de financiamento, até mesmo porque eventual repercussão financeira negativa atinge diretamente o erário municipal.

(...)

Ademais, cumpre ressaltar que a suposta omissão do Poder Público em atualizar o Plano Diretor feirense não é objeto do Presente Inquérito Civil, ATÉ MESMO POR NÃO ENVOLVER MATÉRIA FEDERAL, existindo trâmite na 1ª Promotoria de Justiça de Feira de Santana procedimento investigatório nº596.1.112966/2006, com objetivo de apurar suposta inobservância da obrigatoriedade da participação popular na elaboração do Plano Diretor de Feira de Santana.”

¹² Dispõe sobre o Sistema Viário das áreas de expansão urbana.

¹³ Define o perímetro Urbano e Limites Interdistritais;

¹⁴ Dispõe sobre o Código de Obras e Edificações.

¹⁵ Altera, modifica e amplia, da nova redação à Lei 1.615, que instituiu a lei do Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo e revoga a Lei Complementar nº 046, que dispõe sobre o Sistema Viário das Áreas de Expansão Urbana.

¹⁶ <https://www.leismunicipais.com.br/a2/lei-organica-feira-de-santana-ba>

se reconhecer que os instrumentos de gestão urbana no Município de Feira de Santana seriam compatíveis com as diretrizes do Estatuto da Cidade, de modo que não haveria o que se falar em descumprimento a preceitos legais por parte do Município de Feira de Santana em relação à implantação do Projeto do BRT;

- O MUNICÍPIO em nenhum momento demonstra expressamente quais seriam os instrumentos de gestão da política urbana que estariam presentes na legislação municipal, sendo certo que, ainda que fosse válida a tese do município de que a questão estaria disciplinada em diversas leis fragmentas, mesmo que analisadas todas as leis municipais globalmente, não atenderiam ao conteúdo mínimo para a existência de Plano Diretor.

14) Que a solicitação de recursos no âmbito do PAC 2, por parte do Município de Feira de Santana, teria por objetivo consolidar o sistema do BRT de Feira de Santana, conforme suposto Plano Diretor Municipal de Circulação, Sistema Viário de Tráfego, com implantação de: 2 novos corredores exclusivos de ônibus (corredor Getúlio Vargas e João Durval Carneiro), 2 terminais de integração (Getúlio Vargas e João Durval) e Centro de Controle Operacional (CCo), tendo por finalidade a modernização do sistema de transporte de passageiros;

- Reitera-se que a própria regulamentação do PAC 2 impõe a observância à legislação federal, sobretudo as normas de ordem urbanística e de mobilidade, havendo exigência expressa de existência de Plano Diretor atualizado e Plano de Transporte e Mobilidade.

15) Que a área de influência teria sido escolhida embasada em diretrizes e concepção de transporte público municipal preconizadas em **suposto Plano Diretor Municipal de Circulação, Sistema Viário de Tráfego**;

- Quando solicitada CÓPIA integral do suposto **Plano Diretor Municipal de Circulação, Sistema Viário de Tráfego** o Município de Feira de Santana informou: “7 - Segue cópia da Lei Complementar nº046/2010 – Dispõe sobre o sistema viário das áreas de expansão urbana, mencionada no Projeto Executivo do BRT”. Ou seja, não existe efetivamente um “Plano Diretor Municipal de Circulação e Sistema de Tráfego, estando o projeto do BRT fundado meramente em lei sobre o sistema de vias “das áreas de expansão” (DOC.ANEXO- fls.114, 131 e 1284/1290 dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

16) Que as intervenções no Município de Feira de Santana seriam reguladas pelo Código de Obras e Urbanismo (regulamentado pelas leis que teriam atualizado o Plano Diretor – Lei 1614/1992) do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal e do Ordenamento e Ocupação do Solo;

- A alegação da aplicabilidade de Código de Obras em nada interfere na irregularidade decorrente do Planejamento Municipal inadequado em razão da inexistência de Plano Diretor Participativo atualizado e de Plano de Transporte e Mobilidade.

17) Que “a alegação da inicial consiste apenas em considerar que as leis municipais possuem ‘falhas’ em suas elaborações, e não em seus conteúdos. AS LEIS FORAM ENCAMINHADAS PARA A CASA LEGISLATIVA, DISCUTIDAS PELA SOCIEDADE E APROVADOS PELA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES”;

- Mais uma vez a alegação do município é totalmente infundada, uma vez que são expressamente indicadas irregularidades MATERIAIS, referentes ao CONTEÚDO da legislação municipal informada pelo Requerido, referente à regulamentação do Plano Diretor e do Plano de Transporte e Mobilidade, uma vez que não atendem minimamente ao conteúdo mínimo exigido pela legislação federal, conforme demonstrado. Ainda, são apontados vícios formais, haja vista que não teriam sido implementados mecanismos de GESTÃO DEMOCRÁTICA nestas leis, o que ofende a legislação federal e, inclusive, a própria Lei Orgânica do Município¹⁷. O Município em NENHUM MOMENTO apresentou comprovante algum de que teria havido utilização de mecanismos de GESTÃO DEMOCRÁTICA nas leis municipais, sendo que de acordo com a Lei Orgânica do Município a comprovação deveria ser feita de forma DOCUMENTAL¹⁸ na

¹⁷ <https://www.leismunicipais.com.br/a2/lei-organica-feira-de-santana-ba>

¹⁸ SEÇÃO II

DA PARTICIPAÇÃO POPULAR

Art. 178 O Município garantirá formas de participação popular na discussão para elaboração do projeto de lei que disponha sobre:

(...)

própria apresentação dos projetos de leis à Câmara, documentos estes que sequer foram apresentados ou mencionados pelo Requerido neste processo.

18) Que não seria necessária a previsão do Projeto do BRT no PDDU, havendo necessidade de compatibilidade com suas diretrizes;

- O Projeto do BRT de Feira de Santana deveria estar previsto, ao menos, em **Plano de Transporte e Mobilidade**, conforme esclarece o GuiaPlanmob/2007 do Ministério das Cidades (DOC.ANEXO- **fls.977** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080), o qual, por sua vez, deve ser integrado e compatível ao Plano Diretor Participativo. Por outro lado o Projeto do BRT deveria estar fundamentado em **planejamento e legislação municipal** legítimos e adequados aos preceitos da Constituição Federal, da Constituição Estadual, do Estatuto da Cidade, das Resoluções do Conselho das Cidades – ConCidades, das orientações do Ministério das Cidades (inclusive, com relação ao Guia PlanMob), da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como da própria Lei Orgânica Municipal, sobretudo, baseado em Plano Diretor Participativo atualizado e Plano de Transporte e Mobilidade que atendessem a tais dispositivos. Ademais, na **Nota Técnica nº016/2015/SEMOB/MCIDADE**¹⁹ anexa ao Ofício nº002462/2015/AECI/GM/CIDADES, datado de 31/07/2015, consta expressamente que “**as propostas inscritas pelo proponente no PRÓ-TRANSPORTE, PAC 2 - Mobilidade - Médias Médias Cidades, DEVEM ESTAR EM CONFORMIDADE com a LEI Nº10.257/2001 (ESTATUTO DA CIDADE) E COM A LEI Nº 12.587/2012 (POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA)**”, que a “**a participação social deve estar presente na execução do Plano Diretor, assim como em sua revisão ou atualização, sendo a responsabilidade do Poder Público Municipal**”.

Por sua vez, na NOTA TÉCNICA Nº089/2015/DEMOB/SNTMU/MCIDADES também anexa ao Ofício nº002462/2015/AECI/GM/CIDADES, datado de 31/07/2015 (DOCUMENTOS ANEXOS) constou: “**ao exigir como pré-requisito para enquadramento das propostas (conforme item 4.1. “a) da IN nº41) a existência de Plano Diretor atualizado ou em fase de elaboração/atualização, ou instrumento básico equivalente da política de desenvolvimento e de expansão urbana, SUBTENDE-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**”, que “**a lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos;. Subtende-se, portanto, QUE DEVE SER REVISADA A LEI DO PLANO DIRETOR COMO UM TODO, EM SUA ÍNTEGRA**”; e 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**”.

19) Que estaria pendente de atualização o Plano Diretor de Salvador, mas que isso não seria impeditivo para a implementação de projeto de Mobilidade;

- A cidade de Salvador possui Plano Diretor datado de 2008²⁰, o qual expressamente trata de Mobilidade Urbana (capítulo IV, art.187 a 212), disciplinando, entre outras questões, a hierarquização do Sistema de Transporte Público de Passageiros (art.199) e indicando a implantação de linhas específicas para o transporte de “alta capacidade” (art.201) e de “média capacidade” (art.202)²¹;

§ 4º A **apresentação do projeto de lei** previsto no caput deste artigo **conterá documentos comprobatórios** de suas **discussões** com os segmentos da sociedade.

¹⁹ Referente ao Despacho nº348/2015/SeMOB/MCIDADES do **Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana**, no Processo 80020.004494/2015-97.

²⁰ <https://www.leismunicipais.com.br/a1/plano-diretor-salvador-ba>

²¹ “Art. 201 São diretrizes para o transporte de alta capacidade:

I - implantação da Linha 01 do transporte de alta capacidade, Cajazeiras/Lapa, com construção já iniciada;

II - implantação da Linha 02 do transporte de alta capacidade, Mussurunga/Fuzileiros Navais;

III - implantação dos trechos de expansão complementar as linhas 01 e 02 do transporte de alta capacidade;

IV - implantação da Linha 03 do transporte de alta capacidade, STIEP/Fuzileiros Navais;

V - fomento à implantação do ramal do trem regional a partir da estação da Calçada;

VI - implantação de vias segregadas para a circulação do transporte coletivo nos corredores estruturais, compatibilizando-os com as demandas existentes e futuras;

20) Que seria possível que estudos técnicos demonstrassem que as diretrizes do PDDU não seriam viáveis;

- Na verdade, a implementação de Planos, Projetos, Programas e atos municipais de forma diversa do que dispõem as normas do ORDENAMENTO URBANO e de MOBILIDADE, acima indicadas (Constituição Federal, Constituição Estadual, Estatuto da Cidade, Resoluções do Conselho das Cidades – ConCidades, orientações do Ministério das Cidades, inclusive, com relação ao Guia PlanMob, Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como à própria Lei Orgânica Municipal) configura grave vício e nulidade destes, sendo certo que as normas no âmbito municipal, por força da legislação federal, precisam estar suportadas com ESTUDOS TÉCNICOS e GESTÃO DEMOCRÁTICA para um PLANEJAMENTO de LONGO PRAZO de modo que, se elaboradas adequadamente e atualizadas (conforme exige a legislação), não haveria o que se falar na indicação, por outros estudos técnicos, de que tais diretrizes não seriam viáveis.

21) Que teria havido especial atenção à participação social no Projeto do BRT;

- Conforme detalhadamente demonstrado nos autos, os instrumentos de gestão democrática no âmbito do Projeto do BRT foram insuficientes, com diversas irregularidades concretamente demonstradas. Por outro lado, o Requerido não impugnou efetivamente ARGUMENTO DIVERSO, referente à AUSÊNCIA de utilização de MECANISMOS de GESTÃO DEMOCRÁTICA na ELABORAÇÃO das LEIS MUNICIPAIS que, segundo o Requerido, sustentariam juridicamente o Projeto do BRT de Feira de Santana.

22) Que no município de Feira de Santana não há norma que discipline a exigência de estudo de impacto de vizinhança;

- Essa alegação do Município de Feira de Santana não se sustenta, sobretudo, diante da expressa previsão de exigência de Estudo de Impacto de Vizinhança presente no art. 52, §1º, inciso XXX, da Lei Complementar Municipal nº 41/2009 (Código do Meio Ambiente de Feira de Santana, irregularidade, aliás, também apontada pelo Ministério Público Estadual às fls.47/53 da Ação Civil Pública apensa (nº 0806706-80.2015.8.05.0080).

23) Que seria infundada a alegação de que a licitação seria irregular por não ter sido precedida de licenças ambientais;

- A ausência de licenciamento ambiental previamente ao início de Licitação configura grave violação à Lei 8.666/93, inclusive, conforme diversos precedentes e entendimento pacífico no âmbito do Tribunal de Contas da União – TCU.

24) Que em relação à licença ambiental e à autorização de supressão vegetal teria sido realizada inspeção preliminar no local no dia 05 de fevereiro de 2015, julgando-se desnecessária uma nova inspeção no local;

- A argumentação do Município, novamente, mostra-se EVASIVA e INÓCUA, cuja conduta é reiteradamente praticada à margem do que impõe a legislação. É importante frisar que esta afirmação ABSOLUTAMENTE DUVIDOSA apresentada pelo Município de Feira de Santana não se encontra mencionada em nenhum momento no processo de Autorização de Supressão Vegetal, cuja cópia está juntada aos autos (DOC.ANEXO- Fls.1656 dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080). Ademais, o Parecer 040/2015 de 23/02/2015 (fls. 1080/1082) apresentado presta-se para identificar e avaliar EXCLUSIVAMENTE as ÁRVORES COM DANOS CAUSADOS POR PRAGAS ou DOENÇAS e que se ENCONTRASSEM SOB O RISCO IMINENTE DE QUEDA por AÇÃO DO VENTO ou OUTRAS INTEMPÉRIES. Assim, fica claro que não foram avaliadas TODAS as ÁRVORES a SEREM RETIRADAS para a IMPLANTAÇÃO do Projeto do BRT, não tendo havido, assim, adequada avaliação ambiental de tais impactos.

(...)

Art. 202 São diretrizes para o transporte de média capacidade:

I - implantação do Corredor Longitudinal Multimodal da Orla da Baía de Todos os Santos;

II - implantação dos Corredores Transversais interligando a Orla da Baía de Todos os Santos à Orla Atlântica;

III - implantação dos Corredores Centrais interligando as regiões da área urbana consolidada;”

Ademais, considerados TODOS os ELEMENTOS e AVALIAÇÕES apresentados pelo Município de Feira de Santana fica claro (aliás, conforme consignado expressamente no laudo que sustenta a autorização de supressão vegetal), que entre as 165 espécies arbóreas a serem retiradas, **67 NÃO TERIAM SIDO SEQUER IDENTIFICADAS**²² e que a retirada de 165 espécies arbóreas abrangeria tanto as exóticas como as **NATIVAS**²³, o que representa GRAVE VIOLAÇÃO aos preceitos do Art.84, parágrafos 1º e 2º da **Lei Complementar 51 de 09 de dezembro de 2010** (DOC.ANEXO- fls.1608 dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

Ademais, os preceitos indicados pelo Município de Feira de Santana referentes ao art.87, inciso III, não afastam a necessidade de AVALIAÇÃO e INSPEÇÃO DAS ÁRVORES, muito pelo contrário, impõe JUSTAMENTE esta real AVALIAÇÃO e INSPEÇÃO destas, para a ponderação e justificação acerca do REAL ENQUADRAMENTO das árvores na condição de **OBSTRUÇÃO INCONTORNÁVEL** à realização de obras de interesse público, dependendo de efetiva e expressa análise desta circunstância, a qual não foi considerada no procedimento de autorização de supressão vegetal presente nos autos.

25) Que os aspectos e contornos da Avenida Getúlio Vargas (que já seria uma área consolidada) não seriam alterados, visando a preservação do aspecto cultural e toda a diversidade comercial que existe na avenida, não havendo alteração no fluxo de pessoas, pois haveria a manutenção das calçadas, do canteiro central, onde seriam instaladas **grades de proteção**, passarelas e ciclovias;

- A alegação do Requerido não se sustenta, pois os documentos juntados aos autos indicam claramente os impactos decorrentes da implantação do Projeto do BRT, inclusive, do ponto de vista paisagístico e de mobilidade, com **significativa redução do espaço das calçadas do canteiro central** na Av. Getúlio Vargas conforme claramente se constata à fls. **fls.487** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080 (página 106 do Projeto Funcional e Operacional do Sistema BRT de Feira de Santana - Programa de Mobilidade Urbana), além de significativa alteração nos canteiros centrais das avenidas impactadas.

26) Que a parte autora fundamentaria suas alegações em indícios, não havendo nenhum dado concreto, sobretudo, nenhum tipo de impacto negativo ao orçamento público em função da execução das obras do BRT Feira de Santana;

- A petição inicial indica claramente as violações à legislação referente ao desenvolvimento urbano e mobilidade o que, por si só, enseja DANO À ORDEM URBANÍSTICA e de MOBILIDADE, ficando, ainda, claramente caracterizado o DANO ao DIREITO da população ao EXERCÍCIO DA DEMOCRACIA DIRETA, no âmbito de MECANISMOS DE GESTÃO DEMOCRÁTICA, indispensáveis em todas as **leis municipais** que tratem dos temas, bem como nos **Planos, Programas, Projetos e Empreendimentos** a eles inerentes. Por outro lado, a implementação do projeto do BRT, sem o adequado planejamento (na forma exigida pela legislação) resulta e graves riscos de DANOS SOCIAIS e ECONÔMICOS à população, com aplicação inadequada de recursos públicos (de mais de 90 milhões de reais a serem suportados pelo orçamento do município de Feira de Santana no prazo de 20 anos), além da implantação de equipamentos e serviços que sejam ineficientes e não atendam adequadamente às necessidades da população e aos objetivos impostos pela Constituição Federal e pela legislação, inclusive, com todos os **prejuízos decorrentes da má organização urbanística e de mobilidade da cidade**, o que impacta, sobretudo, as pessoas mais carentes. Não bastasse, a implantação do Projeto **na área por ele definida** enseja DANOS ao MEIO AMBIENTE NATURAL e, potencialmente, graves danos CULTURAIIS (com prejuízo a bens de natureza paisagística, estética e histórica da cidade), SOCIAIS (prejudicando espaço atualmente utilizado por centenas de pessoas, de diversas classes sociais, para atividades culturais, atividades físicas e de lazer) e ECONÔMICOS (com prejuízos aos comerciantes e ambulantes do local, bem como, em razão da ineficiência e da inadequação do planejamento da mobilidade para o local).

27) Que as considerações da Defensoria Pública em relação à aplicação dos recursos públicos extrapolaria sua esfera de atuação, por não ter competência para interferir no poder discricionário da Administração Pública, cujos recursos seriam aplicados em obras para melhoria dos serviços públicos, também considerados essenciais, sendo que toda operação de crédito para o financiamento da obra teria sido realizada pela Secretaria do Tesouro Nacional;

- A pretensão apresentada pela Defensoria Pública está relacionada, sobretudo, à observância às obrigações e limites de atuação impostos pela Constituição Federal e, especialmente, pela

²² DOC.ANEXO- fls.1662 dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080.

²³ DOC.ANEXO- fls.1664 dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080.

legislação federal e diretrizes do Ministério das Cidades, não havendo o que se falar em interferência no âmbito da discricionariedade, que está restrita, justamente, ao que impõe a legislação. Por outro lado a avaliação financeira realizada pela Secretaria do Tesouro Nacional em em nada interfere na presente demanda, uma vez que ela não analisa as questões apresentadas nos presentes autos, não tendo avaliado o cumprimento, pelo Município de Feira de Santana, da legislação urbanística e de mobilidade, tampouco avaliou a presença de Plano Diretor Participativo e atualizado e de Plano de Transporte e de Mobilidade, a adequação da legislação municipal ou a adequação do Projeto do BRT aos ditames das normas federais.

28) Que haveria prejuízos em razão da suspensão das obras de implantação do BRT de Feira de Santana de natureza permanente, irreversíveis e perpétuos, ocasionando prejuízos à Taxa de Retorno Social, que o Fluxo de Avaliação revelaria uma Taxa de Retorno (TIR) de 5%, considerado premissas conforme Manual Descritivo do Projeto – BRT – Funcional e Operacional do Sistema; que a cada 6 meses de atraso na execução do projeto haveria impacto de 1% em perda de rentabilidade econômica-social; que a paralisa do projeto do BRT poderia torna-lo deficitário, por excesso de onerosidade na execução; que deixou-se de considerar o vulto de mão de obra a ser empregada na implantação do Projeto do BRT;

- Sobre a questão cabe destacar que o assistido não indica, nem foi constatado no Projeto Executivo do BRT, em nenhum momento, qualquer expressão referente a “Manual Descritivo do Projeto”, “Taxa de Retorno Social”, “Taxa de Retorno”, “Fluxo de Avaliação”, ou “Taxa Interna de Retorno (TIR), sendo certo que o Requerido não apresentou documento algum que sustente minimamente a análise supostamente realizada acerca de avaliação social do projeto. Ademais, é certo que a suspensão da implantação do Projeto do BRT, para a regularização das diversas inconsistências apresentadas, tem por finalidade, justamente, **AMPLIAR OS BENEFÍCIOS SOCIAIS** decorrentes de investimento público tão vultoso, de tal sorte que mostra-se absolutamente equivocada a alegação do Requerido referente a prejuízos sociais decorrentes de atrasos da obra, sem considerar os **reais e efetivos benefícios sociais** decorrentes da regularização do projeto, seja quanto ao efetivo respeito à GESTÃO DEMOCRÁTICA da população no âmbito da Política Municipal de Desenvolvimento Urbano e de Mobilidade, seja pela adequação do projeto do BRT a legislação que **efetivamente tenha por finalidade concretizar os elevados objetos e princípios** previstos na **Constituição Federal, no Estatuto da Cidade e na Política Nacional de Mobilidade**, seja para a efetiva regularização de aspectos técnicos (de urbanismo, engenharia, economia etc.) e **minimização de externalidades negativas** (quanto aos prejuízos ambientais, sociais, econômicos e culturais, inclusive à mobilidade, considerando-se a grave redução de calçadas para deslocamento a pé da população, entre outras diversas inconsistências apontadas tecnicamente), fomentando-se, assim, a sustentabilidade econômica, social, ambiental e cultural do empreendimento, o que certamente trará incalculáveis benefícios à população de Feira de Santana, cuja avaliação e ponderação não foi adequadamente e integralmente realizada pelo Município de Feira de Santana. Por sua vez, a alegação de prejuízos à geração de empregos é absolutamente frágil, eis que após a correção de **TODAS AS IRREGULARIDADES**, presentes no Projeto do BRT de Feira de Santana, haverá a prestação dos serviços para a execução do projeto e realização das obras, não havendo, assim, indicação objetiva alguma acerca de prejuízos reais às vagas de trabalho a serem utilizadas para a execução da obra; muito pelo contrário, outros serviços terão que ser contratados justamente para a regularização das graves inconsistências presentes no projeto, o que ensejará a ocupação de ainda mais vagas de trabalho.

4 - DA AUSÊNCIA DE IMPUGNAÇÃO ESPECÍFICA A DIVERSAS QUESTÕES INDICADAS NA PETIÇÃO INICIAL

Assim, cabe destacar que o Município de Feira de Santana **NÃO** apresentou **IMPUGNAÇÃO ESPECÍFICA**, jurídica e idônea a diversos **fatos e fundamentos** apresentados na **Petição Inicial da presente Ação Civil Pública**, notadamente que:

1. A legislação municipal acerca da Política de Desenvolvimento Urbano municipal possui várias irregularidades:
 - 1.1. o Plano Diretor é datado de 1992:
 - 1.1.1. Não abrange todo o **conteúdo mínimo** exigido pelo Estatuto da Cidade (inclusive, princípios,

- objetivos e instrumentos de implementação da função social da cidade)²⁴ ²⁵;
- 1.1.2. Delegou a outras leis municipais a regulamentação de conteúdo mínimo exigido para Plano Diretor²⁶;
- 1.1.3. Não teve revisão **INTEGRAL** (exigida pelo Estatuto da Cidade)²⁷;
- 1.1.4. Não prevê **instrumentos de gestão democrática e controle social** para o acompanhamento do planejamento e implementação da política de desenvolvimento urbano²⁸;
- 1.1.5. Não é **PARTICIPATIVO** (não houve demonstração de que tenha sido **elaborado com participação social** no âmbito de mecanismos de **gestão democrática**)²⁹;
- 1.2. as leis municipais referentes a **ordenamento urbano** são **inválidas** pois:
- 1.2.1. Não houve demonstração de que a **elaboração** tenha sido realizada no âmbito de mecanismos de **gestão democrática** (com violação ao art.178 da **Lei Orgânica Municipal**);
- 1.2.2. De acordo com a Lei Orgânica municipal (art.178, §4º), os Projetos de Lei, ao serem encaminhados à Câmara Municipal, deveriam ter a **COMPROVAÇÃO DOCUMENTAL da prévia apreciação** no âmbito de **mecanismos de Gestão Democrática**;
- 1.2.3. Aquelas leis que tratam de MATÉRIA de **PLANO DIRETOR**, que supostamente o teriam **atualizado em alguns aspectos**:
- 1.2.3.1. Em **NENHUM MOMENTO** indicam **EXPRESSAMENTE** que teriam por finalidade **ALTERAR ou ATUALIZAR o Plano Diretor**;
- 1.2.3.2. Não fizeram a **revisão INTEGRAL** deste;
- 1.2.3.3. Teriam realizado supostas **alterações FRAGMENTADAS, externas ao Plano Diretor**, o que **viola a sistemática** prevista no Estatuto da Cidade, referente a **planejamento integrado e sistematizado** no âmbito de **uma única lei** que trate de **todo o conteúdo mínimo** previsto para o Plano Diretor;
- 1.2.3.4. Não foi demonstrada a elaboração no âmbito de MECANISMOS de **GESTÃO DEMOCRÁTICA**³⁰;
2. A legislação municipal acerca da **Política Municipal de Mobilidade** possui várias irregularidades:
- 2.1. Com relação a PLANO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE:
- 2.1.1. **Não há previsão expressa** em nenhuma **lei municipal** acerca da **existência deste instrumento** (seja com o nome **Plano de Transporte, Plano Diretor de Transporte e Mobilidade**, ou **Plano de Mobilidade**);
- 2.1.2. a legislação municipal não abrange todo o **CONTEÚDO MÍNIMO** exigido pelas Resoluções do Conselho das Cidades – ConCidades³¹ e orientações do Ministério das Cidades (sobretudo, o Guia PlanMob);
- 2.1.3. O município indica que teria sido atendida a exigência pela **Lei Complementar 046/2010 (Lei do Sistema Viário das Áreas de Expansão Urbana de Feira de Santana)**, porém esta lei trata do sistema viário **exclusivamente nas áreas de expansão**, não tratando, assim, de todo o **CONTEÚDO MÍNIMO** que envolve a **mobilidade** (inclusive, todos os tipos de transporte público e privado, individual e coletivo, motorizado e não motorizado, vias públicas,

²⁴ Inclusive não disciplina efetivamente: a) a normatização referente a **FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE** (diretrizes, medidas e instrumentos para a sua efetivação), ou indicação clara acerca da identificação e tratamento de **IMÓVEIS NÃO EDIFICADOS, SUBUTILIZADOS E NÃO UTILIZADOS**; b) **instrumentos de gestão democrática** do **Sistema de Acompanhamento e Controle Social** e/ou **sistema de acompanhamento e controle**; c) critérios para a aplicação do instrumento **estudo de impacto de vizinhança**;

²⁵ Art.42 do Estatuto da Cidade,

²⁶ Como, **NORMAS GERAIS de ORDENAMENTO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO** ou **NORMAS PARA PARTICIPAÇÃO COMUNITÁRIA NO DESENVOLVIMENTO DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO MUNICIPAL**.

²⁷ Art.40, §3º, do Estatuto da Cidade, e art.2º Emenda à Lei Orgânica nº 29 de 26 de abril de 2006 que **institui nova Lei Orgânica do Município de Feira de Santana** em seu art. 183 (<https://www.leismunicipais.com.br/a2/lei-organica-feira-de-santana-ba>).

²⁸ Com inobservância ao art. 43 do Estatuto da Cidade e à Resolução Recomendada nº 34²⁸ de 01 de julho de 2005 do ConCidades.

²⁹ Com inobservância ao art.1º, inciso II, ao art.3º, inciso I e III, ao art.182, caput, §1º e 2º da Constituição Federal; ao Estatuto da Cidade – Lei 10.257/2001, à Resolução nº 15 de 03 de Setembro de 2004 do ConCidades, à Resolução nº 25, de 18 de março de 2005 do ConCidades, à Resolução Recomendada nº 34 de 01 de julho de 2005 do ConCidades, bem como ao art.178 da **Lei Orgânica do Município de Feira de Santana** de 26 de abril de 2006.

³⁰ Com inobservância ao art.1º, inciso II, ao art.3º, inciso I e III, ao art.182, caput, §1º e 2º da Constituição Federal; ao Estatuto da Cidade – Lei 10.257/2001, à Resolução nº 15 de 03 de Setembro de 2004 do ConCidades, à Resolução nº 25, de 18 de março de 2005 do ConCidades, à Resolução Recomendada nº 34 de 01 de julho de 2005 do ConCidades, bem como ao art.178 da **Lei Orgânica do Município de Feira de Santana** de 26 de abril de 2006.

³¹ Art. 8º da Resolução Recomendada nº 34 de 01 de julho de 2005.

- calçadas, acessibilidade, estacionamentos etc.) (DOC.ANEXO- fls.1284/1290 dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080);
- 2.1.4. a **Lei Complementar 046/2010** foi **expressamente REVOGADA** pela **Lei Complementar 086/2014** que trata **exclusivamente** de **hierarquização de sistema viário** (fls.1362 da Ação Cautelar) e **parâmetros de edificação conforme zoneamento urbano** (fls.1367 da Ação Cautelar), não tratando, assim, de todo o **CONTEÚDO MÍNIMO** que envolve a **mobilidade** (inclusive, todos os tipos de transporte público e privado, individual e coletivo, motorizado e não motorizado, vias públicas, calçadas, acessibilidade, estacionamentos etc.);
- 2.1.5. o alegado **Plano Diretor Municipal de Circulação, Sistema Viário de Tráfego** indicado no Projeto Executivo do BRT seria, na verdade, a **Lei Complementar nº046/2010 – Dispõe sobre o sistema viário das áreas de expansão urbana, mencionada no Projeto Executivo do BRT**, conforme declarações do Município de Feira de Santana (DOC.ANEXO- fls.114, 131 e 1284/1290 dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080);
- 2.1.6. a Lei Municipal nº 2.397/2003 trata exclusivamente de **serviço de transporte coletivo** de passageiros, não tratando, assim, de todo o **CONTEÚDO MÍNIMO** que envolve a **mobilidade** (inclusive, todos os tipos de transporte público e privado, individual e coletivo, motorizado e não motorizado, vias públicas, calçadas, acessibilidade, estacionamentos etc.) (DOC.ANEXO- fls.1403/1438 dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080);
- 2.2. Não foi demonstrada a elaboração, no âmbito de mecanismos de **GESTÃO DEMOCRÁTICA**, das leis municipais que tratam de **transporte público e sistema viário**³²;
- 2.3. Quando da **promulgação das leis municipais, estas não estavam, e atualmente ainda não estão, integrados ou compatíveis a Plano Diretor Participativo** que observe regularmente aos preceitos do Estatuto da Cidade;
3. a própria regulamentação do PAC 2 e do Programa PROTRANSPORTE impõe a observância à legislação federal, inclusive, ao Estatuto da Cidade e à Política Nacional de Mobilidade, impondo a existência de Plano Diretor atualizado/revisado integralmente e de Plano de Transporte e Mobilidade³³;
4. a LEI ORGÂNICA³⁴ municipal de 26 de abril de 2006:
- 4.1. impõe a **PARTICIPAÇÃO SOCIAL** nas leis acerca de **ordenamento urbano**³⁵ (art. 178), cuja **COMPROVAÇÃO DOCUMENTAL** deve estar presente na APRESENTAÇÃO dos PROJETOS DE LEI ao ingressarem na Câmara Municipal;
- 4.2. determinou a **REVISÃO integral** do **Plano Diretor**, inclusive, para adequação à Constituição Federal e à legislação federal, **em 180 dias após a vigência desta**, o que afasta a tese municipal de que a atualização teria sido realizada de forma fragmentada, por diversas leis;
- 4.3. distingue EXPRESSAMENTE os conceitos de **REVISÃO integral e ALTERAÇÃO**, o que afasta validade da tese do município de que a REVISÃO teria sido atendida mediante atualização de aspectos do Plano Diretor em várias leis municipais;
5. Nos procedimentos municipais atuais para a elaboração de **PLANO DE MOBILIDADE** (Processo 242/DLC/2015 – Proc.Adm.497/2015 – nº SAD: 580/2015) (DOC.ANEXO- fls.525/557 dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080):
- 5.1. Haveria um cronograma insuficiente (de apenas 6 meses), quando o mínimo razoável, **seria de 12 a 18 meses**, conforme diretrizes do Guia PlanMob/2007³⁶ (pag.155) e do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana/2015³⁷ (pag.213), ambos do Ministério das Cidades;
- 5.2. Haveria uma aparente inversão da lógica na elaboração do Plano de Mobilidade Municipal³⁸, uma

³² Art.2º, inciso II e art.43 do Estatuto da Cidade e art.2º, art.5º, inciso V, art.7º, inciso V, art.14, inciso II e art.15 da Lei 12.587/2012 (Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana).

³³ Itens 1 e 4, inclusive, 4.1, “a” e “b”, do PROGRAMA DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA – PRÓ-TRANSPORTE aprovado na forma do Anexo da Resolução nº 567/2008³³ do **Conselho Curador do FGTS**; item 7.1, “a”, “c”, “e”, “f”, “h” do Anexo I da Portaria nº328/2012 do Ministério das Cidades (institui processo de seleção e diretrizes gerais para o PAC 2 Mobilidade Médias Cidades da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades); itens 1 e 4.1, “a” e “b”, do Anexo I da Instrução Normativa nº41/2012 do Ministério das Cidades (regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - PRÓ-TRANSPORTE).

³⁴ Art. 183 **Sem prejuízo** de outras alterações que ocorram na sua vigência, o **Plano Diretor deverá ser revisto**, no máximo, a cada 10 (dez) anos.

(...)

TÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

(...)

Art. 4º O Plano Diretor e as leis urbanísticas do Município deverão ser **revistas** e adequadas às regras da Constituição Federal, desta Lei Orgânica e da legislação federal até 180 (cento e oitenta) dias após o início da vigência desta Emenda.

Parágrafo Único - A revisão de que trata o caput deste artigo, **não exclui a revisão decenal** do Plano Diretor.

³⁵ <https://www.leismunicipais.com.br/a2/lei-organica-feira-de-santana-ba>

³⁶ www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf

³⁷ <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>

³⁸ “Todas as esferas do Poder Público têm hoje como grande desafio integrar as políticas urbanas que por décadas foram tratadas de forma setorializada e segmentada. A qualidade do deslocamento depende de que o sistema urbano tenha seus elementos urbanos integrados e planejados e forma a minimizar os deslocamentos, otimizando tempo e espaço a fim de promover a economicidade e um padrão de vida urbano satisfatório.” (Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana/2015 (pag.29)

vez que **seriam realizadas análises e propostas segmentadas/separadas**³⁹, resultando o Plano de Mobilidade em **aparente mera reunião destas análises**⁴⁰ segmentadas, referentes a:

- 5.2.1. “**Plano Municipal de Transporte Público**” (com menção a consultas públicas, reuniões técnicas e Audiência Pública específicos para o tema)⁴¹, com item separado referente a “**Transporte Público Individual – Táxi, Moto-Taxis e Transporte Especial**” (com menção a **consulta pública** e reuniões técnicas específicas para o tema)⁴²;
 - 5.2.2. “**Plano Municipal de Circulação, Sistema Viário e Tráfego**”, com itens separados referentes a “**Circulação Viária e Estacionamento**” (com menção a **consulta pública** e reuniões técnicas específicas para o tema)⁴³, “**Transporte de Cargas e Mercadorias**” (com menção a **consulta pública** e reuniões técnicas específicas para o tema)⁴⁴;
 - 5.2.3. “**Plano Municipal para Transporte Não Motorizado (Pedestres e Ciclos)**”, com itens separados referentes a “**Circulação de Pedestres e Acessibilidade**” (com menção a **consulta pública** e reuniões técnicas específicas para o tema)⁴⁵ e “**Veículos de Propulsão Humana (Ciclos)**”⁴⁶;
 - 5.2.4. A lógica indicada no item anterior pode subverter as diretrizes previstas na legislação federal que impõem um planejamento efetivamente integrado (e não meramente segregado, ou decorrente de reunião de análises segregadas);
- 5.3. Além disso, os **mecanismos de participação popular** (consulta pública e reuniões técnicas) no Termo de Referência apresentado, estão previstos **apenas** para os **itens dos planejamentos isolados e não para o Projeto do Plano de Mobilidade como um todo**, em prejuízo à adequada e efetiva participação social nas suas definições, sendo certo que **não é prevista** sequer a realização de **Audiência Pública** para a **elaboração do Plano de Mobilidade**, uma vez que em todo o Termo de Referência há apenas 1 menção a Audiência Pública, exclusiva para o tema “**Plano Municipal de Transporte Público**”⁴⁷;
- 5.4. O Termo de Referência para a elaboração do Plano de Mobilidade, base para o processo de licitação, não atende às orientações do Guia PlanMob/2007⁴⁸ e do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana/2015⁴⁹, inclusive:
- 5.4.1. Sendo **insuficientes as previsões** de mecanismos de **gestão democrática** (não prevê número razoável de audiências públicas em locais variados para que a população efetivamente possa ter acesso, não há submissão das propostas aos CONSELHOS MUNICIPAIS, como Conselho da Cidade, de Transportes, Trânsito etc; não prevê **Leituras Técnicas e Comunitárias, REUNIÕES ORGANIZADAS POR REGIÕES OU BAIRROS**, ou REUNIÕES com **GRUPOS ESPECÍFICOS DE USUÁRIOS**, ou **capacitação dos representantes dos diversos segmentos da população** envolvidos);
 - 5.4.2. Sendo **insuficientes os mecanismos** previstos para a **avaliação e planejamento**, inclusive, ao prever apenas a realização de “**pesquisa de embarque e desembarque (sobe e desce)**”, “**pesquisa de ocupação visual (carregamento visual)**”, “**contagens de tráfego**” e “**pesquisa de contagem de bicicletas – carregamento visual**”⁵⁰ não havendo a previsão, sequer, de PESQUISA DE ORIGEM E DESTINO DOMICILIAR;
6. O procedimento adotado para a elaboração do **PLANO DIRETOR** (*Processo 305/DLC/2015 – Proc. Adm. 624/2015 – nº SAD 724/2015*) (DOC.ANEXO- **fls. 558/600** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080) **também possui irregularidades**, não estando clara a observância às Resoluções do Conselho das Cidades, orientações do Ministério das Cidades e Lei Orgânica Municipal, uma vez que o respectivo Termo de Referência prevê expressamente **apenas a realização de 3 audiências públicas**⁵¹, **sem indicação clara de realização de realização de Conferências**⁵² (precedidas de reuniões e/ou plenárias para escolha de representantes de diversos segmentos da sociedade e divisões territoriais) e de **consideração de proposições oriundas de processos democráticos** tais como **conferências, congressos da cidade, fóruns e conselhos**⁵³

³⁹ DOC.ANEXO- **fls.542** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

⁴⁰ DOC.ANEXO- **fls.552** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

⁴¹ DOC.ANEXO- **fls.542, 544** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

⁴² DOC.ANEXO- **fls.546** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

⁴³ DOC.ANEXO- **fls.547** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

⁴⁴ DOC.ANEXO- **fls.549** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

⁴⁵ DOC.ANEXO- **fls.550** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

⁴⁶ DOC.ANEXO- **fls.551** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

⁴⁷ DOC.ANEXO- **fls.542, 544** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

⁴⁸ www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf

⁴⁹ <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>

⁵⁰ DOC.ANEXO- **fls.555/557** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

⁵¹ (DOC.ANEXO- **fls. 586/588** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080).

⁵² Art. 178, §2º, da Lei Orgânica municipal e art.10 da Resolução nº 25 , de 18 de março de 2005 do ConCidades.

⁵³ Art.6º da Resolução nº 25 , de 18 de março de 2005 do ConCidades.

7. O **CONSELHO DAS CIDADES – CONCIDADES** evidencia⁵⁴ a clara distinção entre os conceitos de ALTERAÇÃO e REVISÃO de Plano Diretor, o que afasta a tese municipal de que teria havido atualização de aspectos do Plano Diretor em várias leis municipais;
8. o Projeto do BRT de Feira de Santana possui as seguintes irregularidades:
 - 8.1. está **baseado em planejamento e legislação municipal inválidos e ilegítimos**, não havendo Plano Diretor Participativo atualizado, nem Plano de Transporte e Mobilidade que o sustente;
 - 8.2. não foi demonstrado um planejamento de longo prazo, sobretudo, do ponto de vista econômico e social⁵⁵;
 - 8.3. Não está demonstrada a sua fundamentação em Pesquisas de Origem e Destino Domiciliar;
 - 8.4. a participação popular no projeto do BRT foi insuficiente e com várias deficiências:
 - 8.4.1. não foi demonstrada a disponibilização de mecanismos adequados para o **ESCLARECIMENTO PRÉVIO DE TODA a população**, sobretudo as **parcelas mais CARENTES e USUÁRIA dos serviços**;
 - 8.4.2. a consulta pública **não teve divulgação suficiente**, seja previamente ao prazo da consulta, seja durante esta;
 - 8.4.3. as **audiências públicas** foram **poucas** (apenas 2), com **prazo insuficiente** entre a **designação e a realização** destas (menos de 15 dias), no **mesmo local**, em **dias e horários limitativos** (na semana anterior ao natal), com **poucas horas de duração** (aproximadamente 3 horas), com **divulgação insuficiente**, com **participação insuficiente**;
9. O Município de Feira de Santana **não comprova prejuízo algum** decorrente da **SUSPENSÃO das obras até REGULARIZAÇÃO INTEGRAL do Projeto do BRT**, sobretudo, para a implementação de Plano Diretor Participativo atualizado e de Plano de Transporte e Mobilidade integrado ao referido Plano Diretor;
 - 9.1. O contrato celebrado com a empresa Via Engenharia para a implementação do Projeto do BRT possui previsão expressa de que os pagamentos são realizados conforme **SERVIÇOS EFETIVAMENTE PRESTADOS e MEDIDOS**, havendo, inclusive, previsão expressa de **possibilidade de prorrogação** do prazo do contrato; **não havendo cláusula** alguma que preveja qualquer **punição/sanção ao município** em razão de **suspensão da execução** do contrato;
 - 9.2. O Contrato de Financiamento/Empréstimo celebrado com a CAIXA possui **prazo de CARÊNCIA** (após o qual se iniciarão os pagamentos/AMORTIZAÇÃO), que **apenas se encerra em 01/12/2017**, que é tempo mais do que razoável para que o Município de Feira de Santana regularize todas inconsistências indicadas.
 - 9.2.1. O prazo previsto para a Implantação do BRT de Feira de Santana é de **20 meses (MENOS DE 2 ANOS)**, enquanto o contrato de EMPRÉSTIMO celebrado com a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL no dia **20/12/2013** dispõe de prazo de até 24 meses para o **primeiro desembolso pela Caixa, com CARÊNCIA DE 48 MESES para o Município**, sendo o prazo TOTAL para a AMORTIZAÇÃO/PAGAMENTO pelo Município de Feira de Santana à Caixa Econômica Federal de **192 MESES (16 ANOS)**, **contados a partir do TÉRMINO DO PRAZO DE CARÊNCIA**;
 - 9.2.2. não há interferência alguma de LIMINAR concedida na programação realizada para os **pagamentos do Município que apenas se iniciarão em 01/12/2017** e se encerrarão mais de 15 ANOS após a conclusão das obras, não havendo, assim, o que se falar em aumento de juros e correção monetária;
10. A implantação do Projeto do BRT nos moldes atuais⁵⁶ enseja:
 - 10.1. os seguintes **DANOS**:
 - 10.1.1. **DANO ao DIREITO da população à GESTÃO DEMOCRÁTICA / CONTROLE SOCIAL**, mecanismo de **exercício da DEMOCRACIA DIRETA**: no âmbito da Política Municipal de Desenvolvimento Urbano e Mobilidade (inclusive, **na elaboração das leis e planos sobre o tema**), na qual está inserido o Projeto do

⁵⁴ Conforme RESOLUÇÃO RECOMENDADA Nº. 83 DE 08 DEZEMBRO DE 2009 (<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosCidades/ArquivosPDF/Resolucoes/ResolucaoRecomendada/resolucao-83-2009.pdf>).

⁵⁵ Não obstante as indagações realizadas ao MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA acerca da existência de EFETIVO PLANEJAMENTO para a **estrutura e ampliação do BRT a longo prazo**, embora haja **menções informais, eventuais e pontuais a possíveis ampliações do sistema BRT**, o MUNICÍPIO se restringe a declarar que todas as informações estão presentes no PROJETO EXECUTIVO, **sem sequer aponta-las ou demonstrá-las**, sendo porém, que tal projeto se restringe apresentar as definições exclusivamente da realização do BRT na Av. Getúlio Vargas, Av. João Durval e áreas afetadas, não apresentado assim, planejamento mínimo e/ou indicação concreta de ampliações o que pode indicar, potencialmente, um **PLANEJAMENTO IMEDIATISTA e DESCONTEXTUALIZADO** de um **ESTUDO SOCIAL E URBANÍSTICO DE LONGO PRAZO**.

⁵⁶ Sem base Plano Diretor Participativo atualizado, sem Plano de Transporte e Mobilidade e sem legislação municipal que atendam ao que determina a Constituição Federal, o Estatuto da Cidade, as Resoluções do Conselho das Cidades, as orientações do Ministério das Cidades (inclusive, o Guia PlanMob), a Lei de Política Nacional de Mobilidade e a própria Lei Orgânica Municipal.

BRT, bem como no planejamento do próprio Projeto do BRT;

10.2. **FUNDADO RECEIO** de:

10.2.1. **DANOS SOCIAIS**, inclusive, envolvendo:

10.2.1.1. a **alteração de espaço público** de ampla utilização e interação entre diversas classes sociais e centenas de pessoas;

10.2.1.2. o **mal e inadequado planejamento** do **serviço de transporte público** e da **mobilidade da cidade**, em prejuízo direto à população;

10.2.1.3. o impacto a pequenos comerciantes e ambulantes com atuação nas áreas afetadas pelo Projeto do BRT);

10.2.2. **DANOS CULTURAIS**: por impactar área bastante arborizada da cidade, utilizada, inclusive, para **atividades culturais** pela população, inclusive, **manifestações** de massa, reconhecida pela sua beleza **estética e paisagística**, envolvendo, ainda, elementos **históricos** da cidade;

11. A **CAIXA ECONÔMICA FEDERAL** não analisou efetivamente a adequação da legislação municipal aos preceitos do Estatuto da Cidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

11.1. **Não analisou** efetivamente a existência de **Plano Diretor Participativo** atualizado, nos termos exigidos pelo Estatuto da Cidade e Resoluções do Conselho das Cidades;

11.2. **Não analisou** efetivamente a existência de **Plano de Transporte e Mobilidade** integrado a Plano Diretor Participativo (nos termos exigidos pelo Estatuto da Cidade, Resoluções do Conselho das Cidades, Guia PlanMob e Política Nacional de Mobilidade);

11.3. Se contentou:

11.3.1. com **meras DECLARAÇÕES** do MUNICÍPIO de cumprimento dos requisitos;

11.3.2. apresentação de **cópia lei de municipal diversa de Plano Diretor e/ou Plano de Transporte e Mobilidade**;

11.3.3. **mera declaração no Projeto Executivo de que atenderia a legislação**, (conforme OFÍCIO Nº 2245/2015/GIGOV/FS de 15 de maio de 2015 - DOC.ANEXO-DOC.ANEXO- **fls.601/603** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080)⁵⁷;

12. O **MINISTÉRIO DAS CIDADES** não analisou efetivamente a adequação da legislação municipal aos preceitos do Estatuto da Cidade e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sendo EVIDENTE que:

12.1. Se contentou com **meras DECLARAÇÕES** do MUNICÍPIO de cumprimento dos requisitos e MAPAS apresentados como sendo integrantes do Plano Diretor;

12.2. no procedimento adotado pelo Ministério das Cidades, **todas as informações DECLARADAS por prefeito são CONSIDERADAS VERDADEIRAS**, independentemente de qualquer comprovação documental;

12.3. O Sr. **Tarcízio Suzart Pimenta Júnior**, então Prefeito de Feira de Santana, na apresentação da proposta do Projeto do BRT, declarou que **havia PLANO DIRETOR** aprovado pela **Lei Complementar nº41 de 03 de setembro de 2009, NÃO TENDO INDICADO OUTRAS LEIS** referentes a Plano Diretor;

12.4. A lei indicada como sendo o Plano Diretor na proposta do Município ao Ministério das Cidades (**Lei Complementar nº41 de 03 de setembro de 2009**), na verdade, refere-se ao **CÓDIGO DO MEIO AMBIENTE E**

⁵⁷ “4. O **município apresentou declaração**, assinada pelo prefeito, **dando garantia** de que o **projeto** de implantação do BRT está **perfeitamente adequado ao Plano Diretor** de Desenvolvimento Municipal. E considerando a recomendação normativa interna da Caixa, fundamentada nas orientações do gestor do programa, informamos que:

(...)

4.1.2. Caso não exista Plano Diretor Municipal ou equivalente, o empreendimento deve enquadrar-se nas perspectivas do município quanto ao uso e ocupação do solo.

4.2. O **Projeto Executivo** do BRT **utiliza-se da legislação** que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal e o Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo para definição de sua concepção, **conforme citado no Projeto Funcional e operacional do Sistema BRT** – Produto 02 – Item 6.6.8 – Legislação, pag.20.

4.3. Além disso, **foi apresentada pela Prefeitura** Municipal de Feira de Santana a **Lei Complementar nº 086/2014**, de 24 de setembro de 2014 que altera, modifica, amplia e dá nova redação à Lei 1.615/92, que institui a Lei do Ordenamento do Uso e Ocupação de Solo e revoga a Lei Complementar nº046/2010, que dispõe sobre o Sistema Viário das Áreas de Expansão Urbana.”

SISTEMA MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE, de autoria do **Executivo** e sancionada pelo Sr. José Ronaldo de Carvalho, então prefeito do município^{58/}

12.5. O Sr. **Tarcizio Suzart Pimenta Júnior**, então Prefeito de Feira de Santana, na apresentação da proposta do Projeto do BRT, declarou que **havia PLANO DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO** que **NÃO TERIA PASSADO POR APROVAÇÃO da Câmara de Vereadores**, mas que estaria APROVADO pelo Poder Executivo/Corpo Técnico da Prefeitura;

12.6. O Sr. **Tarcizio Suzart Pimenta Júnior**, então Prefeito de Feira de Santana, na apresentação da proposta do Projeto do BRT, declarou **que o empreendimento** (Proposta do BRT) não havia passado por audiência pública, mas que na **execução do Plano Diretor de Circulação, Sistema Viário e Tráfego** de Feira de Santana **teria havido participação social** para a determinação dos fluxos prioritários e da opinião acerca da qualidade dos serviços;

12.7. As propostas apresentadas pelos Municípios ao Ministério das Cidades devem estar em conformidade ao Estatuto da Cidade e à Política Nacional de Mobilidade Urbana;

12.8. A participação social deve estar presente na EXECUÇÃO do Plano Diretor, bem como em sua REVISÃO OU ATUALIZAÇÃO, sendo responsabilidade do Poder Público Municipal;

12.9. 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;**

13. O **TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO – TCU** possui precedentes nos quais foi analisada especificamente a atuação do **Ministério das Cidades** no âmbito do Programa PRO-TRANSPORTE (no qual está inserido o BRT de Feira de Santana) e concluiu:

13.1. que **não havia sistemática** alguma de **avaliação acerca da existência de Plano Diretor Diretor / Plano de Transporte e Mobilidade e compatibilidade dos projetos a tais ditames**, conforme restou consignado no ACÓRDÃO nº **1373/2011**⁵⁹ (ATA 19) de 25/05/2011 (DOC.ANEXO- **fls.304/347, especialmente às fls.325/327** dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080);

13.2. Considerou diversos prejuízos e irregularidades decorrentes desta situação, como:

13.2.1. fomento a prática de procedimento apenas “pró-forma”;

13.2.2. realização de procedimentos sem real intenção de estabelecer diretrizes para o desenvolvimento das cidades baseadas em estudos prévios;

13.2.3. utilização de plano cujo ato de concepção não seja legítimo;

14. Foi realizada a **CONTRATAÇÃO dos serviços de Implantação do Projeto do BRT:**

14.1. Cujas competências municipais para a realização de licenciamento decorre de MERA DECLARAÇÃO do Município, sem NENHUM ANÁLISE de qualquer outro ENTE acerca da efetiva **capacidade técnica** deste;

Como se vê, são diversos os elementos presentes na Ação Civil Pública em relação aos quais o Município de Feira de Santana não apresentou argumentos jurídicos minimamente aptos a contrapor-los, o que **DEMONSTRA** a consistência das alegações presentes na petição inicial e impõe a **IMEDIATA CONCESSÃO DA TUTELA ANTECIPADA** requerida.

5- DA LIMINAR E CONTINUIDADE DAS OBRAS DO BRT

Ainda, cabe esclarecer que o Município de Feira de Santana **nos**

⁵⁸ DOC.ANEXO- fls.1454/1595 dos autos da Ação Cautelar/Processo nº 0804813-54.2015.8.05.0080.

⁵⁹ http://www.tcu.gov.br/Consultas/Juris/Docs/judoc/Acord/20110601/AC_1373_19_11_P.doc

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 Prefeitura⁶⁰.

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 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 fechamento para o tráfego.”⁶¹

Ademais, o MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA teve a

⁶⁰ <http://www.feiradesantana.ba.gov.br/noticias.asp?idn=12833&materia=Obra-do-BRT-altera-transito-em-avenidas.html>

⁶¹ <http://www.tribunafeirense.com.br/noticias/5850/brt-juiz-da-3-dias-para-prefeitura-se-manifestar.html>

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 PROTELATÓRIO 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), tampouco a implantação de quaisquer aspectos do Projeto do BRT de Feira de Santana, 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** 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.**”

O que se observa, na verdade, é que a continuidade das obras se mostra algo **CLARAMENTE 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, na esteira da melhor doutrina, conclui-se que determinados

pedidos ensejam a concessão de tutela cautelar, posto que evidenciados legal e faticamente.

Verifica-se, *in casu*, que o pedido é consubstanciado na determinação de não fazer e fazer que se pretende seja julgado antecipadamente.

Na verdade, a demora natural do processo, causará **LESÃO GRAVE E DE DIFÍCIL REPARAÇÃO** a CENTENAS DE PESSOAS e GRUPOS CARENTES e VULNERÁVEIS, eis que não resta dúvidas de que o PROJETO DO BRT de Feira de Santana possui **DIVERSAS IRREGULARIDADES** e sua implantação enseja **GRANDES IMPACTOS e RISCOS claramente identificáveis**, ainda que em juízo de MERA PRELIMINAÇÃO, para a IMPLANTAÇÃO DO BRT, enquanto tal projeto eivado de GRAVÍSSIMAS **IRREGULARIDADES** (baseado em PLANEJAMENTO FLAGRANTEMENTE INCONSTITUCIONAL e ILEGAL, sem indicação de estudos de longo prazo quanto a sua adequação URBANÍSTICA e SOCIAL) **CONTINUA SENDO EXECUTADO e IMPLANTADO** com DANOS EFETIVOS à ORDEM URBANÍSTICA e de MOBILIDADE, bem como RISCO DE GRAVES IMPACTOS AMBIENTAIS (inclusive, RETIRADA DE MAIS DE 160 ÁRVORES), CULTURAIS, PAISAGÍSTICOS, SOCIAIS (inclusive, por INADEQUAÇÃO do PLANEJAMENTO da Política de Desenvolvimento Urbano e da Mobilidade) e ECONÔMICOS, além de **GRAVÍSSIMO IMPACTO AO ERÁRIO** (referente a empréstimo suportado pelo ORÇAMENTO MUNICIPAL no valor de mais de **90 MILHÕES DE REAIS**), d'onde nasce o *periculum in mora*.

Estabelece a Lei 7.347/85:

“Art. 12. Poderá o juiz conceder mandado liminar, com ou sem justificação prévia, em decisão sujeita a agravo.”

Estabelece o Código de Processo Civil:

“Art. 273. O juiz poderá, a requerimento da parte, antecipar, total ou parcialmente, os efeitos da tutela pretendida no pedido inicial, desde que, existindo prova inequívoca, se convença da verossimilhança da alegação e:

II - fique caracterizado o abuso de direito de defesa ou o manifesto propósito protelatório do réu.

(...)

§ 6º A tutela antecipada também poderá ser concedida quando um ou mais dos pedidos cumulados, ou parcela deles, mostrar-se incontroverso.”

Cabe destacar que a decisão prolatada em liminar nos Autos da Ação Cautelar **não apreciou todos os fatos, elementos, questões e requerimentos formulados** naqueles autos, conforme indicado nos embargos de declaração opostos às fls. **1934/1939**, pendentes de julgamento,

o que **permite a apreciação destes elementos**, nos mesmos termos, inclusive, em decisão nos presentes autos.

Ademais, o Agravo de Instrumento nº 0015995-19.2015.8.05.0000 interposto pelo Município de Feira de Santana possui **devolutividade restrita** às questões expressamente impugnadas e PRESENTES na decisão AGRAVADA (r.decisão prolatada às fls.1.842/1.846 nos autos da Ação Cautelar Preparatória nº 0804813-54.2015.8.05.0080, que **concedeu a LIMINAR** e está **baseada exclusivamente nos dispositivos do Estatuto da Cidade - Lei 10.257/2001** - não tendo apreciado, assim, todos os elementos e normas indicados na petição inicial da Ação Cautelar, tendo sido **prolatada a decisão ANTES DA APRESENTAÇÃO DE CONTESTAÇÃO pelo Município de Feira de Santana**, de modo que não considerou os **pontos incontroversos por ausência de impugnação específica por parte do Requerido**).

Desta forma, todos os elementos que NÃO foram apreciados expressamente na decisão recorrida ou que, PRESENTES na r.decisão, NÃO tenham sido EXPRESSAMENTE IMPUGNADOS no recurso, **não estarão no âmbito de análise do Tribunal de Justiça, no referido agravo de instrumento**.

Ademais, requer-se em **TUTELA ANTECIPADA**, a reapreciação de todos os **fatos, elementos, questões e requerimentos** presentes na Ação Cautelar e nos presentes autos, **contextualizados**, sobretudo, sob o prisma dos NOVOS ELEMENTOS apresentados nos presentes autos (inclusive, considerando-se a **manifestação do Ministério Público Estadual, os documentos e pareceres acostados** na Ação Civil Pública nº0806706-80.2015.8.05.0080, apensa aos presentes autos), à luz dos pressupostos desta.

6 - DOS REQUERIMENTOS

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, reitera-se integralmente os termos da exordial (bem como do ADITAMENTO anteriormente realizado), requerendo:

- a) **apreciação em conjunto** das Ações Cíveis Públicas apensadas, em todos os seus elementos e documentos, com **trâmite único** (em todas as decisões, prazos processuais, manifestações e instrução), eis que **inerentes à mesma relação jurídica processual**, considerando-se **elementos integrantes da presente Ação Civil Pública**, a petição inicial Ação Civil Pública nº **0806706-80.2015.8.05.0080** e TODOS OS DOCUMENTOS a ela anexados, de tal sorte que, caso decida-se, na hipótese remota, pelo **processamento separado** das ações (ainda que em descompasso aos fundamentos ora indicados, bem como à celeridade, economia processual e instrumentalidade), subsidiariamente, requer-se a juntada aos presentes autos de CÓPIA INTEGRAL da Ação Civil Pública nº **0806706-80.2015.8.05.0080** (notadamente, de sua petição inicial e TODOS OS DOCUMENTOS a ela anexados) **na condição de DOCUMENTOS NOVOS**;
- b) A 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 as 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;



**Defensoria Pública
BAHIA**

Instituição essencial à Justiça

- c) 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;
- d) A concessão da **medida liminar** (*inaudita altera pars*), determinando-se ao **MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA** a IMEDIATA adoção de medidas EFETIVAS para a regular e adequada elaboração e publicação de PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO e PLANO DE TRANSPORTE/MOBILIDADE integrado e compatível ao novo Plano Diretor Participativo;
- e) A 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 dos procedimentos para a elaboração de PLANO DIRETOR** (*Processo 305/DLC/2015 – Proc.Adm.624/2015 – nº SAD 724/2015*) e **PLANO DE MOBILIDADE** (*Processo 242/DLC/2015 – Proc.Adm.497/2015 – nº SAD: 580/2015*) e qualquer atividade a eles inerentes, **inclusive LICITAÇÕES, CONTRATOS, desembolso de recursos públicos**, PROIBINDO-SE, inclusive, a APRESENTAÇÃO dos respectivos Projetos de Lei à Câmara de Vereadores, até que sejam adotadas todas as medidas para a **regularização dos seus Termos de Referência** quanto à observância à Constituição Federal, às leis federais, orientações do Ministério das Cidades (inclusive, do Guia PlanMob/2007 e do **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana/2015**) e às **Resoluções do ConCidades**,

sobretudo, até que sejam adequadamente indicados os mecanismos de gestão democrática e controle social e considerados mais elementos de pesquisa e avaliação (como a Pesquisa de Origem e Destino Domiciliar) na elaboração de Plano de Mobilidade;

- f) **Sucessivamente**, após a adequada elaboração de Plano Diretor Participativo, requer a concessão da **medida liminar** (*inaudita altera pars*), determinando-se ao **MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA** a IMEDIATA adoção de medidas EFETIVAS para a regular e adequada REVISÃO de TODAS AS LEIS URBANÍSTICAS e de TRANSPORTE/MOBILIDADE do Município de Feira de Santana, para a adequação destas às regras da Constituição Federal, da legislação federal, da Lei Orgânica e do Novo Plano Diretor Participativo;
- g) Seja fixada multa diária em valor relevante (não inferior a R\$100.000,00), buscando compelir os Requeridos ao imediato cumprimento das liminares;
- h) A expedição de mandado de EXIBIÇÃO dos documentos indicados (**CÓPIA INTEGRAL** dos **PROJETOS DE LEI DO EXECUTIVO encaminhados** para trâmite na Câmara de Vereadores, acompanhados de CÓPIAS de TODOS os DOCUMENTOS que o acompanharam **no momento da apresentação ao legislativo**, referentes às seguintes leis: Lei Complementar nº018/2004; Lei Complementar nº 019/2004; Lei 2.845/2007; Lei 2.987/2009; Lei Complementar 045/2010; Lei Complementar 046/2010; Lei Complementar 075/2013; Lei 3473/2014; Lei Complementar nº86/2014; Lei nº 2.397/2003);
- i) **A IMEDIATA** citação **pelo CORREIO** (nos termos do art.221, inciso I, art.222 e art.223 do CPC) da parte contrária (a exceção EXCLUSIVAMENTE do MUNICÍPIO DE FEIRA DE SANTANA, que deve ser citado por oficial de justiça, nos termos do art.222, alínea “c” e art.224 do CPC) para, querendo, apresentar a resposta competente;
- j) A IMEDIATA intimação pessoal do Ministério Público;

Termos em que,
Pede deferimento.
Feira de Santana/BA, 01 de setembro 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