



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA HIDRÁULICA E AMBIENTAL
PROGRAMA DE GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA AMBIENTAL

JOÃO PAULO ALBUQUERQUE DE MESQUITA

LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO BRASIL E O CASO DO VIADUTO
REITOR ANTÔNIO MARTINS FILHO

FORTALEZA

2019

JOÃO PAULO ALBUQUERQUE DE MESQUITA

LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO BRASI E O CASO DO VIADUTO REITOR
ANTÔNIO MARTINS FILHO

Monografia apresentada ao Curso Bacharelado em Engenharia Ambiental da Universidade Federal do Ceará (UFC) - Campus Pici, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Engenharia Ambiental.

Orientador: Prof. Dr. Geovana Maria de Cartaxo de Arruda Freire

FORTALEZA

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- M5441 Mesquita, João Paulo Albuquerque de.
Licenciamento ambiental no Brasil e o caso do viaduto Reitor Antônio Martins Filho / João Paulo Albuquerque de Mesquita. – 2019.
57 f. : il. color.
- Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Tecnologia, Curso de Engenharia Ambiental, Fortaleza, 2019.
Orientação: Profa. Dra. Geovana Maria de Cartaxo de Arruda Freire.
1. Mobilidade sustentável. 2. Meio ambiente. 3. Legislação ambiental. I. Título.

CDD 628

JOÃO PAULO ALBUQUERQUE DE MESQUITA

LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO BRASIL E O CASO DO VIADUTO REITOR
ANTÔNIO MARTINS FILHO

Monografia apresentada ao Curso
Bacharelado em Engenharia Ambiental
da Universidade Federal do Ceará (UFC)
- Campus Pici, como requisito parcial à
obtenção do título de Bacharel em
Engenharia Ambiental.

Aprovada em: ___/___/_____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. Geovana Maria Cartaxo de Arruda Freire (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dra. Ana Bárbara de Araújo Nunes
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Mestrando Mateus de Alencar Costa
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Dedico este trabalho a Deus.
Aos meus pais, minha namorada,
familiares e amigos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por ter me dado forças para conseguir passar por todos os obstáculos presentes na minha carreira acadêmica.

À Prof. Dr. Geovana Maria Cartaxo Freire de Arruda, pela excelente orientação.

À professora e ao mestrando participantes da banca examinadora Ana Bárbara Araújo Nunes e Mateus Alencar Costa pelo tempo, pelas valiosas colaborações e sugestões.

Aos meus pais, que proporcionaram todo amparo necessário para que eu me mantivesse diariamente na Universidade.

À minha namorada, que sempre me apoia em todas as atividades acadêmicas que estive presente, bem como no ramo profissional também.

À empresa júnior do curso de Engenharia Química e Ambiental da UFC, Ciclo Jr., que me proporcionou um crescimento profissional muito grande.

Aos membros do grupo de Whatsapp “Resenha do Andrey”, Batata, Pedrim, Andrey e Batista.

Aos membros do grupo de Whatsapp “Manteiga, é?”, Andrea, Jéssica, Silva.

Aos membros do grupo de Whatsapp “Resenheema”, Fernandes, Lekão, Léo, Pc, Raulzeta, Ícaro, Luan, Rodbala e Wes.

Aos membros do grupo de Whatsapp “Farra, Ypióca e Foguete”, Canuto, Douglas, Vicente Nery, Pedro da Moto, Pedro Henrique, Ramon, Dr. Fraga, Levi do Surf, Macário, Mínimo, Kotz.

Aos membros do grupo de Whatsapp “Resenha errada”, Papat, Belly e Damasceno.

Aos membros do grupo “Festas e Produção”, Karlzim, Ovelha, Andrezão, Chico, Pachecar, Pedim Cd’s, Rafael, Weiner, Yago, e Luciano.

Aos meus parceiros do Centro Acadêmico, Klinsman, Leandro e Ítalo.

E a todos os outros que também me proporcionaram momentos únicos na vida acadêmica.

Dedico este trabalho a Deus.

A meus pais, João e Fátima, minha namorada, Juliane, professores, amigos e apoiadores na vida acadêmica.

RESUMO

O processo de Licenciamento Ambiental é de extrema importância para a preservação no meio ambiente. No entanto, são inúmeros os casos em que tal procedimento é burlado, afetando negativamente todo o ecossistema e a qualidade de vida envolvidos. O objetivo deste trabalho é apresentar o conceito de Licenciamento Ambiental no Brasil, bem como o caso do Viaduto Reitor Antônio Martins Filho, o qual teve sua obra executada mesmo diante da ausência de um Estudo de Impacto Ambiental, preponderante para construção em uma área de manguezal, e das manifestações em grande escala por parte da população na cidade de Fortaleza-Ce, local da construção da rodovia. Além do já descrito, o trabalho apresenta alguns viadutos requalificados de forma sustentável ao redor do mundo, provando o retrocesso da construção na capital cearense, a qual invadiu o Parque Estadual do Cocó e se encontra dentro de um centro urbano. Para a confecção deste trabalho, a Constituição Federal foi consultada diversas vezes, bem como leis de todos os entes federativos. Foram realizadas visitas à Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente de Fortaleza, à Superintendência Estadual do Meio Ambiente do estado do Ceará e à 6ª Vara da Justiça Federal do Ceará com a finalidade de se obter documentos que permitissem a confecção deste estudo. Foi constatado que realmente o empreendimento ocorreu de forma irregular, tendo em vista que o Estudo de Impacto Ambiental não foi apresentado pela Prefeitura Municipal de Fortaleza mesmo diante da realização do processo de Ação Civil Pública e indignação da população de modo geral, que se manifestou de diversas formas contra a construção de um empreendimento que invadiu uma área tão sensível quanto um manguezal, mesmo existindo alternativas mais sustentáveis que possibilitariam um melhor fluxo do trânsito e uma menor devastação ambiental.

Palavras-chave: Mobiliadade Sustentável. Meio Ambiente. Legislação Ambiental.

ABSTRACT

The Environmental Licensing process is of utmost importance for preservation in the environment. However, there are numerous cases in which such a procedure is circumvented, negatively affecting the entire ecosystem involved. The objective of this work is to present the concept of Environmental Licensing in Brazil, as well as the case of the Reitor Antônio Martins Filho Viaduct, which had its work executed even in the absence of an Environmental Impact Study, pre-emptive for construction in a mangrove area, and large-scale demonstrations by the population in the city of Fortaleza-Ce, the site of the highway construction. In addition to the already described, the work presents some reclaimed viaducts in a sustainable way around the world, proving the retrocession of construction in the capital of Ceará, which invaded the State Park of Cocó and is inside an urban center. For the preparation of this work, the Federal Constitution and various laws of all federative entities have been consulted numerous times. Visits were made to the Municipal Department of Urbanism and Environment of Fortaleza, to the State Superintendence of the Environment of the state of Ceará and to the 6th Federal Court of Ceará, in order to obtain documents that would allow the preparation of this study. It was verified that the project was indeed irregular, considering that the Environmental Impact Study was not presented by the Municipality of Fortaleza, even in the face of the preparation of the Public Civil Action process and the general indignation of the population, which manifested itself in several forms against the construction of an undertaking that invaded an area as sensitive as a mangrove, even though there are other more sustainable alternatives that would allow a better flow of traffic and less environmental devastation.

Keywords: Sustainable Mobility. Environment. Environmental Legislation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do Viaduto Reitor Antônio Martins Filho	30
Figura 2 – Visitantes em um domingo de sol no Parque do Cocó	30
Figura 3 – Imagem de satélite atual das faixas de pedestres nas vias	33
Figura 4 – Vista aérea das faixas de pedestre deslocadas sob o viaduto em 2014	33
Figura 5 – Primeiro dia de liberação do viaduto no Cocó	33
Figura 6 - Obras no cruzamento das Avenidas Antônio Sales e Engenheiro Santana Jr.	37
Figura 7 – Faixas de pedestres atualmente alinhadas nas vias	38
Figura 8 – Arquitetos e estudantes apresentam projetos alternativos a obra	39
Figura 9 – Cid Gomes, os vereadores João Alfredo e Toinha Rocha, e manifestantes .	40
Figura 10 – Polícia usa bomba de gás lacrimogêneo e dispersa ocupantes	42
Figura 11 – Vista da High Line Park da Rua 26	44
Figura 12 - Vista aérea do Seoulo7017	45
Figura 13 - Praça XV, no Centro, após a retirada do Elevado da Perimetral	48

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Número de Acidentes no cruzamento da Av. Engenheiro Santana Jr. e Antônio Sales	32
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AIA	Avaliação de Impacto Ambiental
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
E-SIC	Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente
LI	Licença de Instalação
LO	Licença de Operação
LP	Licença Prévia
PCA	Plano de Controle Ambiental
SEINF	Secretaria Municipal de Infraestrutura
SEUMA	Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente
SEMACE	Superintendência Estadual do Meio Ambiente
SEMAM	Secretaria de Meio Ambiente e Controle Urbano
SPU	Secretaria do Patrimônio da União
SISNAMA	Sistema Nacional do Meio Ambiente
SPU	Superintendência do Patrimônio da União
TJ	Tribunal de Justiça

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	15
2	OBJETIVOS	17
2.1	Objetivos Gerais	17
2.2	Objetivos Específicos	17
3	METODOLOGIA	18
4	LICENCIAMENTO AMBIENTAL	19
4.1	Licenciamento Ambiental no Brasil	19
4.2	O conceito de Licenciamento Ambiental	20
4.3	Estudo de Impacto Ambiental	23
4.4	Participação Popular	25
4.4.1	<i>Audiência Pública</i>	26
4.5	Licenciamento Ambiental e Crime	27
5	VIADUTO REITOR ANTÔNIO MARTINS FILHO	28
5.1	Parque Estadual do Cocó	29
5.2	Caracterização da Obra do Viaduto	30
5.3	Ação Civil Pública	34
5.4	Conflito de Interesses	36
5.5	Ocupe Cocó	38
6	MOBILIDADE URBANA MAIS SUSTENTÁVEL	42
6.1	Nova York	43
6.2	Seul	45
6.3	Rio de Janeiro	46
7	Considerações Finais	48
	Referências	50
	ANEXO 1 – AUTORIZAÇÃO PARA CORTE DE ÁRVORES EMITIDO PELA SEUMA PARA DAR INÍCIO AS OBRAS DO VIADUTO	53
	ANEXO 2 – LICENÇA DE INSTALAÇÃO DO TRANSFOR CEDIDA PELA SEMAM NO ANO DE 2009	54
	ANEXO 3 – LICENÇA DE INSTALAÇÃO DO TRANSFOR CEDIDA PELA SEMAM NO ANO DE 2012	55

ANEXO 4 – LICENÇA DE INSTALAÇÃO DO TRANSFORMADOR CEDIDA PELA SEMAM NO ANO DE 2012	56
ANEXO 5 – PÁGINA 1 DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA CONTRA O MUNICÍPIO DE FORTALEZA PELA CONSTRUÇÃO DO VIADUTO REITOR ANTÔNIO MARTINS FILHO	57
ANEXO 6 – PÁGINA 24 DA SENTENÇA DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA CONTRA O MUNICÍPIO DE FORTALEZA	58

1 INTRODUÇÃO

O licenciamento ambiental é um processo preponderante para a transparência, controle e fiscalização de atividades ou empreendimentos que causam degradação ambiental no meio que estão inseridos. No entanto, diante das diversas artimanhas políticas no Brasil, algumas obras, inclusive públicas, apresentam fraudes em algumas etapas do procedimento citado, de forma a impactar negativamente o Meio Ambiente. (FILHO, 2016)

Um grande exemplo encontrado na cidade de Fortaleza é o viaduto Reitor Antônio Martins Filho, o qual foi construído invadindo parte do Parque Estadual do Cocó, que é uma Unidade de Conservação de Proteção Integral. Além de tal descaso, a obra não apresenta um Estudo de Impacto ambiental, parte fundamental no processo de Licenciamento de uma construção do porte do viaduto.

Além do descaso ambiental e do não cumprimento da lei, a construção de viadutos em área urbana adensada é uma prática considerada ultrapassada por diversos urbanistas e ambientalistas ao redor do mundo, os quais aderem práticas sustentavelmente mais viáveis e que realmente melhorem o problema da mobilidade urbana que é um grande impasse em diversas cidades. Atualmente o foco do urbanismo é a cidade para as pessoas e não para os automóveis. (SOUSA, 2017)

Inúmeras metrópoles ao redor do mundo desativaram viadutos que cortam centenas de metros dos seus centros urbanos, e os readaptaram afim de proporcionar uma melhor qualidade de vida para a população. Cidades como Nova York e Seul, transformaram alguns de seus viadutos em jardins verticais, e permitiram o livre acesso a pedestres. Com isso, toda a população foi beneficiada, pois o ar fica mais limpo, a cidade mais bela naturalmente, além da valorização comercial de empreendimentos ao redor, que obtiveram mais lucros.

O objetivo deste trabalho é esclarecer as diversas etapas do processo de Licenciamento Ambiental, bem como abordar a ilegalidade que ocorreu com o viaduto presente na Avenida Antônio Sales, mostrando documentos que comprovam a irregularidade da construção e outras soluções que poderiam ter sido desenvolvidas no mesmo trecho, assim como a união da população que sempre se manifestou de forma conjunta a não criação do imenso amontoado de concreto no meio de um Parque Estadual.

Depois de apresentada, essa monografia servirá como uma crítica para as autoridades que usam de artifícios políticos para desenvolverem projetos de interesse próprio, mesmo que tais ações causem descasos inestimáveis com o Meio Ambiente e com a população. Além disso, também servirá para expor o poder das manifestações quando realizadas de forma conjunta e com propósito claro. Outra justificativa pelo qual o trabalho foi feito é expor para as entidades estudantis e governamentais, o modelo ultrapassado da criação de rodovias, as quais estão sendo substituídas por medidas mais sustentáveis em diversos países desenvolvidos.

A metodologia para a busca de informações ocorreu principalmente de pesquisas feitas na constituição federal, bem como em leis de todos os entes federativos. Visitas à SEUMA, SEMACE e 6ª Vara da Justiça Federal foram preponderantes para a conclusão do trabalho. Bem como a recorrência a artigos, blogs, revistas, livros e outros trabalhos acadêmicos.

Este trabalho foi dividido em três principais partes, as quais foram subdivididas em tópicos. A primeira delas é referente ao conceito de licenciamento ambiental, contexto histórico do mesmo no nosso País, além de explicar algumas das fases características do procedimento de alcançar as licenças ambientais. A segunda parte trata da construção do viaduto já citado, mostrando um pouco da história do Parque Estadual do Cocó e expondo através de imagens, notícias, relatos e documentos o descaso do poder público na construção de um viaduto erguido de forma inadequada, bem como as manifestações populares de divulgação internacional contra o empreendimento. Por fim, foi esclarecido o conceito de mobilidade urbana, e exemplificado, como diversos países readaptaram seus viadutos a fim de proporcionar uma melhor qualidade de vida para seus habitantes.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivos Gerais

Discutir o Licenciamento Ambiental no Brasil dando ênfase para a construção de rodovias e viadutos, por meio da análise do viaduto localizado na Avenida Antônio Sales no município de Fortaleza-Ce.

2.2 Objetivos específicos

- Mostrar as diversas fases da obra do Viaduto da Avenida Antônio Sales, a qual se encontra dentro do Parque Estadual do Cocó.
- Apresentar o Licenciamento Ambiental da obra.
- Identificar e caracterizar os movimentos existentes durante a construção do viaduto.
- Descrever a estrutura e a forma de participação popular no Ocupe Cocó, a maior mobilização contra a construção do empreendimento.
- Apontar os impactos ambientais e sociais trazidos pelo viaduto, tanto na fase de instalação, quanto na fase de operação até os dias atuais.
- Trazer exemplos de casos de requalificação de viadutos que trouxeram benefícios sustentáveis e sociais.

3 METODOLOGIA

Neste tópico iremos informar quais os métodos foram utilizados para realizar a pesquisa, quais os instrumentos usados para a coleta de dados e os indivíduos participantes da investigação. Nessa pesquisa utilizei a abordagem qualitativa.

Para a fundamentação teórica, a Constituição Federal foi consultada, bem como da Lei Complementar 140 de 08 de dezembro de 2011, e de algumas resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA).

No estudo de caso, foi utilizado como instrumento de coleta de dados uma análise de documentos. Inicialmente, recorri à SEUMA através do Sistema Eletrônico do Serviço de Informações ao Cidadão. Após cerca de quarenta dias, me foi enviada quatro licenças relativas ao empreendimento em questão, as quais eram as únicas existentes no órgão, segundo o funcionário que as me enviou. Três delas são referentes às licenças de instalação, as quais foram realizadas de dois em anos e a quarta se referia à licença para o corte de árvores do Parque Estadual do Cocó antes do período da construção. Ambas estão inseridas como anexo no fim desse trabalho, titulados como Anexo 1, 2, 3 e 4.

Após a obtenção destas licenças, ocorreu uma ida à SEMACE com a finalidade de se obter o EIA/RIMA da obra. Pesquisei por algumas horas na biblioteca da sede do órgão e não o encontrei, sendo indicado a procurar a SEUMA novamente. Chegando às dependências dessa secretaria, e após alguns encaminhamentos dos funcionários, concluiu-se que o tal estudo estava na SEINF e só seria disponibilizado através do E-SIC.

A solicitação foi feita, e desta vez, em poucos dias obtive-se êxito. O RIMA enviado era referente ao Programa de Transporte Urbano de Fortaleza, o qual não mencionava especificamente os impactos trazidos pela obra do viaduto Reitor Antônio Martins Filho.

Em seguida, necessitou-se do processo de Ação Civil Pública que foi emitido em julho de 2013. Em ida até a 6ª Vara da Justiça Federal do Estado do Ceará, não foi obtido êxito, já que não conhecia o número do processo em questão. Logo depois, uma ida até a Procuradoria da República no Estado do Ceará foi necessária, onde em alguns minutos a petição inicial do processo de Ação Civil Pública foi disponibilizada de forma impressa.

Na parte que descreve sobre a ocupação do Parque Estadual do Cocó, as informações foram extraídas de um artigo especificado nas referências, bem como nas

inúmeras entrevistas e reportagens que circularam na época nos principais meios de comunicação.

No tópico referente à mobilidade urbana, e à requalificação de viadutos ao redor do mundo, as informações foram extraídas principalmente em blogs e canais de arquiteturas.

Todas as análises foram feitas e redigidas em tópicos e subtópicos apresentadas com imagens e mapas que envolvem, principalmente, os entraves da construção do viaduto em questão.

4. LICENCIAMENTO AMBIENTAL

4.1 Histórico do Licenciamento Ambiental no Brasil

Durante vários anos após a revolução industrial, o mundo vivenciou inúmeros casos de degradação ambiental visíveis e muito pouco discutidos já que o crescimento econômico advindo por parte das indústrias, desmatamento, construção civil, dentre outros, era preponderante para atender as necessidades do sistema capitalista, deixando de lado o bem-estar social e ambiental.

Nos Estados Unidos da América, em 1969, que se deu início a primeira manifestação, de maneira institucionalizada, das políticas relacionadas à conservação do Meio Ambiente com a criação do NEPA (National Environmental Policy Act), regulamentando, em 1970, o processo de Avaliação de Impacto Ambiental – AIA, como um instrumento da sua política ambiental. Esse instrumento legal designava os princípios e os objetivos da política de meio ambiente estadunidense, exigindo que qualquer empreendimento impactante deva apresentar as seguintes atividades: identificação dos impactos trazidos ao Meio Ambiente, tão quanto os impactos negativos da proposta, relação de impactos trazidos em um curto período de tempo, melhorias e possíveis soluções para impactos em longo prazo e, por fim, uma definição muito clara dos impactos que ocorreriam caso a proposta fosse definitivamente aceita, e o empreendimento fosse construído. (Brasília, 2009)

Anos depois, em junho de 1972, foi realizada a I Conferência Mundial de Meio Ambiente, na cidade de Estocolmo, a qual representou um marco de mudança nas questões socioambientais na política de desenvolvimento de países mais avançados e também os que estavam em desenvolvimento. Desde essa época, inúmeros foram os

avanços tanto legislativos, quanto por parte da conscientização da população mundial relacionados ao Meio Ambiente.

No Brasil, foram os órgãos financeiros estrangeiros os primeiros a tentar a aplicação de AIA, os quais exigiam a avaliação para conceder crédito para obras públicas. Com isso, o Governo brasileiro sancionou em 1981, a Lei nº 6.938 que estabelece a Política Nacional do Meio Ambiente e cria o Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, a qual abrangia fundamentos para a conservação ambiental no país, os quais vêm sendo regulamentados por meio de decretos, resoluções dos Conselhos Nacional, Estaduais e Municipais, normas e portarias. (Brasília, 2009)

Inicialmente o Licenciamento Ambiental abrangia apenas indústrias de transformação, em seguida, começou a abranger projetos de infraestrutura governamentais e atividades de empresas privadas, em seguida englobando projetos de extensão urbana, atividades agropecuárias e de turismo, os quais possam causar possíveis degradações ambientais.

4.2 O conceito de Licenciamento Ambiental

É a partir do CONAMA, órgão criado em 1982 pela Lei nº 6.938/81, o qual possui caráter consultivo e deliberativo do Sistema Nacional do Meio Ambiente, que definimos o conceito de Licenciamento Ambiental de acordo com o primeiro parágrafo da Resolução de número 237:

Licenciamento Ambiental: é um procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso.

Dessa forma, licenciamento ambiental é uma autorização cedida pelo órgão público competente à uma pessoa jurídica, física ou ao um empreendedor caso a atividade executada pela mesma seja potencialmente poluidora. Tal autorização é dividida em três fases: uma durante o estudo da possível localização da obra, uma durante a construção, e a terceira ao decorrer do funcionamento.

De acordo com a Lei Complementar 140, de 08 de dezembro de 2011, a qual disciplina a competência comum para as questões ambientais, fixando normas para a cooperação entre a União, os Estados, Distrito Federal e os Municípios, tem designado

no Art. 3 os objetivos fundamentais no exercício da competência comum dos entes federativos, os quais são citados nos parágrafos abaixo:

- I - proteger, defender e conservar o meio ambiente ecologicamente equilibrado, promovendo gestão descentralizada, democrática e eficiente;
- II - garantir o equilíbrio do desenvolvimento socioeconômico com a proteção do meio ambiente, observando a dignidade da pessoa humana, a erradicação da pobreza e a redução das desigualdades sociais e regionais;
- III - harmonizar as políticas e ações administrativas para evitar a sobreposição de atuação entre os entes federativos, de forma a evitar conflitos de atribuições e garantir uma atuação administrativa eficiente;
- IV - garantir a uniformidade da política ambiental para todo o País, respeitadas as peculiaridades regionais e locais

Com isso, pode-se afirmar que é dever dos entes federativos garantir não só a proteção e e conservação do meio ambiente, mas também evitar a sobreposição de atuação das três esferas governamentais, buscando uma gestão mais eficiente e sem conflitos de interesses. Além de assegurar a homogeneidade da Política Ambiental no País, levando em consideração às diversidades de cada região e localidade.

Além de designar os objetivos de todos os entes federativos, a Lei Complementar 140, também estabelece de forma mais clara quais empreendimentos devem ser licenciados pelos órgãos federais, estaduais e municipais. Segundo o Art. 7, é dever da União licenciar empreendimentos localizados ou desenvolvidos conjuntamente no Brasil e em país limítrofe, no mar territorial; na plataforma continental ou na zona econômica exclusiva; em unidades de conservação instituídas pela União; que se localizem em dois ou mais estados; de propriedade indígena; de caráter militar ou que utilizem energia nuclear.

O Art. 9 da mesma lei complementar é referente aos empreendimentos que devem ser licenciados por cada município, os quais apresentam impacto ambiental de âmbito local, sendo responsabilidade do conselho estadual de meio ambiente estabelecer os critérios de porte, potencial poluidor e natureza da atividade.

Para os estados, compete a esse ente federativo a competência residual, aquelas que não estejam conferidas à União nem aos municípios.

Como relatado na Lei Complementar 140, um empreendimento só poderá ser licenciado por um ente federativo, e caso haja interesse por parte dos outros entes, os mesmos só poderão se manifestar dirigindo-se ao órgão responsável pela licença, e essa

manifestação não será vinculante. Dessa forma, os múltiplos processos de licenciamento ambiental tendem a chegar ao fim.

Qualquer processo de Licenciamento Ambiental tem como objetivo fornecer licença, as quais são expedidas pelo Poder Público e são classificadas nas seguintes fases: Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI), Licença de Operação (LO), as quais podem ser expedidas de forma única ou subsequente, dependendo das características da obra a ser licenciada.

Segundo a Resolução 237 do CONAMA já relatada nesse tópico, o Art. 8 esclarece basicamente como cada fase é caracterizada:

- I - Licença Prévia (LP) - concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação;
- II - Licença de Instalação (LI) - autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante;
- III - Licença de Operação (LO) - autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação.

Diante do artigo citado, fica claro que a LP é concedida na fase inicial do empreendimento, a qual aprova a localização e legitima a viabilidade ambiental, estabelecendo insumos básicos para a liberação das demais licenças. A LI permite a instalação da obra ou atividade de acordo com as especificações já aprovadas, as quais incluem as medidas que garantem o controle ambiental, por exemplo, e são preponderantes para a retirada da licença. Já a LO permite a operação da atividade ou da organização, depois de uma verificação dos requisitos das licenças anteriores a ela, além de também exigir medidas de controle ambiental e outras condicionantes relativas à essa licença.

Segundo o Art. 18 Resolução 237 do CONAMA, cada tipo de licença possui um prazo de atuação. A primeira citada não pode ultrapassar os cinco anos de validade, a segunda não pode ultrapassar seis anos, já a terceira não pode ultrapassar os dez. Sendo que a LP e a LI podem ser prorrogadas. Na Licença de Operação, a renovação deve ser requerida com até 120 dias do seu vencimento.

Os prazos de análise para cada tipo de licença podem ser diferenciados, referentes às peculiaridades e características da ação ou do empreendimento, levando cerca de seis meses da data do requerimento ao ato de deferimento ou indeferimento. Em casos que necessita o EIA/RIMA para o processo, o prazo tem um acréscimo, o qual pode chegar até doze meses. As datas em que são elaborados os estudos ambientais não são contadas no prazo para tirar a licença. Cabe ressaltar que qualquer alteração nos limites do processo só ocorrerão caso haja um consenso entre o empreendedor e órgão público licitante de acordo com o Art. 14 da Resolução 237 do CONAMA.

4.3 Estudo de Impacto Ambiental

Segundo a Resolução CONAMA 001/1986, Estudo de Impacto Ambiental (EIA) é o conjunto de estudos técnicos realizados por uma equipe interdisciplinar, que oferecem informações detalhadas sobre os possíveis impactos ambientais trazidos física, química ou biologicamente, econômica e socialmente, bem com os impactos culturais, ao meio ambiente, causados por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas.

Esse estudo é de extrema importância para o licenciamento da obra ou atividade, nele são apresentados de forma técnica todos os possíveis impactos advindos com o empreendimento, ficando a cargo da pessoa física ou jurídica as despesas com profissionais e elaboração do estudo.

A diante, temos um trecho do Art. 225 da Constituição brasileira que também menciona a respeito da realização do EIA: “exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade.”

Em relação ao artigo da Constituição citado acima, alguns tópicos podem ser considerados preponderantes, como mencionado por Machado (2000, p.188):

- 1) O EIA deve ser anterior à autorização da construção e/ou autorização da atividade. Sendo que a cada novo licenciamento, poderá ser exigido um novo estudo.
- 2) Outro ponto notório é que o Estudo de Impacto Ambiental deve ser exigido pelo Poder Público. A regra constitucional não prevê caso a caso os Estudos de Impacto, essa tarefa é designada à legislação ordinária.
- 3) A norma constitucional diferencia instalação de obra e funcionamento da atividade. Para as mesmas pode ser necessário o EIA, desde que haja a

possibilidade de presença significativa de degradação ambiental por parte da atividade.

4) Outro ponto importante é que o Estudo de Impacto Ambiental deverá ser informado ao público. Desde que não revele um segredo industrial, devidamente constatado. Portanto, é dever do Poder Público levar o estudo a conhecimento da população por meio de um órgão de publicação adequado.

Com isso, fica claro a necessidade de um EIA a cada licenciamento, o qual deve ser exigido pelo Poder Público. Além de tudo, a Constituição deixa clara a obrigatoriedade de transparência em relação a população, sendo dever do Poder público garantir que a informação seja repassada por um órgão de publicação adequado.

O EIA deve apresentar diversas informações, dentre elas as consequências do empreendimento ou atividade no local instalado e em área de influência, levando em consideração o meio físico, biológico e socioeconômico, além da caracterização detalhada da área antes de o projeto ser instalado. Outra parte importante do estudo é identificar quais impactos são positivos e negativos, mostrando sua magnitude, tempo de duração, grau de reversibilidade, dentre outros. Também faz parte do estudo definir quais medidas mitigadoras serão utilizadas para conter os impactos negativos, e que parâmetros serão utilizados para conter a eficiência delas. Indicar quais serão os programas de monitoramento dos impactos, além de estabelecer que fatores serão considerados. Corresponde também à composição do EIA segundo o Art. 6 do CONAMA 01/86, o qual designa o mínimo que se deve conter no estudo de impacto ambiental:

I - Diagnóstico ambiental da área de influência do projeto completa descrição e análise dos recursos ambientais e suas interações, tal como existem, de modo a caracterizar a situação ambiental da área, antes da implantação do projeto, considerando:

a) o meio físico - o subsolo, as águas, o ar e o clima, destacando os recursos minerais, a topografia, os tipos e aptidões do solo, os corpos d'água, o regime hidrológico, as correntes marinhas, as correntes atmosféricas;

b) o meio biológico e os ecossistemas naturais - a fauna e a flora, destacando as espécies indicadoras da qualidade ambiental, de valor científico e econômico, raras e ameaçadas de extinção e as áreas de preservação permanente;

c) o meio socioeconômico - o uso e ocupação do solo, os usos da água e a socioeconômica, destacando os sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos.

II - Análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazo, temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais.

III - Definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, entre elas os

equipamentos de controle e sistemas de tratamento de despejos, avaliando a eficiência de cada uma delas.
IV - Elaboração do programa de acompanhamento e monitoramento (os impactos positivos e negativos, indicando os fatores e parâmetros a serem considerados).

Após a conclusão do EIA, que compreende um levantamento científico, realizado conseguinte a inúmeras análises laboratoriais e estudos de campo, dar-se início a confecção do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA). O qual apresenta de maneira clara e objetiva aquilo que foi pesquisado no estudo. As informações do RIMA devem ser traduzidas em linguagem acessível, ilustradas por mapas, cartas, quadros, gráficos de modo fique claro as vantagens e desvantagens do projeto, bem como os impactos advindos. (NATIVA, 2016)

Não são todos os empreendimentos e atividades que necessitam do EIA/RIMA, o Art. 2 do CONAMA 001/86 ao decorrer de seus parágrafos deixa claro que necessitam do estudo e, por conseguinte o relatório, os quais deverão receber aprovação pelo ente federativo responsável, empreendimentos como rodovias de duas ou mais faixas, portos, terminais de petróleo, oleodutos, aterros sanitários, usinas de geração de energia, complexos de unidades industriais, projetos urbanísticos acima de 100 ha, dentre outros que possam causar grandes impactos ambientais, tanto na instalação como na operação.

4.4 Participação Popular

O princípio da participação popular na esfera ambiental representa o anseio da sociedade de participar dos assuntos que afetam o meio ambiente. Trata-se da defesa do interesse difuso de proteção ambiental, o qual direciona a intervenção da população para esse assunto específico e de seu interesse direto. (FROTA, 2009)

A população possui esse direito de participação assegurado de acordo com o Art. 225 da Constituição Federal de 1988, o qual descreve que:

Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Após a especificação na Constituição, em janeiro de 1992, na Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, ocorrida no Rio de Janeiro foi que surgiu o primeiro documento que define o princípio da participação popular na causa

ambiental que foi a Declaração do Rio de Janeiro sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. Em seu décimo princípio está descrito que:

A melhor maneira de tratar questões ambientais é assegurar a participação, no nível apropriado, de todos os cidadãos interessados. No nível nacional, cada indivíduo deve ter acesso adequado a informações relativas ao meio de que disponham as autoridades públicas, inclusive informações sobre materiais e atividades perigosas em suas comunidades, bem como a oportunidade de participar em processos de tomada de decisões. Os Estados devem facilitar e estimular a conscientização e a participação pública, colocando a informação à disposição de todos. Deve ser propiciado acesso efetivo a mecanismos judiciais e administrativos, inclusive no que diz respeito a compensação e reparação de danos.

O princípio descrito acima deixa clara a importância da participação de todos os cidadãos interessados, bem como o acesso de forma efetiva aos mecanismos judiciais e administrativos. Também foi mencionada a transparência de informações sobre atividades perigosas e que causem algum dano às comunidades da população que manifesta interesse. Além do que já foi citado, fica claro que o Estado deve facilitar e estimular a conscientização e a participação pública.

4.4.1 Audiência Pública

Levando em consideração a principal atividade do Licenciamento Ambiental, que é a avaliação dos impactos ambientais, é coerente a participação da sociedade na tomada de decisões, e isso é estabelecido por meio de estratégias de participação popular.

Com a publicação dos requerimentos de licença ambiental, a população pode se inteirar acerca de quais empreendimentos estão se instalando e é dada a oportunidade de manifestação.

Todos os processos de licenciamento ambiental requerem a participação da população, porém em alguns casos, aqueles que necessitam de um EIA/RIMA, a participação popular atinge o último nível, a audiência pública.

Assim, a Resolução CONAMA nº 009/87 prevê que:

Art. 1º - A Audiência Pública referida na RESOLUÇÃO/conama/N.º 001/86, tem por finalidade expor aos interessados o conteúdo do produto em análise e do seu referido RIMA, dirimindo dúvidas e recolhendo dos presentes as críticas e sugestões a respeito.
Art. 2º - Sempre que julgar necessário, ou quando for solicitado por entidade civil, pelo Ministério Público, ou por 50 (cinquenta) ou mais cidadãos, o Órgão de Meio Ambiente promoverá a realização de audiência pública.

§ 1º - O Órgão de Meio Ambiente, a partir da data do recebimento do RIMA, fixará em edital e anunciará pela imprensa local a abertura do prazo que será no mínimo de 45 dias para solicitação de audiência pública.

§ 2º - No caso de haver solicitação de audiência pública e na hipótese do Órgão Estadual não realizá-la, a licença concedida não terá validade.

§ 3º - Após este prazo, a convocação será feita pelo Órgão Licenciador, através de correspondência registrada aos solicitantes e da divulgação em órgãos da imprensa local.

§ 4º - A audiência pública deverá ocorrer em local acessível aos interessados.

§ 5º - Em função da localização geográfica dos solicitantes, e da complexidade do tema, poderá haver mais de uma audiência pública sobre o mesmo projeto de respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA.

Art. 3º - A audiência pública será dirigida pelo representante do Órgão licenciador que, após a exposição objetiva do projeto e do seu respectivo RIMA, abrirá as discussões com os interessados presentes.

Art 4º - Ao final de cada audiência pública será lavrada uma ata sucinta

Parágrafo Único -Serão anexadas à ata, todos os documentos escritos e assinados que forem entregues ao presidente dos trabalhos durante a seção.

Art. 5º - A ata da(s) audiência(s) pública(s) e seus anexos, servirão de base, juntamente com o RIMA, para a análise e parecer final do licenciador quanto à aprovação ou não do projeto.

Como citado, o Art. 1 da Resolução 09 do CONAMA prevê que a audiência pública tem a finalidade de apresentar aos envolvidos as informações pertinentes no RIMA, tirando dúvidas e recolhendo sugestões e críticas dos presentes na sessão. Também fica claro no Art. 2 da mesma resolução do CONAMA, que a audiência pública ocorrerá por parte do órgão responsável caso cinquenta ou mais cidadãos requeiram, ou haja uma solicitação por entidade civil. Caso ocorra uma solicitação, e a audiência não vier a ocorrer, a licença referente não terá validade. Este tipo de participação popular ocorrerá em uma local de fácil acesso aos solicitantes, podendo ocorrer mais de uma vez, dependendo da localização geográfica dos envolvidos.

O Art. 3 destaca que o órgão licenciante apresentará de forma objetiva o projeto, e o RIMA, em seguida será iniciada uma discussão com todos os presentes interessados. Segundo os Arts. 4 e 5 da referida Resolução do CONAMA, ao final de cada audiência será lavrada uma ata sucinta, a qual servirá de base, juntamente ao Relatório de Impacto Ambiental, para comprovações e conclusões após o parecer final do órgão licenciador.

4.5 Licenciamento Ambiental e Crime

Após as inúmeras especificações referentes às resoluções do CONAMA já citadas, em 1988 foi criada a lei 9605/98, referente à Crimes Ambientais, a qual sanciona quem agride o meio ambiente. Diante de diversos artigos, podemos citar alguns referentes à crimes relacionados ao Licenciamento Ambiental, essas infrações tanto podem ser

caracterizadas por parte do descumprimento das normas legais por parte do licenciante, quanto por parte do agente público responsável, além de crimes contra a administração pública e/ou impedimento da ação fiscalizadora por parte do Poder Público.

O Art. 60 da Lei 9605 de 12 de fevereiro de 1998 especifica que:

Construir, reformar, ampliar, instalar ou fazer funcionar, em qualquer parte do território nacional, estabelecimentos, obras ou serviços potencialmente poluidores, sem licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes, ou contrariando as normas legais e regulamentares pertinentes: Pena - detenção, de um a seis meses, ou multa, ou ambas as penas cumulativamente.

Mediante o artigo citado, fica claro que não há isenções a qualquer tipo de empreendimento que possua potencial poluidor no País. A lei também exige que obras, serviços, atividades devam apresentar autorizações válidas, ou seja, não estejam vencidas. Age com inegável dolo eventual quem continua operando com a licença ou autorização com validades expiradas. Contudo, o dolo é inexistente, caso o proprietário tenha recorrido a uma nova licença no tempo permitido, porém, ainda está tentando cumprir as exigências do órgão público ambiental competente. O artigo citado criminaliza o não cumprimento do que está sendo estabelecido pela licença e/ou autorização, admitindo que tais documentos não existam apenas para cumprir uma burocracia. O descumprimento dessas normas legais não é apenas referente à índices de poluição, mas à qualquer desobediência na parte administrativa. Alguns exemplos podem ser citados, como: fornecer informações não condizentes, deixar de cumprir ações que garantem o monitoramento da obra, produzir uma quantidade de resíduos superior a permitida, dentre outras. (MACHADO, 2000, p. 268)

Outro ato criminoso, que consta no Art. 66 da lei 9605/98 é: “Fazer o funcionário público afirmação falsa ou enganosa, omitir a verdade, sonegar informações ou dados técnico-científicos em procedimentos de autorização ou de licenciamento ambiental”.

Esse artigo condena quem por algum motivo, dispõe informações falsas, ou tenta burlar os questionamentos do funcionário público do órgão responsável pelo licenciamento com a finalidade de obter benefícios próprios, os quais quando identificados sofrem como pena reclusão e multa.

5. VIADUTO REITOR ATÔNIO MARTINS FILHO

5.1 O Parque Estadual do Cocó

Anteriormente ocupado por salinas, o atual Parque Estadual do Cocó teve na década de 70 as primeiras manifestações a favor da sua proteção, as quais resultaram em 1977 numa declaração de utilidade pública para desapropriação que resultou na não construção do que seria a sede do Banco do Nordeste Brasileiro. Em 11 de novembro de 1983, o decreto municipal número 5.754 deu a denominação de Parque Adhail Barreto àqueles 10 hectares. (LOPES, 2010)

No final dos anos 80, o decreto estadual número 20.253 cria o Parque Ecológico do Cocó, o qual foi expandido no ano de 1993, ocupando 1155,2 hectares. Apenas no ano de 2017, que o Parque foi regulamentado, passando a ser chamado de Parque Estadual do Cocó. Atualmente, o mesmo corresponde a uma área de 1572 hectares e se tornou uma Unidade de Conservação de Proteção Integral. Devido à sua vasta dimensão, o parque se estende por toda a zona leste da cidade, passando por 15 bairros, seguindo todo o curso do Rio Cocó em Fortaleza, da divisa da metrópole com Maracanaú até sua foz onde deságua no Oceano Atlântico.

Presente na vida de muitos fortalezenses, ano após ano o número de visitantes só aumenta, à medida que, cada vez mais pessoas passam a conhecer os atrativos do local. Os domingos são os dias mais movimentados, nele se encontram inúmeros ciclistas, crianças brincando, famílias fazendo picnics, dentre outras atividades. Como visto mais a frente na figura 1.

As trilhas existentes também são grandes atrativos para os visitantes, os quais podem ter um contato maior com a natureza. O passeio de barco é outra novidade no parque, e perdura por cerca de 20 minutos, fazendo que seja possível conhecer com maiores detalhes a beleza do local. (SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE, 2018)

Figura 1 – Visitantes em um domingo de sol no Parque do Cocó.

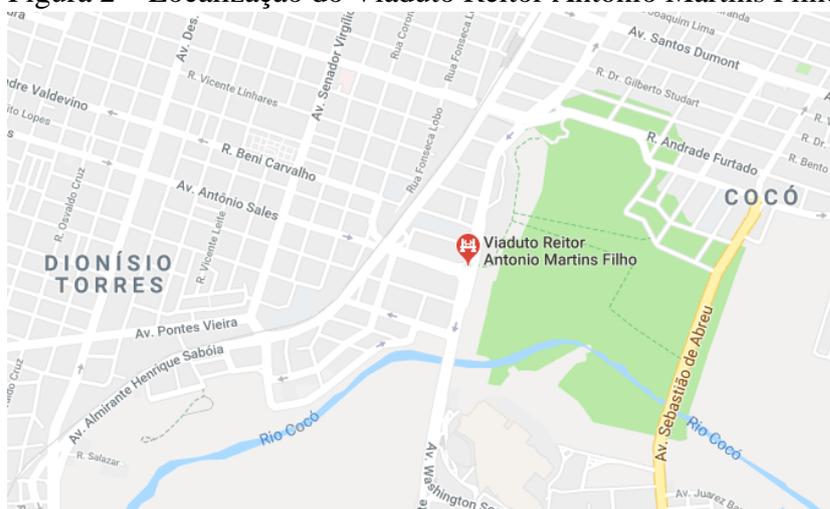


Fonte: (SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE, 2018)

5.2 Caracterização da obra do viaduto

O viaduto Reitor Antônio Martins Filho se encontra na cidade de Fortaleza, capital do Ceará, no cruzamento das avenidas Antônio Sales e Engenheiro Santana Júnior, localizado no bairro Cocó, que possui cerca de 20 mil habitantes, de acordo com a Secretaria Executiva Regional II, o qual engloba a área do Parque Estadual do Cocó, atualmente, uma das áreas mais valorizadas na cidade. Essa localização pode ser visto de forma mais precisa a seguir, na Figura 2.

Figura 2 – Localização do Viaduto Reitor Antônio Martins Filho



Fonte: Google Maps

Em julho de 2013, a prefeitura deu início a construção do empreendimento atreladas à muitas discussões, principalmente no assunto que toca a devastação ambiental de uma área significativa do parque e a forma de mobilidade urbana mais sustentável presente em diversos países, gerando, assim, diversos impasses judiciais. (PREFEITURA DE FORTALEZA, 2014)

Segundo a petição inicial do processo de Ação Civil Pública de Nº 0009740-96.2013.4.05.8100, a qual se encontra no ANEXO 5 deste trabalho, e foi feita logo após o início da obra, a construção do viaduto faz parte de um megaprojeto de mobilidade urbana para Fortaleza, chamado TRANSFOR - Programa de Transporte Urbano de Fortaleza, assim como inúmeras outras obras ao redor da cidade.

De acordo com a página cinco desta petição inicial:

O TRANSFOR foi licenciado, inclusive com EIA-RIMA, dentro de um contexto globalizante e generalizador, ou seja, no seu todo, sem que analisassem as especificidades de cada obra individualmente considerada.

Para dar início às obras do viaduto, foi concedida uma autorização pela SEUMA ao empreendedor permitindo, no dia 21 de junho de 2013, o corte de 133 árvores de espécies como castanhola e algodão da praia, além do replantio de 23 plantas localizadas em área de influência direta do projeto. As condições impostas pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente para compensar os impactos ambientais advindos com esse desmatamento foram brandas, as quais consistiam em efetuar o plantio, na área de entorno do empreendimento, de três mudas de porte semi-adulto para cada planta sacrificada. Outras medidas que deviam ser adotadas pelo empreendedor eram cumprir rigorosamente as legislações ambientais em todos os âmbitos federativos, observar rigorosamente os procedimentos de segurança do trabalho para realização do desmatamento e replantio, além de destinar corretamente os resíduos sólidos da atividade e a passível fiscalização e monitoramento por parte da SEUMA. A citada autorização se encontra no final deste trabalho titulado como Anexo 1.

Já a LI, preponderante para o início da construção, segue os mesmos princípios do EIA/RIMA, já que a mesma foi concedida englobando todo o Projeto de Implantação do Corredor de Transporte I, o qual faz parte do Programa citado anteriormente. A primeira vez que a Licença de instalação foi concedida ocorreu no dia 10 de novembro de 2006, subsequentemente suas renovações ocorreram no dia 08 de novembro de 2009 e 19 de outubro de 2012 de acordo com os Anexos 2, 3 e 4, respectivamente, todas concedidas pela SEMAM. Isso nos mostra o total descaso com as questões ambientais e legislativas envolvidas, já que a obra do viaduto começou somente no ano de 2013, e inegavelmente era preciso uma licença de instalação específica para tal empreendimento.

A irregularidade do licenciamento impacta toda a segurança da obra gerando acidentes e diversos outros danos. Como o licenciamento só citava desmatamento, nenhuma das outras consequências advindas do empreendimento foram avaliadas e criadas alternativas de mitigação. A principal função do EIA/RIMA e do licenciamento é mitigar os impactos negativos, identificando previamente para que sua mitigação e compensação sejam mais eficazes e precisas. Tal irregularidade impossibilitou, por exemplo, uma medida de proteção ao pedestre, ao ciclista e à paisagem, sendo que a implantação de uma faixa de pedestre ocorreu depois de dezenas de acidentes e inicialmente cobria apenas metade da via.

Muito tempo depois, a faixa foi deslocada (após verificar que a proximidade a curva tinha aumentado o número de acidentes), sendo que o deslocamento hoje para um ponto após a curva abrangendo as duas mãos melhorou a travessia, mas custou diversos acidentes e feridos, como mostra a seguir a Tabela 1. Essa tabela foi disponibilizada pelo Sistema de Informação de Acidentes (SIAT) desenvolvido pela Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), através do E-SIC.

A seguir temos dados claros que mostram que os impactos só foram sendo mitigados após a implantação num processo lento de tentativas frustradas sem estudos necessários e um total descaso com a vida humana. Isto fica claro na Tabela 1, que mostra a quantidade ascendente do número de acidentes no cruzamento do viaduto pós-obra. Anos depois que o mesmo número cai.

As imagens 3 e 4 mostram o posicionamento das faixas de pedestre, inicialmente desalinhadas, desfavorecendo os pedestres, e anos depois consertadas. A figura 5 mostra o dia que o viaduto foi liberado, onde não havia sequer faixa de pedestre. Estes fatos deixam claros a falta que um Estudo Impacto Ambiental faz, até mesmo em relação à mobilidade urbana no local.

Tabela 1 – Número de Acidentes no cruzamento da Av. Engenheiro Santana Jr. e Antônio Sales.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ACIDENTES TOTAIS	24	27	25	30	24	11	4
ACIDENTES COM VÍTIMAS*	5	6	6	3	5	4	2
ATROPELAMENTOS	0	1	0	0	0	1	0

* Incluindo atropelamento

Fonte: (2019, AMC)

Figura 3 – Imagem de satélite atual das faixas de pedestres nas vias.



Fonte: (Google Street View, 2019)

Figura 4 – Vista aérea das faixas de pedestre deslocadas sob o viaduto em 2014.



(Fonte: Site da Prefeitura de Fortaleza, 2014)

Figura 5 – Primeiro dia de liberação do viaduto no Cocó.



Fonte: (Opovo, 2014)

Mesmo diante do descaso com o Direito Ambiental e das manifestações coerentes por parte da população, o viaduto foi construído e entregue para a população na semana do dia 23 de outubro de 2014, segundo matéria do jornal O Povo feita neste mesmo dia:

“Até o fim desta semana, a Prefeitura afirma que vai liberar o viaduto da Avenida Engenheiro Santana Júnior, chamado de nível 1, que liga o Papicu à avenida Washington Soares, e também o sentido inverso, da Washington Soares ao Papicu - nível zero. A conclusão de toda a obra é mantida para este mês, afirma o prefeito Roberto Cláudio (Pros).”

A obra durou mais de um ano, e até os dias de hoje o viaduto em questão continua em operação, mesmo não cumprindo seu principal objetivo que é facilitar a mobilidade urbana em seu entorno.

5.3 Ação Civil Pública

Durante a polêmica construção do viaduto foi feita uma Ação Civil Pública com Pedido Liminar, representado pelo Anexo 5, de Número 0009740-96.2013.4.05.8100 e que se encontra na 6ª Vara da Justiça Federal do Ceará, em face do Município de Fortaleza e a União Federal com a finalidade de investigar as repercussões da obra, tendo em vista suposta irregularidade ambiental na derrubada de árvores do Parque Estadual do Cocó bem como a ausência do EIA/RIMA.

A ação em questão deixa clara que a SEMAM licenciou o Programa de Transporte Urbano de Fortaleza emitindo uma Licença Prévia em abril de 2003, com número de processo 1117/02. E para emitir a licença de instalação, solicitou apenas um Plano de Controle Ambiental (PCA) para cada grupo de oito obras do Programa citado, com o objetivo de apresentar de forma mais detalhada uma avaliação ambiental dos casos. No entanto, é evidente que o PCA não apresenta a complexidade de um EIA, visto que seria necessário o Estudo de Impacto Ambiental na obra do viaduto, devido ao potencial agressivo ao meio ambiente, tão quanto à invasão em terrenos de mangue. (BRASIL, 2013, p. 5)

Também segundo a Ação, além do descaso advindo do desmatamento, a Secretaria do Patrimônio da União afirma que a área do empreendimento em questão está situada em terrenos da marinha, sendo, portanto, considerada bem da União, assim como todos os recursos existentes no interior dessa região. Dessa forma, o uso e ocupação dessas propriedades estariam sujeito ao SPU e sua legislação vigente. Ficando claro que o ente federativo responsável pelas licenças é a União, a qual não adere o PCA como

instrumento de licenciamento formatado pela lei federal, e que jamais poderá substituir o EIA/RIMA. (BRASIL, 2013, p. 7)

Mesmo diante disso, a SPU no Ceará concedeu a autorização para o prosseguimento das obras do Viaduto, possibilitando que a qualquer momento, homens e máquinas estivessem a postos para adentrar no parque e realizar a derrubada das árvores e da vegetação de mangue presentes na área de construção do viaduto, mesmo ferindo o direito fundamental ao meio ambiente, bem como o princípio do licenciamento ambiental. Com esta atitude, o SPU/CE foi contra os pronunciamentos feitos pelo órgão na época. Diante disso, o MPF no Estado do Ceará recomendou a Secretaria do Patrimônio da União, que mesmo existindo pedido do município para a realização da obra, não concedesse a devida autorização, tendo em vista a inexistência de estudos prévios de impacto ambiental. (BRASIL, 2013, p. 12)

Entretanto, em atitude surpreendente, o SPU/CE por meio do ofício de nº 687/2013 – COIFI/SPU/CE solicitou à Prefeitura de Fortaleza os seguintes documentos para promover a devida regularização da obra e autorizar o seu prosseguimento, vale ressaltar que a regularização da SPU se dá somente sobre a cessão de uso, pois do ponto de vista ambiental a SPU não tem nenhuma competência para autorizar licenciamento nessa seara, conforme se verifica da lei 140:

- a) Projeto da Obra;
- b) Memorial Descritivo, planta de situação e localização georreferenciada, especificando o DATUM;
- c) Licenciamento Ambiental e Urbanístico;
- d) Cronograma de execução de obras;
- e) Dotação Orçamentária.

E só incrementou os pedidos presentes na Ação Civil Pública elaborada, que são eles: a suspensão dos efeitos jurídicos da autorização para ao prosseguimento das obras do viaduto, ao Município de Fortaleza que promova a elaboração do devidos estudos prévios de impacto ambiental, bem como o devido licenciamento específico da obra, confirmação da liminar concedida que determina a anulação da autorização uma vez já concedida pelo SPU/CE, além da produção de todos os meios de prova admitidos em direito e a condenação dos Réus nos ônus sucumbenciais. (BRASIL, 2013, p. 13)

A Ação Civil Pública mencionada neste tópico foi julgada em 03 de junho de 2014 pelo juiz da 6ª Vara da Justiça Federal do Estado do Ceará, Francisco Costa Machado, e teve como sentença, como visto no Anexo 6 deste trabalho, a condenação do Município de Fortaleza na obrigação de elaborar um EIA/RIMA da obra em questão, ficando impedida de dar continuação à obra até que o estudo seja elaborado bem como a Licença Ambiental concedida. O cumprimento do preceito deveria ser realizado em cinco dias fixando em R\$10.000,00 a multa diária para caso de transgressão do preceito, sem prejuízo de multa e das sanções penais cabíveis aos agentes públicos que de qualquer modo embarçarem o cumprimento da sentença. (BRASIL, 2014, p.25)

No entanto, é desconhecida a execução da sentença. Nada foi publicado pela prefeitura de Fortaleza que deveria se pronunciar, principalmente porque a natureza jurídica do EIA/RIMA é a prevenção, logo, deve sempre preceder a obra.

5.4 Conflito de Interesses

Em 2013, os brasileiros vivenciavam inúmeras manifestações ao redor do País, o Movimento do Passe Livre (MPL) se tornou o ícone dos protestos de junho daquele ano, como a expressão de uma nova forma política de agir. Seus princípios não se delegavam apenas ao aumento da passagem do transporte público, mesmo essa tenha sido uma estratégia política relevante. Esse movimento se referia ao direito relacionado à mobilidade urbana como sendo de importância fundamental, assim como se é considerado por lei o direito à saúde, à educação, à moradia, dentre outros. No entanto, a partir desta manifestação, o descontentamento com a forma de repressão do Estado, paralelo ao desejo de liberdade de expressão e cidadania por parte da população fizeram que surgissem inúmeras outras manifestações no País. (WARREN, 2014, p. 418)

Inspirada nos acontecimentos citados, parte da população fortalezense e até mesmo de outras localidades se manifestaram em relação à construção dos viadutos da Avenida Antônio Sales. Um acampamento que durou quase três meses foi o símbolo da resistência dos ambientalistas e de grande parte da população fortalezense, denominado Ocupe Cocó, sua repercussão ganhou a mídia local e até internacional devido à quantidade de envolvidos e principalmente pela causa que defendia.

Com o passar dos dias, era clara a divergência de opiniões, as quais não eram vistas apenas em cartazes e faixas nos cruzamentos de Fortaleza, mas através do acampamento no Parque do Cocó, principal afetado negativamente com as obras,

discussões e mobilizações através das redes sociais e adesivações em diversos meios de transportes particulares com os slogans, “#viadutosim” declarando apoio à obra e “#viadutonão” se mostrando contra o empreendimento, eram muito comuns. (SILVA, 2015)

Um dos grupos presentes nas manifestações antes da construção do viaduto foi a Ciclovida, Associação de Ciclistas Urbanos de Fortaleza, que atua na capital cearense desde 2013 e tem a como propósito a defesa dos direitos dos ciclistas na cidade, além de promover atividades que produzem conteúdo técnico, sempre que possível, para difundir essas questões perante a imprensa e articular medidas juntamente aos órgãos públicos a favor de políticas de mobilidade.

Um dos contrapontos levantados pelos membros da Associação é referente ao descumprimento da lei 12.587/12, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Tal lei designa no Art. 5 no parágrafo I: “acessibilidade universal.” e no Parágrafo VI: “equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.”, já no Art. 6 parágrafo II, da mesma lei, está escrito que: “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.”

A reclamação é coerente e o descaso com a lei é inegável, partindo do princípio que até os dias de hoje, de acordo com a Figura 7, cerca de cinco anos após a inauguração, não exista ciclovias nos viadutos. Além da faixa de pedestres inexistente no período da obra, como visto na Figura 6, e por muito tempo depois da inauguração, só sendo feita, com algumas irregularidades, após inúmeros incidentes no local. Atualmente, a sinalização encontra-se alinhada nas vias do cruzamento. Figura 6 - Obras no cruzamento das Avenidas Antônio Sales e Engenheiro Santana Jr.



Fonte: (Jornal O Povo, 2014)

Figura 7 – Faixas de pedestres atualmente alinhadas nas vias.



Fonte: (G1, 2018)

5.5 Ocupe Cocó

Diante da ameaça de construção do viaduto que impactaria negativamente o Parque do Cocó e toda a mobilidade urbana do entorno deste parque que deveria incentivar a mobilidade a pé, ambientalistas, estudantes e a sociedade civil se organizaram com o apoio de várias entidades a favor do meio ambiente e criaram o movimento denominado “Ocupe Cocó”, o qual resultava na ocupação de parte do parque que durou por volta de três meses e tinha o objetivo de sanar o desmatamento no local e impedir o empreendimento.

A ocupação ocorreu no dia seguinte ao anúncio da obra, alguns ativistas chegaram ao local e viram cerca de cinquenta árvores cortadas, segundo Gustavo Mineiro, um dos ocupantes, o qual em relato direto à Valéria Pinheiro, autora do capítulo 5 do artigo que tem como título: “Junho: potência das ruas e das redes” também conta sobre a estrutura e atividades do local:

Ao entrar no espaço dos acampados havia as barracas feitas com os tapumes, tudo era muito precário e improvisado, elas estavam colocadas sob uma grande árvore que se localizava logo na entrada do acampamento. Próximo à cerca ficava a mesa, lá eram realizadas as refeições, havia uma roda com assentos feitos com os troncos das árvores cortadas. Neste espaço os novatos eram recebidos e todos os dias realizávamos reuniões de avaliação e para traçarmos estratégias de como avançar com o movimento até conseguirmos ter nossa pauta atendida. Intuitivamente, foram criadas condutas para o funcionamento da ocupação. Mesmo com poucos dias, a disposição dos espaços no acampamento e as necessidades humanas determinaram sua logística. Um banheiro seco foi construído próximo à saída do esgoto clandestino que vinha dos prédios que circundam o parque. Rente à cerca construiu-se a dispensa, por consequência a pia e o estoque de água da fonte, que todos os dias era buscado

nos tanques das lavadeiras, ficavam ao lado. A concessionária de carros vizinha disponibilizou energia elétrica possibilitando a instalação de lâmpadas e tomadas. As pessoas traziam todos os dias alimentos e para as refeições, como almoço e jantar, eram organizados os pedágios para a arrecadação de dinheiro. Os acampados iam para as ruas carregando faixas e, com auxílio de um megafone, panfletos eram distribuídos denunciando aos motoristas e pedestres o que vinha acontecendo.

Nesse trecho fica clara a disposição e organização dos manifestantes, os quais se uniram juntamente a outros membros da sociedade e conseguiram insumos para se manterem abastecidos. A improvisação e a reutilização de resíduos da construção merecem destaque, pois garantiram a acomodação dos mesmos, que foram capazes de, mesmo diante das dificuldades, divulgar a catástrofe que estava prestes a ocorrer no Parque do Cocó para motoristas e pedestres que passavam pelo cruzamento da Avenida Antônio Sales e Engenheiro Santana Júnior.

Em outro trecho do relato de Gustavo Mineiro, fica clara a participação popular de diversos entes da sociedade com características distintas, no entanto apresentavam o mesmo objetivo: “Tinha pessoas de diversas idades, orientações sexuais, credos, etnias, raças, das diversas áreas do conhecimento que iam do popular ao acadêmico. Para cada um o parque tinha suas necessidades e singularidades, as compreensões eram múltiplas”. Esse relato fica claro, a figura a seguir, de número 8.

Figura 8 – Moradores locais, professores e ambientalistas no acampamento.



Fonte: (G1, 2013)

Apesar da constante criminalização por parte da mídia e do governo, diversos segmentos da sociedade apoiaram a causa da manifestação, e se manifestaram em diversos canais de comunicação. Professores universitários renomados se posicionaram,

jornalistas escreviam artigos criticando a devastação de parte do Parque, escolas organizavam aula de campo com os alunos a fim de passar para os estudantes a ideologia do movimento, segmentos do Ministério Público demonstraram apoio, houve também a apresentação de artistas no local, militantes de outras searas se somaram na resistência (MST, índios, etc.). Diante dos fatos e do apoio cedido, o acampamento se tornou até notícia internacional. (VALÉRIA PINHIRO, 2013)

Um fato marcante ocorrido durante o acampamento foi a visita do então Governador do Estado do Ceará, Cid Gomes, cercado por seguranças no dia 05 de agosto daquele ano. A visita foi inusitada e ocorreu tarde da noite, como visto na Figura 9 . Havia certa quantidade de manifestantes, e com pouco tempo o número se multiplicou devido ao escoamento da notícia da presença do chefe de estado pelas redes sociais e telefones celulares dos presentes no local. Em poucos instantes, foi organizada uma transmissão ao vivo da reunião realizada, além da comprovação presencial de dezenas de manifestantes. Muitos assuntos foram discutidos, principalmente em relação à obra como um todo, além disso, temas como intervenção policial, falta de informação que deveria ser repassada a população, o desmatamento de árvores, dentre mais alguns outros também foram abordados. (VALÉRIA PINHIRO, 2013)

Figura 9 – Cid Gomes, os vereadores João Alfredo e Toinha Rocha, e manifestantes.



Fonte: (LIMA, 2013)

Contudo, mesmo diante da proposta do então governador, a qual foi publicada pelo jornal O Povo no dia 06 de agosto de 2013, os manifestantes se opuseram:

A proposta derradeira é: o movimento pode conquistar a legalização do parque e a área daqui, área de árvores exóticas, fica trocada. Eu me comprometo a trocar essa área por 20 vezes o tamanho dela em recuperação de mangues no Rio Cocó.

O encontro durou cerca de algumas horas, e o objetivo de Cid Gomes não foi alcançado, pois os opositores à construção do viaduto não cederam às propostas do governador, além disso, foi solicitada uma ampliação do diálogo entre os representantes e a população, também como um descarte de uma possível desocupação violenta por parte das autoridades.

Dois dias depois, no dia 08 de agosto de 2013, a guarda municipal expulsou os manifestantes segundo reportagem do Jornal O povo no dia do acontecido:

Por volta de 4 horas da manhã desta quinta-feira, 8, cerca de 120 homens do Grupamento de Operações Especiais da Guarda Municipal entraram nas barracas das pessoas acampadas no Parque do Cocó. A Guarda expulsou quem estava dormindo usando spray de pimenta e armas de choque. Segundo a assessoria de imprensa da Prefeitura, a Polícia Militar deu apoio a desocupação, com viaturas, apenas para diminuir a possibilidade de confrontos.

No mesmo dia, o Ministério Público Federal solicitou uma liminar que embargasse à obra. Com isso, a construção só poderia continuar caso houvesse a regularização do Licenciamento Ambiental. Com essa decisão, os manifestantes voltaram ao acampamento.

Houve também a ida de alguns manifestantes e apoiadores do movimento à Recife, sede do Tribunal Regional Federal 5 (TRF5), numa tentativa de solução jurídica mais favorável. Mas não obtivesse êxito, dois dias após o acontecido, o TRF5 derrubou a liminar e deu prosseguimento à liberação do empreendimento como mencionado na matéria do jornal O Povo do dia 14 de agosto de 2013:

O presidente em exercício do TRF5 entendeu que “as circunstâncias do caso indicam, em verdade, que a paralisação da construção causará maior prejuízo à ordem e à economia públicas, tanto por impossibilitar que a sociedade possa, com maior brevidade, usufruir de melhor trânsito na região, como por impor severos prejuízos a serem suportados com verbas públicas.

Mesmo com a queda da liminar que impedia a continuação da obra, os manifestantes ainda continuaram ocupando o local, partindo da afirmação que poderiam usar um recurso que mudaria a decisão do TRF5. Diante das circunstâncias, a disputa pelo

parque ficou mais intensa. No dia 22 de agosto, foi levada uma notificação de desocupação por representantes da justiça. Sob esse aviso, simpatizantes ao movimento foram até o local e alguns acampados se prendendo às árvores com algemas e cadeados. A cena se espalhou através dos canais de comunicação, e comoveu a cidade. Durante a tentativa de revogação da ordem de desocupação por advogados simpatizantes, vários comandos policiais chegavam ao local: o Batalhão de Choque da Polícia Militar, o Grupo de Ações Táticas Especiais (GATE), Comando Tático Motorizado (Cotam), Raio, e Canil da PM. Até que veio uma decisão da juíza responsável, e mandou recolher todas as notificações de desocupação até que se fosse analisado a intervenção da união. O acampamento persiste pelo mês de setembro, e na cidade de Fortaleza muito se é discutido sobre mobilidade urbana e sustentabilidade. (VALÉRIA PINHEIRO, 2013)

Após mais de 80 dias de “Ocupe Cocó” a acampamento teve fim, durante o período, inúmeras foram as decisões jurídicas até que o Tribunal de Justiça Federal decretou o fim da ocupação e a continuação do empreendimento. No dia 04 de outubro de 2013, a polícia adentrou, com muita resistência, no local de ocupação, e expulsou os manifestantes utilizando bomba de efeito moral, gás lacrimogênio, balas de borracha, como visto na Figura 10. Em seguida, tratores ocuparam a área para dar início as obras. (SILVA, 2015)

Figura 10 – Polícia usa bomba de gás lacrimogênio e dispersa ocupantes.



Fonte: (G1, 2013)

6. MOBILIDADE URBANA MAIS SUSTENTÁVEL

Mobilidade é o grande desafio das cidades contemporâneas, em todas as partes do mundo. A opção pelo automóvel, que parecia ser a resposta eficiente do século 20 à necessidade de circulação, levou à paralisia do trânsito, com desperdício de tempo e combustível, além dos problemas ambientais de poluição atmosférica e de ocupação do espaço público.

Nos anos 60 e 70, foi incorporado em muitas cidades brasileiras o modelo norte americano de construção de viadutos e vias expressas que se apresentam como grandes rodovias nos centros urbanos na tentativa de resolver o problema do congestionamento. Atualmente sabe-se que tais medidas não resolvem o problema e agravam ainda mais a problemática do excesso de carros, pois a construção de um viaduto atrai mais veículos para ocuparem o espaço adicional. Além de toda a transformação exigida para o empreendimento, o qual causa impactos em reservas ambientais, patrimônios históricos, promove realocação de moradores ao entorno, dentre outros. (ALMEIDA, 2013)

Algumas cidades como Bogotá, Seul, São Francisco, Nova York e Rio de Janeiro, são exemplos de cidades que tiveram viadutos reestruturados ou explodidos após vários anos de sua construção. Com isso, inúmeros foram os impactos positivos para as regiões que sofreram tais alterações, dentre eles podemos citar a valorização imobiliária de empreendimentos e residências ao redor dos antigos viadutos, foram criados, em algumas cidades, um espaço de visitação e entretenimento para a população em forma de jardins elevatórios, e a proximidade por parte da população de recursos hídricos, como no Rio de Janeiro, cidade que possuía viaduto nas proximidades de um porto, impedindo assim a vista ao mar, e também o acesso via terrestre a praia.

6.1 Nova York

Nova York é uma das cidades mais lindas do mundo, diante de toda a onda de sustentabilidade existente, esse grande cartão postal dos Estados Unidos não poderia ficar de fora de construções que favoreçam o meio ambiente.

Buscando um exemplo na área de rodovias e viadutos readaptados sustentavelmente, temos o High Line Park, linha férrea construída no ano de 1930 que servia para escoamento de cargas do polo industrial de Manhattan.

No ano de 1980, tal empreendimento ficou desativado e muito se falava na demolição do mesmo. No entanto, os moradores ao redor da linha férrea se reuniram e impediram que isso acontecesse. Em 2002, surgiu a Friends of the High Line. Tal grupo teve parceria com o Governo, e juntos foram responsáveis pelo projeto de transformar o viaduto férreo em jardim suspenso. Após um concurso para ser eleita a melhor proposta, onde as propostas do estúdio James Corner Field Operations e do escritório Diller Scofidio + Renfro foram escolhidos, o local pode definitivamente ser reestruturado. (TAGLIANI, 2016)

A ideia consistia basicamente em revitalizar todas as dependências da linha férrea, inserindo área verde sobre o viaduto e transformando os prédios locais em estabelecimentos e moradias. Os trilhos foram removidos e reinsertados na construção da nova área de lazer, tanto em corrimões, escadas, placas e afins. Também foi criado um sistema de drenagem e uma camada de concreto que permitiu a impermeabilização. O empreendimento pode ser melhor visualizado na Figura 11.

Segundo matéria do blog da arquitetura, a linha dos trilhos ficou iluminada, e o caminho para pedestres organizado de forma desproporcional com o concreto. Ao longo do percurso é possível ver inúmeras obras de arte ao ar livre, além de possíveis visitas às galerias na região. A formação do jardim se deve a plantação de cerca de mil árvores e cinquenta mil mudas de diferentes espécies. As plantas que cresceram ao longo do período de criação da linha, até o momento de real abandono foram conservadas. A estrutura foi pensada para garantir um passeio agradável aos visitantes, os quais em todo o percurso, podem admirar plantas verdes dos dois lados. Além de tudo já mostrado, existe um sistema de aquecimento nas raízes que garante uma preservação da flora durante o inverno.

Figura 11 – Vista da High Line Park da Rua 26.



Fonte: (LOPATE, 2011)

Diante das mudanças apresentadas na área, inúmeros foram os benefícios para moradores e visitantes de toda a cidade, tanto relacionado à valorização de prédios e residências ao redor da antiga linha férrea, quanto aos proveitos ambientais e culturais.

6.2 Seul

Seguindo o exemplo da High Line Park, em Nova York, a capital sul coreana transformou um de seus viadutos sem uso em uma imensa área verde no meio da cidade. Construído em 1970, o elevado que corta a cidade foi readaptado e se tornou um lugar exclusivo para pedestres. O projeto teve início em 2015, pelo renomado escritório MVRDV, o qual buscava transformar o grande amontoado de concreto e aço em um enorme jardim coreano no meio de sua capital. (MARADEI, 2018)

O Seoulo7017, como foi batizado, fica a 16 metros do chão e tem 983 metros de comprimento. Foram utilizadas cerca de 230 espécies de plantas, sendo que quase 90% oriundas típicas do próprio País. São 24 mil árvores, arbustos e flores agrupadas de acordo com suas famílias e distribuídas de acordo com o alfabeto coreano, como se fosse um dicionário. São utilizados 645 vasos de diversas dimensões ao longo do antigo viaduto. (SOUSA, 2017)

Figura 12 - Vista aérea do Seoulo7017.



Fonte: MVRDV(responsável pela obra)/ Divulgação

“Nosso projeto é um dicionário vivo de plantas que fazem parte do patrimônio natural da Coreia do Sul e agora se concentram no centro da cidade”, disse Winy Maas, sócio fundador da MVRDV, empresa holandesa que projetou o espaço. “A ideia aqui é conectar os habitantes da cidade com a natureza e, ao mesmo tempo, também oferecer a oportunidade de experimentar vistas incríveis como para a Estação de Seul e o portão Namdaemun”.

Embora o foco principal da reforma seja as plantas, atualmente o viaduto possui casas de chá, quiosques e restaurantes, além de fazer conexões com outros empreendimentos da cidade, permitindo que a população tenha o acesso facilitado a shoppings, hotéis, dentre outros. Também é muito comum ver rampas e locais que facilitem o acesso para pessoas que possuem necessidades especiais referentes à locomoção ao longo do parque.

Diante do que já foi citado sobre Seul, é evidente os benefícios trazidos pela reestruturação do viaduto na capital do País. Além do ganho ecológico, a cidade agora possui uma mobilidade urbana mais sustentável e de mais fácil acesso para todos que frequentam o parque.

6.3 Rio de Janeiro

O Elevado da Perimetral teve seu primeiro esboço conceitual em 1946. O projeto é do antigo Departamento de Urbanismo da prefeitura. A proposta da obra era uma rodovia sem elevação, mas essa ideia foi alterada pelos órgãos gestores da construção. Em 1955, foi lançado o segundo projeto da via, desta vez com alguns trechos elevados. O primeiro trecho foi inaugurado em 1960, interligando as avenidas General Justo e Presidente Vargas. Só após oito anos, as obras foram retomadas e a rodovia foi ampliada até a Rodrigues Alves. Todo o projeto aconteceu gradualmente e levou muito mais tempo do que o previsto. (LUCENA, 2016)

O segundo trecho teve início em 1968, e levou cerca de dez anos para ser concluído. Tal trecho tinha muita influência no entorno da zona portuária, e na sua maior parte se situava acima da Avenida Rodrigues Alves.

Esse foi o surgimento de uma das vias mais importantes do Rio de Janeiro. A Perimetral permitia acesso direto ao Aeroporto Santos Dumont e à Ponte Rio-Niterói, além de interligar a própria ponte à várias rodovias, garantindo, também, ligação direta com a Baixada Fluminense, três zonas cariocas, além do centro. (LUCENA, 2016)

Muitas décadas se passaram, e o viaduto antes considerado a solução para o problema do trânsito do Rio de Janeiro se tornou um grande vilão. Para alguns especialistas, o Elevado era o causador do engarrafamento. Além de proporcionar um problema paisagístico, pois o mesmo bloqueava a vista de quem chegava ao Rio de Janeiro por meios náuticos, quanto de quem estava em terra e queria ver o mar.

Diante da problemática já citada, um ex-prefeito chamado Luiz Paulo Conde, o qual teve seu mandato de 1997 a 2001 na cidade do Rio de Janeiro, foi o primeiro a especular uma possível demolição do viaduto. No entanto, o assunto relacionado à demolição do Elevado só voltou a tona com o anúncio da sede das olimpíadas do Rio de Janeiro que ocorreriam no ano de 2016.

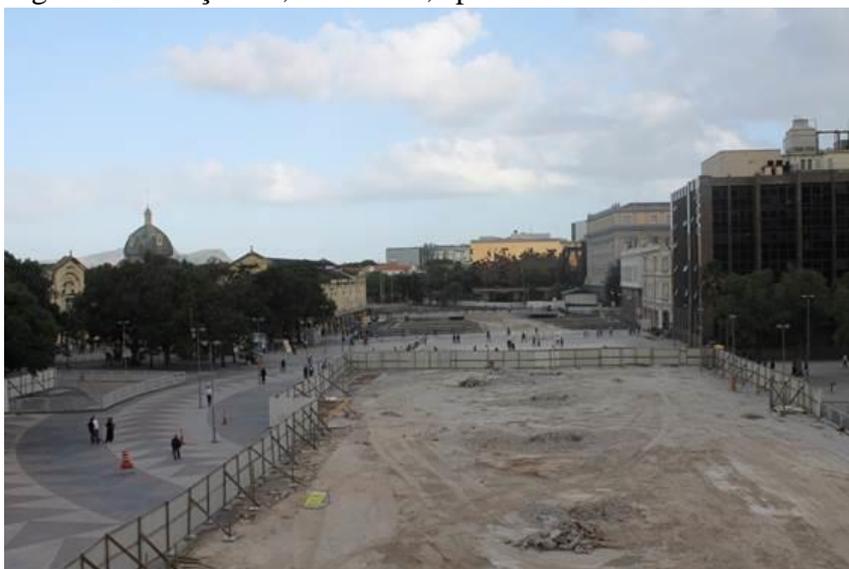
Algumas obras que desafogaram o tráfego de veículos da Perimetral, como a Vila Binário e a Via Expressa, concluídas em 2013, foram construídas partindo do princípio que o elevado ia ser demolido. No entanto, a demolição foi feita por partes, sendo a

primeira parte efetuada em novembro de 2013. A última implosão do elevador foi feita efetuada em abril de 2014.

Com a destruição de elevador, o Rio de Janeiro ganhou uma mobilidade urbana mais acessível e sustentável, além de destacar ainda mais o patrimônio histórico da cidade como ressalta o presidente da empresa gestora do Porto Maravilha, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp), Alberto Silva:

Mudamos o conceito de mobilidade urbana do Centro com a construção das vias Expressa e Binário do Porto, a introdução do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e implantação de ciclovias. A cidade se apropria da orla da Baía de Guanabara no Centro a partir da construção do novo passeio público de 3,5 km entre o Armazém 8 e a Praça XV. Nesses 215 mil m² de área especial para pedestres e ciclistas, estabeleceu-se uma linha que une prédios de relevância arquitetônica, histórica e cultural. A remoção da Perimetral pode ser definida como chave para essa transformação.

Figura 13 - Praça XV, no Centro, após a retirada do Elevador da Perimetral



Fonte: (COLOMBINO, 2014)

Diante de tal episódio, podemos constatar o quanto se tornou ultrapassado a construção de viadutos, os quais, ao longo do tempo perdem a utilidade e se transformam em um grande amontoado de concreto inutilizado, os quais impactam negativamente na mobilidade urbana e no desenvolvimento sustentável de grandes centros urbanos.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do presente estudo possibilitou uma análise mais concisa do procedimento de licenciamento ambiental no Brasil, bem como a apresentação de suas diversas fases. Além de demonstrar o caso do viaduto Reitor Antônio Martins Filho, que foi construído diante de inúmeras irregularidades perante a legislação ambiental vigente,

devido a não realização de um Estudo de Impacto Ambiental, e que não atende de forma preponderante a população que convive diariamente em seu entorno. Outra parte importante neste trabalho é enfatizar o destino dos viadutos em conglomerados urbanos em diversas cidades ao redor do mundo, os quais foram revitalizados e trouxeram benefícios imensuráveis para a população, tanto no sentido sustentável quanto econômico.

Com o auxílio da constituição, lei complementar e trechos de trabalhos e livros, a parte relacionada ao licenciamento ambiental ficou bem explicativa, deixando clara a sequência de procedimentos que devem ser tomados para a obtenção das licenças, bem como a confecção de forma eficaz do EIA/RIMA. Outro ponto abordado foi a importância e obrigatoriedade da participação popular, que se caracteriza como preponderante para as decisões que devem ser tomadas quando se envolve o meio ambiente. Além disso, esta parte do trabalho serviu para explicar em que situações caracterizam-se como crime as ações praticadas pelo empreendedor, agente público e outros indivíduos envolvidos.

Diante da apresentação das licenças cedidas pelos órgãos responsáveis, bem como da Ação Civil Pública e da Sentença da mesma, ficam concluídos alguns dos objetivos apresentados no início desse trabalho, os quais dão ênfase ao descaso da construção do viaduto, que mesmo com as irregularidades apresentadas em relação à existência de um EIA/RIMA específico para o viaduto, às decisões judiciais e às manifestações de relevância internacional contra a execução da obra veio a ser construído.

Outro ponto importante deste trabalho é a descrição da manifestação que durou cerca de três meses no Parque Estadual do Cocó, o principal afetado com a execução da obra do viaduto. Denominado de Ocupe Cocó, o movimento contou com a participação de pessoas de todas as classes sociais e de todos os graus de conhecimento. No trecho referente ao assunto, há um depoimento de um ocupante que permaneceu inúmeros dias acampado, ele caracteriza a forma como a manifestação começou e ganhou força ao longo do tempo, graças ao apoio de inúmeros cidadãos. Também é mencionada a forma como os manifestantes foram tratados e expulsos pela polícia para ser dado início ao empreendimento.

Diante do impasse existente devido à polarização de opiniões, foi citado no tópico seis deste trabalho exemplos de viadutos que se encontravam no centro comercial de algumas cidades ao redor do mundo e foram revitalizados e até mesmo explodidos,

provando que este modelo de investimento se encontra ultrapassado, e que existem maneiras mais eficazes de manter a mobilidade urbana adequada.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Helena Orenstein de. **Vida e Morte nas Rodovias Urbanas**. 2013.
Disponível em:
<<http://www.fetranspordocs.com.br/downloads/25VidaMortesRodoviasUrbanas.pdf>>.
Acesso em 08 abr. 2019.
- BRASIL. **Constituição (1988)**. Emenda constitucional nº 91, de 18 de fevereiro de 2016. **Lex**: legislação federal e marginalia, São Paulo, v. 59, p. 1966, out./dez. 1995.
- BRASIL. Justiça Federal de Primeiro Grau (5. Região). Petição Inicial de Ação Civil Pública com Pedido Liminar nº 0009740-96.2013.4.05.8100. Apelante: Procurador da República Oscar Costa Filho. Apelada: Município de Fortaleza. Relator: Juiz Francisco Roberto Machado. Fortaleza, 26 de julho de 2013.
- BRASIL. **Lei Complementar nº 140, de 08 de dezembro de 2011**. Ministério do Meio Ambiente, Brasília, DF, 09 dez 2011.
Disponível em: <http://www.mma.gov.br/governanca-ambiental/sistema-nacional-do-meio-ambiente/lei-complementar-140.html>.
Acesso em 13 mar. 2019.
- BRASÍLIA. Volney Zanardi Júnior. Ministério do Meio Ambiente. **Programa Nacional de Capacitação de Gestores Ambientais**: Brasília: Visual, 2009. 90 slides, color, 23cm x 28 cm. Disponível em:
http://www.mma.gov.br/estruturas/sqa_pnla/_arquivos/ultimo_caderno_pnc_licenciamento_caderno_de_licenciamento_ambiental_46.pdf.
Acesso em 01 mar. 2019.
- COLOMBINO, Jader. **Era uma vez uma Perimetral**. Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, 17 dez 2014.
Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/3767>>.
Acesso em 21 mar. 2019.
- CONAMA. CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE. **Resolução Conama n. 001 de 23 jan de 1986**.
Disponível em: <http://www2.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>
Acesso em 13 mar. 2019.
- CONAMA. CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE. **Resolução Conama n. 009 de 03 jan de 1987**.
Disponível em: <http://www2.mma.gov.br/port/conama/res/res87/res0987.html>
Acesso em 04 abr. 2019.
- CONAMA. CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE. **Resolução Conama n. 237 de 01 ago de 1981**.
Disponível em: <http://www2.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>.
Acesso em 15 fev. 2019.
- FILHO, Manoel Wellington Franklin. **O Processo de Licenciamento Ambiental no Ceará**. 2016. 68 f. TCC (Graduação) - Curso de Engenharia Ambiental, Departamento de

Engenharia Hidraulica e Ambiental, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016. Cap. 3.

FROTA, Elisa Bastos. **A participação popular do consumidor como instrumento de defesa ambiental.** O caso da rotulagem dos alimentos transgênicos. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 14, n. 2282, 30 set. 2009. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/13593>>. Acesso em 15 mar. 2019.

G1, Ce. **Após confronto com manifestantes, polícia desocupa área do Cocó.** 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ceara/noticia/2013/10/apos-confronto-com-manifestantes-policia-desocupa-area-do-coco-no-ce.html>>. Acesso em: 28 maio 2019.

LIMA, Eliomar de. **Inusitado: Cid, nesta madrugada de 3ª feira, negociando com manifestantes no Cocó.** 2013. Disponível em: <<http://blogdoeliomar.com.br/2013/08/06/inusitado-cid-nesta-madrugada-de-3a-feira-negociando-com-manifestantes-no-coco/>>. Acesso em 25 mai. 2019.

LOPATE, Philip. **“Above Grade: On the High Line”**, Places Journal, Novembro de 2011. Disponível em: <https://placesjournal.org/article/above-grade-on-the-high-line>. Acesso em 27 fev. 2019.

LOPES, Francisco Tiago Moreira Távora. **A Importância do Parque Ecológico do Rio Cocó como Pontencial e Atrativo Turístico.** 2010. 146 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

LUCENA, Felipe. **História do Elevado da Perimetral.** Diáriodorio.com, 5 mai 2016. Disponível em <https://diariodorio.com/historia-do-elevado-da-perimetral/>. Acesso em 20 mar. 2019.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro.** 8. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2000. 972 p.

MAGELA, Junio. **A participação popular no processo de licenciamento ambiental.** Blog do Mata Nativa. Minas Gerais, 17 ago. 2017. Disponível em: <http://www.matanativa.com.br/blog/processo-licenciamento-ambiental/>. Acesso em 16 mar. 2019.

MARADEI, Giovanna. **Elevado em Seul é transformado em parque: Construção esquecida se torna símbolo verde na capital sul-coreana.** Casa Vogue Arquitetura. Rio de Janeiro, 23 jan 2018. Disponível em: <https://casavogue.globo.com/Arquitetura/Cidade/noticia/2017/05/elevado-em-seul-e-transformado-em-parque.html>. Acesso em 18 mar. 2019.

NATIVA, Mata. **O que é EIA/RIMA – Estudo e Relatório de Impacto Ambiental.**

Blog do Mata Nativa. Rio de Janeiro, 18 out. 2016.

Disponível em: <http://www.matanativa.com.br/blog/o-que-e-eia-rima-estudo-e-relatorio-de-impacto-ambiental/>.

Acesso em 13 mar. 2019.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Prefeitura inaugura viadutos e apresenta trajeto do corredor Antônio Bezerra/Centro neste sábado.** 2014.

Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeitura-inaugura-viadutos-e-apresenta-trajeto-do-corredor-antonio-bezerracentro>>.

Acesso em 25 mai. 2019.

SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE (Ceará). **Parque do Cocó, um espaço para diversão e convivência.** 2018.

Disponível em: <<https://www.sema.ce.gov.br/2018/10/17/parque-do-coco-um-espaco-para-diversao-e-convivencia/>>.

Acesso em 25 mai. 2019.

SILVA, Luiza Manoela Souza da. **Viaduto do “Cocó” em Fortaleza- CE:**

RELAÇÕES DE PODER ENTRE CARROS E BICICLETAS. 2015. 10 f. Monografia (Especialização) - Curso de Ciências Sociais, Unversidade Federal de Alagoas, Maceió, 2015. Cap. 1.

SOUSA, Marcia. **Viaduto abandonado na Coreia vira parque elevado com 24 mil plantas.** Ciclo Vivo, 23 mai 2017. Disponível em:

<https://casavogue.globo.com/Arquitetura/Cidade/noticia/2017/05/elevado-em-seul-e-transformado-em-parque.html>.

Acesso em 18 mar. 2019.

TAGLIANI, Simone. **High Line Park: Um exemplo icônico e inovador de**

transformação urbana. Blog da Arquitetura. Rio de Janeiro, 30 set. 2016. Disponível em: <https://blogdaarquitetura.com/high-line-o-parque-elevado-de-manhattan>.

Acesso em 27 fev. 2019.

VALÉRIA PINHEIRO (São Paulo) (Org.). **Junho: Potência das ruas e das redes.** São Paulo: Friedrich Ebert Stiftung, 2013.

WARREN, Ilse Scherer. **Manifestações de rua no Brasil 2013: encontros e desencontros na política.** Cad. CRH [online]. 2014, vol.27, n.71, pp.417-429

Anexo 3



PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA – PMF
 SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE E CONTROLE URBANO - SEMAM
 COORDENADORIA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE URBANO – COFIS
 CÉLULA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL – CELIR
 EQUIPE DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL – ELAM

SEMAM

LICENÇA DE INSTALAÇÃO (Renovação)

Nº.: 0143/2009	VALIDADE: 08/11/2012
EMPREENDEDOR: SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO E INFRA-ESTRUTURA - SEINF	
ATIVIDADE PRINCIPAL: Administração direta	
ENDEREÇO: Rua Antonio Sales, 1.885 – 11º Andar	BAIRRO: Dionísio Torres
CPF/CNPJ: 04.889.850/0001-43	
MUNICÍPIO: FORTALEZA	ESTADO: CEARÁ
PROCESSO: 8.839/09 - PMF * LI Nº 0090/2006 – PROC. Nº 70.220/05 - SEMAM	
EMPREENDIMENTO: Projeto de Implantação do Corredor de Transporte I – Antonio Bezerra/Papicu, integrante do Lote 01 do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza – TRANSFOR, localizado no Município de Fortaleza, Estado do Ceará.	
CONDICIONANTES:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Cumprir os projetos e planos apresentados, submetendo à análise da SEMAM qualquer alteração que por ventura se faça nos projetos; 2. Cumprir rigorosamente a legislação ambiental vigente, no âmbito Federal, Estadual e Municipal; 3. Adotar as medidas de controle e compensação ambiental previstas no Plano de Controle Ambiental – PCA do Grupo 1 do Programa; 4. Implementar os Programas Ambientais constantes no Projeto Básico Ambiental (PBA); 5. Nos casos de corte e transplante de árvores, requerer Autorização para a realização dos serviços na SEMAM; 6. Cumprir as normas de segurança do trabalho; 7. Sincronizar o início das obras às ações necessárias a desapropriação dos imóveis e compensação da população afetada; 8. Requerer Autorização do CCO(SEINF) para início das obras; 9. Destinar os resíduos sólidos gerados a locais licenciados; 10. Afixar placa do Licenciamento Ambiental em local visível, conforme modelo anexo; 11. O empreendimento ficará passível de fiscalização pelas SER's e monitoramento pela SEMAM. 	
XX	

FORTALEZA, 08 DE NOVEMBRO DE 2009

 Secretário da SEMAM José Ramalho Junior Secretário da SEMAM	 Coordenador COFIS - SEMAM Coordenador da COFIS	 Técnico da ELAM FRANCISCO ANTONIO BARBOSA BEZERRA ENGENHEIRO AGRÔNOMO - CREA 3181-D <small>Lic. Instalação 0143/2009</small>
---	---	---

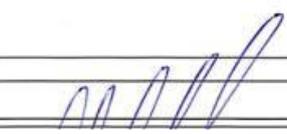
Anexo 4



PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA – PMF
 SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE E CONTROLE URBANO - SEMAM
 COORDENADORIA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE URBANO – COFIS
 CÉLULA DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL – CELIR
 EQUIPE DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL – ELAM

SEMAM
 SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE E CONTROLE URBANO

LICENÇA DE INSTALAÇÃO (Renovação)

Nº.: 301 / 2012		VALIDADE: 08/11/2014
EMPREENDEDOR: SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO E INFRA-ESTRUTURA - SEINF		
ATIVIDADE PRINCIPAL: Administração direta		
ENDEREÇO: Rua Antonio Sales, 1.885 – 11º Andar	BAIRRO: Dionísio Torres	
CPF/CNPJ: 04.889.850/0001-43		
MUNICÍPIO: FORTALEZA	ESTADO: CEARÁ	
PROCESSO: 13.669 / 2012 - SEMAM * LI Nº 0143/2009 – Proc. Nº 8.839/09 - PMF		
EMPREENDIMENTO: Projeto de Implantação do Corredor de Transporte I – Antonio Bezerra/Papicu, integrante do Lote 01 do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza – TRANSFOR, localizado no Município de Fortaleza, Estado do Ceará.		
CONDICIONANTES:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Cumprir os projetos e planos apresentados, submetendo à análise da SEMAM qualquer alteração que por ventura se faça nos projetos; 2. Cumprir rigorosamente a legislação ambiental vigente, no âmbito Federal, Estadual e Municipal; 3. Adotar as medidas de controle e compensação ambiental previstas no Plano de Controle Ambiental – PCA do Grupo 1 do Programa; 4. Implementar os Programas Ambientais constantes no Projeto Básico Ambiental (PBA); 5. Nos casos de corte e transplante de árvores, requerer Autorização para a realização dos serviços na SEMAM; 6. Cumprir as normas de segurança do trabalho; 7. Sincronizar o início das obras às ações necessárias a desapropriação dos imóveis e compensação da população afetada; 8. O empreendimento deverá ser monitorado pelo CCO(SEINF); 9. Destinar os resíduos sólidos gerados a locais licenciados; 10. Afixar placa do Licenciamento Ambiental em local visível, conforme modelo anexo; 11. O empreendimento ficará passível de fiscalização pelas SER's e monitoramento pela SEMAM. 		
		FORTALEZA, 19 DE OUTUBRO DE 2012
 Secretário da SEMAM Adalberto Azevedo Secretário da SEMAM	Alan Arrais S. de Azevedo Coordenador COFIS - SEMAM CPF/CNPJ - C.F.A. 633901 Coordenador da COFIS	 Técnico da ELAM FRANCISCO ANTONIO DA NEGRA DE NEGRA LICENCIAMENTO AMBIENTAL - CELIR EQUIPE DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL - ELAM Lic. Instalação 301/2012

Anexo 5



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO CEARÁ**

**EXMO. SR. JUIZ FEDERAL DA _____ VARA DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO
ESTADO DO CEARÁ:**

14.236/2013

PA nº 1.15.000.001714/2013-80

DISTRIBUIÇÃO URGENTE - DANOS AMBIENTAIS
IMINENTES NO PARQUE DO COCÓ

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, pelo Procurador da República que esta subscreve, vem à presença de Vossa Excelência, com esteio na documentação extraída do procedimento administrativo nº 1.15.000.001714/2013-80, propor

AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO LIMINAR

em face de

MUNICÍPIO DE FORTALEZA, pessoa jurídica de direito público, representada por seu Procurador-Geral, Sr. JOSÉ LEITE JUCÁ FILHO, com endereço para intimações na Av. Santos Dumont, nº 5335, 11º andar, Fortaleza/CE,

UNIÃO FEDERAL, pessoa jurídica de direito público interno, representada pela Procuradoria da União no Estado do Ceará, Rua Guilherme Rocha, nº 1342 - Casa, Centro, Fortaleza - CE, CEP.: 60.030-141;

10/2013

29.JUL.13:17:32 51009683

1

10

Anexo 6

situação fática pelo decurso do tempo (*RE 275.159, Rel. Min. Ellen Gracie, Segunda Turma, DJ 11.10.2001; RMS 23.593-DF, Rel. Min. MOREIRA ALVES, Primeira Turma, DJ de 02/02/01; e RMS 23.544-AgR, Rel. Min. Celso de Mello, Segunda Turma, DJ 21.6.2002*).

III – DISPOSITIVO

Assim, julgo parcialmente procedente a ação para, rejeitando o pedido de anulação da Portaria SPU/CE nº 32/2013, condenar o MUNICÍPIO DE FORTALEZA na obrigação de elaborar prévio EIA/RIMA da obra em questão, abstendo-se de dar-lhe prosseguimento enquanto não concluídos aqueles estudos e o conseqüente processo de licenciamento ambiental.

Intimem-se o MUNICÍPIO DE FORTALEZA para cumprimento do preceito no prazo de cinco (05) dias, fixando em R\$10.000,00 (dez mil reais) a multa diária para caso de transgressão do preceito (§§ 4º e 5º, art. 461, CPC), sem prejuízo de multa e das sanções penais cabíveis aos agentes públicos que de qualquer modo embaraçarem o cumprimento desta (parágrafo único, art. 14, CPC)

P.R.I.

Fortaleza, 3 de junho de 2014.

FRANCISCO ROBERTO MACHADO
Juiz Federal da 6ª Vara