



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ  
24ª PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE TERESINA  
Rua Eliseu Martins nº 2446, 2º andar, Teresina (PI), CEP 64.000-120  
Tel. (86) 3216. 4739

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DE DIREITO DA 2ª VARA DA  
FAZENDA PÚBLICA DE TERESINA**

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA AMBIENTAL**

**Em apenso aos autos do Processo nº 0024408.26.2015.8.18.0140,  
Ação Cautelar**

*“Quando eu chegar na Frei Serafim,  
Laços de fita, meu bem, acene pra mim,  
Não quero dinheiro,  
mas me vendo por inteiro  
Pois seu beijo é um pretexto  
Pra eu ficar no Piauí”  
(Calmaria, Vavá Ribeiro)*

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ**, através da **24ª Promotoria de Justiça de Teresina**, por seus representantes que *in fine* assinam, com o devido respeito vem à presença de Vossa Excelência, nos autos do processo em epígrafe, no trintídio legal, fundamentado nos art. 129, III e 225 *caput* da Constituição Federal, Lei Federal nº 7.347/85, Lei Federal nº 6.938/81, Decreto Estadual nº 9.035/93, art. 81 do Código do Consumidor, e art. 566 e seguintes do Código de Processo Civil, propor a **AÇÃO CIVIL PÚBLICA AMBIENTAL, C/C PEDIDO DE TUTELA ANTECIPADA INAUDITA ALTERA PARS**, pelas razões de fato e de direito a seguir expostas, contra:

- (1) **ESTADO DO PIAUÍ**, pessoa jurídica de direito público, inscrita no CNPJ sob nº 06.553.481/0001-49, que poderá ser citado na pessoa do Procurador-Geral do Estado, na Av. Senador Área Leão nº 1650, bairro Jockey Club, nesta Capital; e
  
- (2) **MUNICÍPIO DE TERESINA**, pessoa jurídica de direito público, inscrita no CNPJ sob nº 06.554.868/0003-64, o qual poderá ser citado através de seu representante legal, o Procurador-Geral do Município, à Rua Firmino Pires, 379, Ed. Saraiva Center, bairro Centro, Teresina (PI).

## **I - OS FATOS**

Chegando ao nosso conhecimento o projeto do Estado do Piauí de ampliação da Ponte Juscelino Kubitschek, que interliga as avenidas Frei Serafim e João XXXIII, nesta capital, e com o objetivo de investigar eventual agressão ao patrimônio cultural provocada pelos impactos sobre o meio ambiente urbanístico decorrentes da obra, instauramos o Procedimento Preparatório nº 024/2013.

As investigações revelaram que a obra promoverá a criação de uma terceira faixa de rolamento de veículos (conhecida como Ponte do Meio), ladeada pelas duas já existentes, e posterior interligação da mesma às vias públicas mencionadas acima, com posterior ampliação dos

acessos através da redução do canteiro central da avenida Frei Serafim.

A equipe multidisciplinar das áreas de Engenharia Civil, Arquitetura e Engenharia Florestal, da Coordenadoria de Perícias e Pareceres Técnicos do Ministério Público, após análise da documentação, apontou diversas inconsistências, omissões e irregularidades nos projetos apresentados, as quais ensejam situação de insegurança e incerteza quanto aos riscos do empreendimento e impactos ambientais decorrentes (Anexo I, doc. 1 a 4).

Diante dessas premissas, o órgão ministerial solicitou à Secretaria de Estado dos Transportes para que, no prazo de 10 (dez) dias úteis, esclarecesse as omissões ou falhas, mediante a apresentação de documentos complementares que subsidiassem a análise técnica a que se pretende.

Contudo, transcorrido o prazo concedido, não foi obtida resposta à requisição ministerial.

Extrai-se, do contexto fático, que sobejam elementos a convergir para a conclusão de que o empreendimento, se executado nos moldes planejados, irá causar danos ambientais sérios e irreversíveis, de extensão imensurável.

Em hipótese clássica de aplicação do princípio ambiental da precaução, o Ministério Público propôs Ação Cautelar Preparatória de Ação Civil Pública perante a 2ª Vara dos Feitos da Fazenda Pública de Teresina, requerendo a suspensão da obra até a apresentação dos documentos

considerados imprescindíveis a seu prosseguimento, tendo sido concedida liminar, depois suspensa pelo Presidente do Tribunal de Justiça do Estado do Piauí.

A ampliação está sendo realizada sob a responsabilidade da Secretaria Estadual de Transportes (SETRANS), e a empresa vencedora da licitação é a RM - Estrutura e Pavimentação LTDA.

No interregno dessas duas decisões, a Secretaria Estadual de Transportes (SETRANS) apresentou vários documentos a esta Promotoria de Justiça, os quais foram minudentemente analisados pela equipe de técnicos, que concluiu persistirem falhas no detalhamento dos elementos pertinentes à execução.

No caso, portanto, indubitável é a propositura desta ação civil pública ambiental, com escopo de obter a paralisação imediata das obras até que seja estabelecida, de forma conclusiva, a segurança e a viabilidade ambiental.

## **1. O PROJETO DE AMPLIAÇÃO DA PONTE JUSCELINO KUBITSCHK**

Como dito, a ampliação da Ponte Juscelino Kubitschek promoverá a criação de uma terceira faixa de rolamento de veículos (Ponte do Meio), ladeada pelas duas já existentes, e posterior interligação da mesma às vias públicas.

Contempla o projeto a implantação de um passeio com a finalidade de oferecer continuidade aos já existentes,

desse modo permitindo a interligação dos canteiros centrais das avenidas Frei Serafim e João XXIII dispondo de elemento separador do tráfego, constituído por barreiras.

Além disso, serão criadas mais três faixas para veículos, sendo duas exclusivas para ônibus, situadas às margens do canteiro central, e uma para veículo de menor porte.

## **2. SOLUÇÕES VIÁRIAS: ÔNIBUS, CICLISTAS E PEDESTRES**

Foram apresentadas duas propostas para a Ponte do Meio: a primeira com a criação de um passeio central de pedestres e ciclistas entre as duas vias de acesso dos ônibus; a segunda, igualmente contempla o passeio de pedestres e ciclistas, porém localizado na margem direita da ponte (sentido bairro-centro), permanecendo lado a lado as duas vias de acesso de ônibus (Anexo II, doc. 5 e 6)

## **3. RELATÓRIO DO CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DO PIAUÍ (CAU)**

O Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Piauí (CAU) apresentou, através do Ofício n.º 138/2015, de 24/08/15, análise técnica sobre o projeto básico da construção do acesso à terceira ponte Juscelino Kubitschek, ligando as avenidas Frei Serafim e João XXIII, elaborado por comissão multidisciplinar (Anexo, III - doc. 7).

A comissão aferiu que o projeto não atende aos requisitos necessários para orientar obra de tamanha envergadura e impacto, ante a ausência de estudos, bem como

em razão da inabilidade e inabilitação do responsável técnico do projeto. Além disso, enseja risco social e à segurança, posto inexistir estudos referentes à situação de desgaste da estrutura da ponte e das possíveis consequências geradas pela inserção da Ponte do Meio.

Posteriormente, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Piauí (CAU), através do ofício de n.º 171/2015, de 26/10/15, apresentou outro relatório contendo a análise da estrutura da Ponte JK, elaborado pelo Doutor em Engenharia de Estruturas e Professor da USP, Pedro Wellington G. N. Teixeira e o Engenheiro Civil Lucas Hamurabi P. De Carvalho (Anexo, III - doc. 8).

Nesse relatório, os engenheiros afirmaram ser imperativo desviar o tráfego da Ponte JK para a ponte recém-construída (Ponte do Meio), com a finalidade de criar as condições necessárias para os levantamentos e ensaios visando garantir a verificação da sua capacidade estrutural, como forma de preservar a segurança dos veículos e das pessoas que diariamente passam pelo local.

## **II - BREVE HISTÓRICO DA PONTE JUSCELINO KUBITSCHKEK E DA AVENIDA FREI SERAFIM: MEMÓRIA DA CIDADE DE TERESINA**

Iniciaremos a abordagem com um breve histórico da Ponte Juscelino Kubitschek, a mais antiga que interliga a capital, centro e zona leste, e em seguida da avenida Frei Serafim.

Havia uma ponte, de madeira, com uma só pista, que foi levada durante uma violenta enchente, situação que fez o

governo construir uma estrutura moderna, de amianto. As travessias eram feitas praticamente no mesmo lugar da ponte que hoje interliga as avenidas Frei Serafim e João XXIII.

Essa ponte, que significou um marco no desenvolvimento da região, foi inaugurada em janeiro de 1957 e intitulada Ponte Juscelino Kubitscheck em homenagem ao Presidente da República. Apresentava pista de rolamento com duas faixas e duas passarelas laterais, e o tráfego rodoviário se desenvolvia nos dois sentidos.

Posteriormente, na década de 80, a ponte passou por reformas e foi suprimida uma das passarelas laterais, conduzindo à situação atual, sendo construída outra ponte (2ª.) ao lado da originária Ponte JK, à distância aproximada de 10 m. O tráfego rodoviário passou a ser realizado no sentido centro-bairro, e na ponte nova no inverso, bairro-centro.

Em 2014, o Governo do Estado executou uma terceira ponte (3ª), conhecida como Ponte do Meio, na área compreendida entre as duas existentes, sob a coordenação da Secretaria Estadual de Transportes (SETRANS).

Reconhecido é que, a Ponte JK, além da importância histórica e patrimonial para o desenvolvimento da cidade, possui relevante valor social na realização de atividades do cotidiano de comércio e serviço de seus moradores e visitantes, pois permite a interligação entre diversas regiões de moradia e trabalho, de modo que qualquer alteração nela influencia no funcionamento da cidade, tanto no aspecto urbanístico como no ambiental.

Pesquisa realizada no Curso de Especialização em História da Arte e da Arquitetura<sup>1</sup> revelou a percepção dos usuários sobre a avenida Frei Serafim e muitos trechos deste trabalho merecem transcrição, como forma de realçar a sua importância para a memória da cidade de Teresina e identidade de seu povo.

A opinião dos usuários é essencial para realçar os argumentos que respaldam a presente ação, cujo objetivo é obstar a execução do projeto elaborado pelo Requerido. Afinal, dentre os princípios basilares do Direito Ambiental figura o da participação popular, que assegura o envolvimento do cidadão no equacionamento e implementação da política ambiental.

A autora da pesquisa apresenta a importância dessa via:

**"A avenida Frei Serafim é rica em expressividade e traz consigo elementos históricos, arquitetônicos e urbanísticos, que são dignos de uma observação mais minuciosa daquelas pessoas mais atentas e curiosas, pois retrata um espaço da memória da cidade".**

Aponta que o surgimento da avenida se deu em meados do ano de 1874, contemporâneo e simultâneo à construção da Igreja de São Benedito, de iniciativa do missionário capuchinho Frei Serafim de Catânia. A princípio constituía-se de uma estrada natural aberta nos fundos do terreno escolhido para a implantação da igreja, por onde

---

<sup>1</sup> VIANA, Martha Rossielle Guerra. SOUSA, Moisés Pires de. **A imagem da Avenida Frei Serafim.** In: História da arte e da arquitetura no Piauí, Instituto Camillo Filho. Teresina: 2005, p. 185-198.

foram transportados os materiais para a construção retirados das margens do rio Poti.

Pela vida histórica, arquitetônica e urbanística, a avenida constava nos primeiros mapas de Teresina como Estrada Real, trilha que se iniciava no limite oriental da cidade, na vizinhança do cemitério da Jurubeba, atual localização da Igreja de São Benedito, proporcionando que o perímetro urbano fosse ampliado além do Rio Poti e servindo como divisão da zona norte e zona sul da cidade<sup>2</sup>.

A partir do século XX registrou-se uma mudança no perfil de utilização da avenida, transformando-se em eixo de expansão da cidade impulsionado pelo fortalecimento da atividade comercial. Nesse período, tornou-se uma área nobre que abrigava as famílias abastadas da época, as quais foram responsáveis pela construção de casarões ecléticos, cujas unidades remanescentes testemunham este período histórico. Ressalte-se que as construções seguiram o estilo eclético predominante na Europa no final do século XIX, cuja principal característica envolvia uma arquitetura incorporadora de diversos estilos arquitetônicos, a exemplo do gótico, renascentista, barroco e neoclássico românico.

A arborização e a ampliação do canteiro central ocorreram durante o Estado Novo, quando também se alterou o nome da via para Getúlio Vargas, ato posteriormente revogado, retornando a homenagem ao Frei Serafim.

---

<sup>2</sup> AVENIDA FREI SERAFIM. In: WIKIPÉDIA, a enciclopédia livre. Flórida: Wikimedia Foundation, 2015. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Avenida\\_Frei\\_Serafim&oldid=43444498](https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Avenida_Frei_Serafim&oldid=43444498)>. Acesso em: 11 nov. 2015.

A década de 1990 é apontada como o período em que se iniciou o processo de descaracterização da avenida Frei Serafim, quando uma nova visão econômica proporcionou. Vejamos:

"(...) a destruição de alguns de seus edifícios para a construção de outros nos padrões atuais, ditos modernos e contemporâneos."

...

"Esse crescimento acelerado da área urbana da cidade e de suas edificações, ainda, pode ser observado atualmente, o que pode acarretar problemas futuros, caso não sejam realizados estudos de planejamento urbano que levem em consideração a paisagem, a forma das estruturas físicas a serem alteradas e outras questões, como as intervenções nos equipamentos urbanos, o crescimento populacional, as ocupações desordenadas, entre outros."

Interessante ressaltar os resultados auferidos a partir de questionário aplicado perante os usuários da avenida Frei Serafim, com o objetivo de construir a imagem ambiental. Em relação aos elementos que marcam a relação travada entre usuários e avenida, sobressaem-se aqueles de natureza subjetiva:

"(...) a avenida é descrita como um marco histórico, um cartão postal e um símbolo da cidade, um local de manifestações culturais, aconchegante, receptivo e belo, onde o novo e o antigo convivem harmoniosamente: (...)"

Os elementos de natureza física percebidos pelos usuários demonstram a percepção da avenida como um corredor, uma via de acesso, de interligação, a "espinha dorsal", um ponto de convergência, concentração ou limite, um marco urbanístico, arquitetônico e de desenvolvimento da cidade, um local de passeio, um corredor verde. E as conclusões alertam para os cuidados com eventuais intervenções no local:

"(...) Quando o usuário faz uma descrição apresentando os aspectos acima citados, ele está afirmando que a avenida atende à sua função essencial - uma via de circulação, mas também, abrange outras funções que dão a ela um caráter peculiar, chamando a atenção do usuário para detalhes, por exemplo, a sua arborização."

Um aspecto que não passa despercebido é o contraste provocado pelas construções modernas:

"As construções mais recentes citadas pelos usuários, como por exemplo, o Metropolitan Hotel, o edifício da Casa Pintos e o edifício da Delegacia Regional do Trabalho, estão inseridos em seu imaginário como sinônimo de modernidade da cidade de Teresina. Porém, alguns usuários percebem tais edifícios como que situados fora do contexto do cenário urbano da avenida, são peças isoladas inseridas no local sem integração com o acervo arquitetônico situado ao longo da avenida."

A arborização aparece como outro elemento que compõe a descrição da avenida Frei Serafim, onde "os usuários conseguem impregnar em seu imaginário este sentimento e já

não conseguem perceber tal espaço sem seus elegantes oitizeiros”.

Quando aborda o planejamento urbano, o artigo invoca a importância da valorização do usuário por ocasião do planejamento de uma cidade, enfatizando:

“Os planejadores urbanos, juntamente com as pessoas responsáveis pelas decisões governamentais de políticas públicas, detêm poderes para moldar o espaço urbano apenas baseados em leis e influenciados por sua formação acadêmica, que, muitas vezes, não leva em consideração a visão do usuário.”

Uma das conclusões da pesquisa que está relatada no artigo é contundente:

“Constatou-se que a Avenida Frei Serafim está bastante consolidada no imaginário de seus usuários, pois os mesmos foram capazes de enumerar uma série de elementos que comprovam a sua importância no cenário urbano da cidade de Teresina.”

Luciene Brito Cardoso ressalta que as sucessivas transformações na avenida Frei Serafim comprometem o seu valor enquanto patrimônio histórico/cultural:

A Frei Serafim, assim como outros elementos que constituem parte do bairro Centro de Teresina - praças e edifícios -, foi sendo transformada e, conseqüentemente, descaracterizada ao longo do tempo. E estas descaracterizações mudam o significado que a avenida tem para a quem vivenciou. As transformações na avenida vão

gerando novos significados e assim sucessivamente, até que ela deixe de ter a importância que possuiu no passado, sendo apenas um local de passagem e isto vai ser repassado para os futuros teresinenses. Onde fica então a memória da cidade? A história de Teresina está inscrita na sua paisagem, suas ruas e avenidas, edifícios e praças e no rio Parnaíba (que já se encontra desintegrado da paisagem do bairro após a ampliação da linha férrea do metrô) e não apenas nos livros.<sup>3</sup>

Frise-se, por oportuno, que sucessivas reformas nessa avenida para embelezamento e modernização foram realizadas ao longo do tempo, as duas maiores na década de 1970, patrocinada pelo Governo do Estado e o Tesouro Nacional, e em 2007 promovida pela prefeitura, que redundou em significativo dano ambiental em razão da supressão de 2,5 m no recuo nas calçadas em toda a sua extensão.

Assim, a avenida Frei Serafim compõe o patrimônio cultural da cidade de Teresina, além de possuir inquestionável valor histórico, razão pela qual deverá ser preservada.

### **III - AS IMPLICAÇÕES NEGATIVAS E INCONSISTÊNCIAS DO PROJETO DE AMPLIAÇÃO**

Conforme diversas evidências colhidas durante a instrução do Inquérito Civil Público nº 24/2013, instaurado por essa Promotoria de Justiça, a execução do projeto de ampliação da Ponte Juscelino Kubitschek e do Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina-Relatório Final

---

<sup>3</sup> **A paisagem cultural do centro de Teresina-PI: significado dos seus elementos morfológicos.** Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Urbano, UFPE, Recife: 2006.

de junho/2008<sup>4</sup>(Anexo IV, doc. 9), implicará em diversos impactos ao meio ambiente, à ordem urbanística e ao patrimônio histórico-cultural da avenida Frei Serafim, em relação ao seu canteiro central e aos imóveis que a ladeiam. Vejamos.

### **3.1. RISCOS DE DANO À ESTRUTURA DA PONTE JUSCELINO KUBITSCHKEK**

Através do Ofício nº 171/2015/PRES/CAU-PI (Anexo III, doc. 8), subscrito pelo Presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Piauí, foi encaminhado Relatório Técnico elaborado pelo Doutor em Engenharia de Estruturas e Professor da USP, Pedro Wellington G.N. Teixeira, e o Engenheiro Civil Lucas Hamurábi P. de Carvalho, sobre a necessidade de reavaliação da estrutura da Ponte Juscelino Kubitschek.

Segundo o relatório, o comprometimento é decorrente de intervenção realizada durante a construção da denominada Ponte do Meio:

**“As situações desses taludes de aterro nos encontros das suas margens recentemente cortados a prumo, demandam paralisação imediata do trânsito e intervenção urgente, sob o risco de acidente estrutural com vítimas, caso haja demora em adoção dessas medidas”** (fls. 07 e 17 do Relatório).

Trata-se de opinamento técnico exarado por profissional com sólida formação acadêmica que, com fundamento no princípio da precaução, merece ter sua

---

<sup>4</sup>Disponível em

<http://www.teresina.pi.gov.br/sistemas/portalpmt/admin/upload/documentos/f77f8cb7ca.pdf>. Acesso em 10.11.2015.

procedência verificada de forma exaustiva através de prova pericial imparcial, por profissionais habilitados, realizada por determinação judicial.

### **3.2. INCLUSÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS - ALTERAÇÕES NO CANTEIRO CENTRAL DA AVENIDA FREI SERAFIM**

O projeto executivo colaciona plantas (em anexo) que apontam a existência de 06 (seis) faixas de rolamento para veículos, sendo que as centrais indicam a destinação para o transporte público coletivo (ônibus), os quais naturalmente, desembocarão na parte contígua ao canteiro central da avenida Frei Serafim (vide Anexo II).

Por sua vez, o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina - Relatório Final - Junho/2008, às fls. 125 a 128 (vide Anexo IV), prevê, de forma clara para o cenário de 2017, a implantação de um corredor de transporte coletivo com porta a esquerda, do início da Ponte Juscelino Kubitschek até o final da avenida Frei Serafim.

Assim, com base nesses documentos, decorre a inarredável conclusão de que a ampliação da Ponte Juscelino Kubitschek, com criação de um terceiro corredor de veículos, será seguida de alterações substanciais no canteiro central da avenida Frei Serafim, com a construção de terminais rodoviários, implementação de ciclovias e intensificação do fluxo de pedestres, situação que ensejará risco de danos ao meio ambiente, patrimônio histórico-cultural e elementos urbanísticos abrigados por essa via pública.

### **3.3. RISCOS DE DANOS AO PATRIMÔNIO HISTÓRICO-CULTURAL : IMOVEIS E CANTEIRO CENTRAL**

A instalação de terminais rodoviários no canteiro central da avenida Frei Serafim, nos moldes preconizados pelo aprovado Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina - Relatório Final - Junho/2008, implicará riscos de dano ao patrimônio histórico-cultural abrigado.

Nesse sentido, a avenida Frei Serafim constitui patrimônio histórico e cultural do município de Teresina, dada a sua importância no surgimento e desenvolvimento da cidade e que, ressalte-se, possui bens tombados em níveis estadual (Estação Ferroviária, Edifício Chagas Rodrigues, Palácio de Karnack) e federal (Igreja de São Benedito e Estação Ferroviária).

A título de ilustração, destaca-se que a Lei Complementar Municipal nº 3.563/06, em seu art. 5º, dispõe expressamente que quanto às edificações localizadas na avenida Frei Serafim, números 1623, 1626, 1656, 1693, 1826, 1853, 1867, 1884, 1887, 1909, 1910, 1929, 1948, 1976, 1984, 1989, 2011, 2016, 2053, 2077, 2165, 2235, 2261, 2277, 2357, 3125, da edificação principal do Colégio Sagrado Coração de Jesus, da edificação principal do 2º Batalhão de Engenharia de Construção, da edificação do Hotel de Trânsito dos Oficiais do 2º BEC e da edificação do Centro Pastoral Paulo VI, devem ser mantidas as características arquitetônicas, artísticas e decorativas das fachadas voltadas para logradouros públicos, bem como sua volumetria - incluindo telhado, até quinze metros de recuo de frente e, a critério do Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU), algum elemento

arquitetônico significativo, localizado após os 15 m (quinze metros) de recuo de frente.

O canteiro central da avenida Frei Serafim, apesar de não ser bem tombado pelos órgãos de proteção do patrimônio histórico, constitui-se em local de valor afetivo para os teresinenses, uma vez que vem sendo visitado por sucessivas gerações, e constitui ponto de encontro e visita de famílias inteiras e amigos, que ali se reúnem em momentos marcantes de suas vidas.

Trata-se, enfim, de área notável de valor simbólico para todos os munícipes, significativa para a fixação da memória e da cultura da cidade. Por todo o exposto, é incontestemente o valor histórico, paisagístico e afetivo do local, merecendo portanto especial proteção.

#### **3.4. ALTERAÇÃO DAS PORTAS DE ACESSO NOS TRANSPORTES COLETIVOS (EMBARQUE E DESEMBARQUE) - INVESTIMENTO**

A instalação de terminais rodoviários no canteiro central da avenida Frei Serafim, nos moldes do que foi traçado acima, implicará em gastos substanciais com a adaptação da frota de ônibus de Teresina, pois necessitará da colocação de portas de embarque e desembarque do lado esquerdo, o que redundará, inevitavelmente, no aumento da tarifa de transporte coletivo.

Situações como essa, de adequação das portas, foi vivenciada em Brasília (DF), que se viu obrigado a reformar ou adaptar a frota de ônibus, dando causa a transtornos de diversas ordens à população (Anexo, IV - doc. ).

### **3.5. RECURSOS FINANCEIROS DISPENDIDOS COM A REFORMA DAS CALÇADAS (RECUO DE 2,5 m) PARA CRIAÇÃO DE FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS**

Por sua vez, a mudança da localização dos terminais rodoviários do lado direito para o lado esquerdo das vias da avenida Frei Serafim, em flagrante desrespeito ao princípio da economicidade, implicará no desperdício financeiro dos recursos aplicados, em 2007, para a diminuição do espaço de circulação dos pedestres (em aproximadamente 2,5 m) com o objetivo de permitir o tráfego de ônibus coletivos nas laterais da avenida (Anexo VI, doc. 12)

### **3.6. ROTAS DE ÔNIBUS E ESTUDO DO FLUXO DE VEÍCULOS - AUSÊNCIA**

As estações de embarque e desembarque, detalhamento das novas rotas de ônibus e estudo de fluxo de veículos não tiveram seus impactos ambientais considerados no projeto básico e nos estudos ambientais de ampliação da Ponte Juscelino Kubitschek.

Conforme destacado, o projeto executivo das obras de ampliação da Ponte JK e o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina - Relatório Final de Junho/2008 sinalizam de forma evidente a intenção do Município de Teresina em transformar o canteiro central da avenida Frei Serafim num depositário de terminais rodoviários.

Dessa forma, uma vez que as obras de ampliação da ponte estão umbilicalmente ligadas à criação desses terminais

rodoviários, os impactos de um empreendimento sobre o outro devem ser obrigatoriamente considerados e inter-relacionados.

A omissão na conjugação dessas informações representa sério risco à correção do procedimento de licenciamento ambiental, implicando em subdimensionamento do impacto ambiental, fixação incorreta dos estudos ambientais, posto que analisada incorretamente a complexidade da obra e diminuição do valor devido a título de compensação ambiental.

### **3.7. INTERVENÇÕES NO CANTEIRO CENTRAL - AUSÊNCIA DE APROVAÇÃO PELO CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

Nos termos do art. 13, parágrafo único, conjugado com o Anexo 4 da Lei Complementar Municipal nº 3.563/2006, a arborização das calçadas e dos canteiros centrais da avenida Frei Serafim, entre a rua Gabriel Ferreira e a ponte sobre o Rio Poti, é considerada Zona de Preservação Ambiental - ZP4, e qualquer intervenção de natureza física nestas áreas, salvo aquelas necessárias à manutenção das suas características originais, está condicionada ao prévio parecer favorável do Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU), e à aprovação do órgão municipal competente, e só pode ser realizada após decreto do Prefeito Municipal.

Nesse propósito, o projeto básico de engenharia para a construção dos acessos à Ponte Juscelino Kubitschek foi objeto de deliberação pelo Conselho de Desenvolvimento Urbano - CDU, que, através da Resolução nº 27/15 (Anexo VII, doc. 13), se manifestou favorável à realização das obras com a condição de que haja previsão de acomodação dos floristas, que ocupavam a área sob a ponte, e se observe a

compatibilização do projeto ao estudo do fluxo e locomoção de pedestres, bem como a sua aprovação pelos órgãos competentes.

Entretanto, desconhecem-se informações acerca do cumprimento das condicionantes estabelecidas pelo Conselho, dando causa a irregularidades, que são de responsabilidade do Estado do Piauí, uma vez que há desrespeito às normas de uso e ocupação do solo municipais.

### **3.8. PROJETO EXECUTIVO - AUSÊNCIA**

Em atendimento à requisição ministerial, a Secretaria Estadual de Transportes (SETRANS) apresentou ao Ministério Público documento que denominou Projeto Executivo, consistente em gráficos e desenhos que demonstram a disposição das obras de ampliação da Ponte Juscelino Kubitschek.

Dessa forma, o documento apresentado não pode ser admitido como Projeto Executivo, vez que não oferece o detalhamento de todos os elementos necessários e suficientes à execução completa da obra, de acordo com as normas pertinentes da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Nesse sentido, o item 3.1 da NBR 7187, da ABNT (Anexo VIII, doc. 14), fixa os documentos técnicos mínimos que devem constituir um projeto das pontes de concreto armado e de concreto protendido: elementos básicos, memorial descritivo e justificativo, memorial de cálculo, desenhos e especificações.

Assim, o projeto executivo deve definir de forma clara os diversos componentes da obra, incluindo planilhas de orçamento e cronogramas básicos, o que não se verificou no caso em análise, dificultando a análise pelo Ministério Público, tanto em relação à verificação da legalidade da execução orçamentária quanto ao dimensionamento dos danos ambientais causados pela obra.

### **3.9. IMPRECIÇÕES TÉCNICAS E DOCUMENTAIS**

Consta do Parecer Técnico nº 142/2015 (Anexo I), elaborado por profissional de engenharia civil, que a documentação encaminhada pela Secretaria Estadual de Transportes (SETRANS), relativa à dita ampliação, revela as seguintes imprecisões técnicas e documentais:

- Falta de sondagem dos terrenos das alças de acesso;
- Imprecisão do projeto de canteiro de obras;
- Memorial descritivo genérico; e
- Reforço estrutural genérico.

### **3.10. ACESSIBILIDADE DOS USUÁRIOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Compreende-se a acessibilidade, como *"a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade*

*reduzida*” (Art. 8º, I, do Decreto Federal nº 5.296, de 02 dezembro de 2004).

No caso em apreço, os documentos apresentados não dispõem de elementos mínimos que favoreçam a locomoção de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, em relação às características dos pisos, material de revestimento, inclinações, desníveis, dimensões, padronizações de mobiliários e elementos urbanos.

Frise-se, nesse sentido, que o Parecer Técnico nº 142/2015, da lavra de profissional de arquitetura, destacou que as larguras das passarelas centrais da Ponte Juscelino Kubitschek, fixadas em 2,5m e 2,8m, são insuficientes para atender às especificações de vias para pedestres e veículos, mesmo desconsiderando o trânsito de ciclistas e cadeirantes.

Esse dimensionamento colide frontalmente com o estabelecido pelo item 5.5.4 do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, vol. 4, CONTRAN, 2007, o qual recomenda a largura mínima de 4.20 m para situações como tais.

#### **IV - O DIREITO**

Conforme demonstrado supra, as obras de ampliação da Ponte Juscelino Kubitschek, com criação de um terceiro corredor de veículos, serão seguidas de alterações substanciais no canteiro central da avenida Frei Serafim, com a construção de terminais rodoviários, implementação de ciclovias e intensificação do fluxo de pedestres, situação

que ensejará risco de danos ao meio ambiente, patrimônio histórico-cultural e elementos urbanísticos abrigados por essa via pública, os quais são objeto de proteção legal.

Na contramão da histórica e em desrespeito à legislação urbanística, o Município de Teresina pretende descaracterizar um de seus patrimônios culturais para dar lugar aos veículos. A avenida Frei Serafim concentra o testemunho histórico-cultural da cidade de Teresina e, por isso, reveste-se de importância sentimental para a população, daí a preocupação com a conservação do acervo arquitetônico e cultural.

Nesse sentido, o art. 225 da Constituição Federal assegura o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como direito humano fundamental, *verbis*:

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

Dentre os aspectos do meio ambiente que recebem proteção legal encontra-se o meio ambiente cultural, integrado pelo patrimônio histórico, artístico, arqueológico, paisagístico, turístico que, embora artificial, em regra como obra do ser humano, difere do meio ambiente artificial (que também é cultural) pelo sentido de valor especial que adquiriu ou de que se impregnou.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> SILVA, José Afonso da. **DIREITO AMBIENTAL CONSTITUCIONAL**, 4 ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros, 2002.

Aliás, a proteção ao patrimônio cultural está expressamente prevista no art. 216 da Carta Magna, *in verbis*:

**"Constituem o patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:**

**I - as formas de expressão;**

**II - os modos de criar, fazer e viver;**

**III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;**

**IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;**

**V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico."**

Na hipótese vertente, constata-se o descumprimento pelo Estado do Piauí e pelo Município de Teresina de determinação da Constituição Federal de proteger e defender o meio ambiente cultural, bem reputado indispensável a uma sadia qualidade de vida.

No tocante ao meio ambiente urbano, o art. 2º, inciso I do Estatuto da Cidade estabelece que a política urbana objetiva o ordenamento do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade mediante a garantia do direito a cidades sustentáveis, assim entendidas aquelas onde são desempenhados os direitos urbanísticos básicos: habitar,

trabalhar, circular no espaço urbano e recrear-se de corpo e espírito.

O Estatuto da Cidade no art. 2º igualmente confere proteção aos outros aspectos do meio ambiente:

**"A Política Urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:**

(...)

**XII. proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construídos, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;**

(...)"

Exemplo disso é a proteção estadual dispensada, através de tombamento, ao Edifício Chagas Rodrigues, que abriga o Departamento Estadual de Estradas e Rodagens (DER), na avenida Frei Serafim.

A propósito, a Lei Complementar Municipal nº 3.563, de 20.10.2006, no art. 1º, criou zonas de preservação ambiental e instituiu normas de proteção dos bens de valor cultural, conferindo proteção à avenida Frei Serafim, *verbis*:

**"Ficam criadas as Zonas de Preservação Ambiental ZP1, ZP2, ZP3, ZP4, ZP5, ZP6, ZP7 e ZP8.**

(...)

**§ 2º A Zona de Preservação Ambiental 2 (ZP2) compreende os lotes lindeiros à avenida Frei Serafim, entre a Igreja São Benedito e a Avenida Marechal Castelo Branco.**

(...)

§ 4º As Zonas de Preservação Ambiental 4 (ZP4) compreendem as praças e parques do município.

(...)

## ANEXO 2

### DESCRIÇÃO DO PERÍMETRO DA ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL - ZP2

O perímetro da Zona de Preservação Ambiental - ZP2, para os efeitos desta Lei, compreende todos os lotes com testada voltada para a Av. Frei Serafim, situados no trecho limitado, ao oeste, pelas Praças da Liberdade e São Benedito e, ao leste pela Av. Marechal Castelo Branco. Os lotes de fundo e das laterais das quadras situadas neste trecho da Avenida Frei Serafim farão parte da área da Zona de Preservação Ambiental - ZP2, quando incorporados aos lotes com testada para a avenida.

### RELAÇÃO DOS IMÓVEIS, CUJAS FACHADAS DEVEM SER PRESERVADAS, NA ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL - ZP2

Avenida Frei Serafim, números 1623, 1626, 1656, 1693, 1826, 1853, 1867, 1884, 1887, 1909, 1910, 1929, 1948, 1976, 1984, 1989, 2011, 2016, 2053, 2077, 2165, 2235, 2261, 2277, 2357, 3125, da edificação principal do Colégio Sagrado Coração de Jesus, da edificação principal do 2º Batalhão de Engenharia de Construção, da edificação do Hotel de Trânsito dos Oficiais do 2º BEC e da edificação do Centro Pastoral Paulo VI.

## ANEXO 4

**RELAÇÃO DAS ZONAS DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL -  
ZP4**

(...)

**II - ARBORIZAÇÃO DAS CALÇADAS E DOS CANTEIROS  
CENTRAIS DOS SEGUINTE LOGRADOUROS PÚBLICOS:**

(...)

**10 - Avenida Frei Serafim, entre a Rua  
Gabriel Ferreira e a Ponte sobre o Rio Poti".**

Conjugando o art. 13, parágrafo único, com o Anexo 4 da Lei Complementar Municipal nº 3.563/2006, o qual dispõe que a arborização das calçadas e dos canteiros centrais da avenida Frei Serafim, entre a Rua Gabriel Ferreira e a ponte sobre o Rio Poti, é considerada Zona de Preservação Ambiental - ZP4, depreende-se que qualquer intervenção de natureza física nestas áreas, salvo aquelas necessárias à manutenção das suas características originais, está condicionada ao prévio parecer favorável do Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU), a quem compete a aprovação, e à publicidade do ato, conferida mediante a publicação de decreto.

**V - O PEDIDO DE TUTELA ANTECIPADA**

O artigo 273 do Código de Processo Civil exige, para que seja concedida a antecipação parcial ou total da tutela pretendida, que exista prova inequívoca que convença o juiz sobre a verossimilhança das alegações do autor, e que "haja fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação".

No caso *sub oculi*, por todos as razões expostas anteriormente, é imperiosa a concessão de antecipação de

tutela, porquanto perfeitamente caracterizados os pressupostos do *fumus boni iuris* e *periculum in mora*.

A plausibilidade do direito é manifesta, pois análises técnicas promovidas por equipe multidisciplinar das áreas de engenharia civil e arquitetura, apontam diversas inconsistências, omissões e irregularidades nos aludidos projetos, as quais ensejam situação de insegurança e incerteza quanto aos riscos do empreendimento e impactos ambientais decorrentes. A ampliação da Ponte JK não foi precedida de autorização do Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU) do Município de Teresina.

O perigo da demora se revela pela possibilidade de que as obras de construção das vias de acesso da Ponte Juscelino Kubitschek, que já estão em andamento, sejam seguidas da construção de terminais rodoviários, os quais seguramente irão implicar na alteração do canteiro central da avenida Frei Serafim, situados em sua área de entorno e adjacências, com prejuízos ao patrimônio histórico e cultural.

Além disso, pelo fato do projeto envolver a supressão de significativo número de árvores e modificação do patrimônio histórico, cultural, e ambiental, as alterações e os danos decorrentes poderão ser irreversíveis, o que reforça a ocorrência do perigo da demora.

Depreende-se, portanto, que presentes os requisitos e havendo riscos de receio de ineficácia do provimento final meritório, a concessão de tutela antecipada liminar *inaudita altera pars* é o que se impõe.

Ante o exposto, presentes os requisitos do art. 273, do Código de Processo Civil, com fundamento no art. 12 da Lei Federal N° 7.347/85 e no art. 84, §§ 3° e 4° da Lei Federal N° 8.078/90, requeremos a concessão de antecipação de tutela, em sede liminar, no sentido de determinar:

(1) ao Estado do Piauí, que suspenda as obras de ampliação da Ponte Juscelino Kubitschek, e qualquer intervenção urbanística na avenida Frei Serafim;

(2) a produção de prova pericial, consistente em vistoria na Ponte JK, com emissão de relatório, por profissional especialista em contenção e consolidação em obras d'artes, sugerindo a designação de engenheiro civil vinculado à Escola Nacional de Engenharia, sediada no Rio de Janeiro, ou à Universidade Federal da Bahia, concedendo prazo razoável;

(3) ao Estado do Piauí, que realize as obras de reparo estruturais, caso necessárias, indicadas na prova pericial, em prazo razoável; a suspensão da obra de ampliação da ponte até ser ultimada a vistoria supra e as obras emergenciais de reparo, concedendo prazo razoável para tais;

(4) a suspensão da obra de ampliação da ponte até ser ultimada a vistoria supra e as obras emergenciais de reparo, concedendo prazo razoável para tais;

(5) ao Estado do Piauí, que apresente a parte descritiva (projeto executivo) da obra de ampliação da Ponte JK, e de intervenção urbanística na avenida Frei Serafim, pois os documentos apresentados não atendem às especificações técnicas da NBR 7187 da ABNT, sobre pontes de concreto armado;

(6) ao município de Teresina que se abstenha de realizar qualquer obra de adequação ao Plano

Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina, capazes de modificar o tracejamento e características do canteiro central, como instalação de terminais rodoviários, e imóveis lindeiros localizados na avenida Frei Serafim;

(7) a aplicação de multa diária no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), no caso de descumprimento da ordem, ao Estado do Piauí e Município de Teresina.

## **VI - O PEDIDO PRINCIPAL**

Por fim, requeremos que Vossa Excelência se digne determinar o que se segue, e julgar procedente o pedido nos seguintes termos:

(1) sejam citados os Requeridos, após a concessão da liminar, para, querendo, contestarem a presente ação e acompanhá-la em todos os seus termos;

(2) seja condenado o Estado do Piauí de apresentar projeto executivo das obras de ampliação da Ponte Juscelino Kubitschek, nos moldes preconizados na NBR 7187, da ABNT, contemplando, a juntada do memorial descritivo, justificativo, e de cálculo, desenhos e especificações;

(3) seja determinada a produção de prova pericial por especialista em contenção e consolidação em obras d'artes, sugerindo a a designação de engenheiro civil, vinculado à Escola Nacional de Engenharia, sediada no Rio de Janeiro, ou à Universidade Federal da Bahia, concedendo prazo razoável;

(4) seja condenado o Estado do Piauí, caso a perícia aponte a necessidade, a promover as obras de reparo na estrutura da ponte, de modo que sejam atendidos os requisitos técnicos de segurança;

(5) seja condenado o Estado do Piauí, no bojo das obras de ampliação da Ponte Juscelino Kubitschek, que se abstenha de promover qualquer intervenção urbanística de adequação ao Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina, capazes de modificar o traçado e características atuais do canteiro central, e imóveis lindeiros à Avenida Serafim;

(6) seja condenado o Município de Teresina a se abster de promover qualquer intervenção urbanística de adequação ao Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina, capazes de modificar o traçado e características atuais do canteiro central, como instalação de terminais rodoviários, e imóveis lindeiros à Avenida Serafim;

(7) seja arbitrada multa diária, no mesmo da cominada liminarmente, ou seja, de 10.000,00 (dez mil reais), no caso de descumprimento da decisão, condenando o Estado do Piauí e o Município de Teresina ao pagamento de todas as despesas e ônus da sucumbência, tudo a ser recolhido ao Fundo Municipal de Meio Ambiente;

(8) seja notificado o Instituto Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN e Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes - DNIT para que se manifestem sobre interesse na causa;

(9) seja julgada procedente a presente Ação Civil Pública Ambiental, nos termos dos pedidos acima formulados, condenando os Requeridos nos ônus de sucumbência;

(10) seja dispensado o pagamento de custas processuais, emolumentos e outros encargos, com esteio no art. 18, da Lei nº 7.347/85;

(11) sejam as intimações da parte autora efetuadas pessoalmente na forma do art. 236, § 2], do CPC, à rua Álvaro nº 2294, sala 107, Teresina - PI.

Protesta o Ministério Público pela produção de todas as provas admissíveis em direito.

Dá-se à causa o valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

Nestes termos,  
Espera deferimento.

Teresina, 13 de novembro de 2015

**Maria Eugênia Gonçalves Bastos**  
Promotora de Justiça, em exercício  
na 24<sup>a</sup> PJ de Teresina

**Sávio Eduardo Nunes de Carvalho**  
Promotor de Justiça  
30<sup>a</sup> PJ de Teresina