



FACULDADE BAIANA DE DIREITO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

VICTOR PINHEIRO SOUZA

**A INTENSIFICAÇÃO DO DESMATAMENTO EM SALVADOR-
BA DIANTE A SISTEMÁTICA DOS DIREITOS
FUNDAMENTAIS INTERGERACIONAIS: UMA ANÁLISE DO
CASO DO LICENCIAMENTO DO BRT DE SALVADOR-BA.**

Salvador

2025

VICTOR PINHEIRO SOUZA

**A INTENSIFICAÇÃO DO DESMATAMENTO EM SALVADOR-
BA DIANTE A SISTEMÁTICA DOS DIREITOS
FUNDAMENTAIS INTERGERACIONAIS: UMA ANÁLISE DO
CASO DO LICENCIAMENTO DO BRT DE SALVADOR-BA.**

Monografia apresentada ao curso de
graduação em Direito, Faculdade Baiana
de Direito, como requisito parcial para
obtenção do grau de bacharel em Direito

Orientador: Prof. Dr. Diogo Guanabara

Salvador

2024

Dedico este trabalho aos meus pais; à minha namorada, Laís; à minha avó, Helena; e, em especial à minha eterna estrela, minha avó Dejanira, que agora brilha no céu e permanece viva em minha memória e no meu coração

AGRADECIMENTOS

Agradeço, com toda a profundidade do meu coração, aos meus pais, que jamais mediram esforços para me oferecer uma base sólida na vida. Com amor, dedicação e coragem, garantiram minha educação, minha saúde e minha estrutura emocional. Cada conquista minha carrega um pouco de tal esforço e sacrifício deles.

À minha namorada, Laís, minha melhor amiga, companheira de todos os dias, que caminhou ao meu lado nesta jornada com amor, paciência e dedicação. Foi ela quem me segurou nos momentos de dúvida, que acreditou em mim quando eu duvidava, que compartilhou noites difíceis e comemorou cada pequena vitória como se fosse sua. Laís é minha parceira de vida e meu alicerce.

À minha avó Helena, minha segunda mãe, uma das pessoas mais importantes da minha vida. O amor de Dona Helena é diferente de qualquer outro: é paz, é generoso. Com ela, aprendi o verdadeiro significado de “ser humano”. Helena me ensinou, com atitudes e não apenas palavras, que a verdadeira força mora na delicadeza.

Ao meu companheiro de quatro patas, Luke. Pode parecer simples para alguns, mas quem já estudou durante madrugadas solitárias sabe o valor de ter alguém do lado. Mesmo dormindo por quase todo o tempo, sua presença traz afeto silencioso e uma companhia insubstituível.

Ao meu avô Abimael, que sempre buscou o melhor para mim, proporcionando uma vida saudável e cheia de aprendizados. Com ele, aprendi o valor do respeito, da disciplina e de ser justo.

À minha amiga Fernanda Camargo, minha dupla de faculdade ao longo de toda a jornada e futura sócia. Com certeza, tornou cada passo mais leve, mais humano. Sua amizade foi e será sempre um pilar na minha vida.

À Catharina Garcia, que não só colaborou com o processo técnico e acadêmico dessa defesa, mas que esteve presente como uma profissional e amiga, acolhendo dúvidas e fortalecendo a caminhada com empatia e profissionalismo.

Ao meu professor e orientador, Diogo Guanabara, pela orientação durante a construção do presente trabalho.

E por fim, a minha amada e eterna vó, Dejanira Matos, falecida em janeiro de 2024, mas que sempre estará presente em espírito e permanecerá viva em mim através dos ensinamentos que me deixou. Sua força, sua fé e carinho me guiarão para sempre.

RESUMO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso se propõe a realizar uma análise acerca da intensificação do desmatamento urbano na cidade de Salvador-BA, sob a perspectiva dos direitos fundamentais intergeracionais. Nesse sentido, toma como objeto central de estudo a Ação Civil Pública nº 1005474-31.2018.4.01.3300 proposta pelo Ministério Público da Bahia pelo promotor Heron Gordilho, demonstrando as diversas irregularidades jurídicas, ambientais e administrativas que permearam todo o processo de construção do BRT de Salvador. A pesquisa parte da observação de que a capital baiana, historicamente rica em diversidade natural e cultural, vem enfrentando nos últimos anos uma crescente supressão de áreas verdes, motivada por grandes interesses econômicos e decisões políticas pouco comprometidas com a sustentabilidade, assim como os direitos fundamentais intergeracionais. Entre os pontos discutidos, destacam-se a ausência de estudos técnicos obrigatórios, como o EIV e o EVTEA, a falta de consulta pública efetiva, a atuação tardia dos órgãos fiscalizadores e a priorização de bairros de classe média e alta na implementação do modal, o que reforça desigualdades urbanas e ambientais, sendo demonstrado por doutrinadores, até mesmo baianos, como a obra não é de fato aproveitada. A análise do presente trabalho de conclusão de curso, busca revelar uma lógica de desenvolvimento urbano que vai em sentido oposto ao da preservação ambiental e da justiça intergeracional, denunciando a fragilidade das políticas públicas, como grandes nomes e empresas possuem uma forte influência na política, assim como a busca pela análise da omissão institucional na condução de grandes obras em Salvador.

Palavras-Chave: Desmatamento urbano; Direito Ambiental; Licenciamento Ambiental; BRT Salvador; Direitos Fundamentais Intergeracionais; Ação Civil Pública

ABSTRACT

The present Undergraduate Thesis aims to analyze the intensification of urban deforestation in the city of Salvador Bahia, from the perspective of intergenerational fundamental rights. In this regard, it takes as its central object of study Civil Public Action n. 1005474-31.2018.4.01.330, filed by the Public Prosecutor's Office of Bahia, represented by Prosecutor Heron Gordilho, highlighting the various legal, environmental, and administrative irregularities that marked the entire construction process of the BRT (Bus Rapid Transit) system in Salvador. The research starts from the observation that the capital of Bahia, historically rich in natural and cultural diversity, has been facing an increasing suppression of green areas in recent years. This process has been driven by major economic interests and political decisions that show little commitment to sustainability and to the safeguarding of intergenerational fundamental rights. Among the key issues discussed are the absence of mandatory technical studies, such as the EIV (Study of Neighborhood Impact) and EVTEA (Technical, Economic and Environmental Feasibility Study), the lack of effective public consultation, the delayed action of supervisory bodies, and the prioritization of middle - and upper - class neighborhoods in the implementation of the the transit system. These factors contribute to reinforcing urban and environmental inequalities, with scholars-including local ones - demonstrating that the project has not been effectively utilized. This thesis seeks to expose an urban development logic that runs counter to environmental preservation and intergenerational justice, denouncing the fragility of public policies, the strong influence exerted by powerful individuals and corporations over political decisions, and the institutional omission in the management of large-scale infrastructure projects in Salvador.

Keywords: Urban Deforestation; Environmental Law; Environmental Licensing; BRT Salvador; Intergenerational Fundamental Rights

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BRT - Bus Rapid Transit

MP-BA - Ministério Público do Estado da Bahia

TJBA - Tribunal de Justiça do Estado da Bahia

INEMA - Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos

EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental

EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança

CEPRAM - Conselho Estadual de Proteção ao Meio Ambiente

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

CF/88 - Constituição Federal de 1988

RDC - Regime Diferenciado de Contratações

EIA/RIMA - Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto Ambiental

LISTA DE FIGURAS, GRÁFICOS E TABELAS

Figura 1: <i>feed</i> do Prefeito Bruno Reis	20
Figura 2: Parte 2 Feed Bruno Reis	20
Figura 3: Continuação Feed Bruno Reis	21
Figura 4: Vista da área do empreendimento	24
Figura 5: Árvores Cortadas	25
Figura 6: Árvores Suprimidas	25
Figura 7: Parte das árvores suprimidas	25
Figura 8: Uma das áreas de significativa vegetação a ser leiloada (suspensão)	27
Figura 9: Uma das áreas de significativa vegetação a ser leiloada (suspensão)	28
Figura 10: Análise de investimentos no BRT	50
Figura 11: Demonstração de atividade econômica aliada à ecologia	53
Figura 12: Mapa com os trajetos do BRT e Metrô de Salvador	54
Figura 13: Trajeto BRT	56
Figura 14: Conversa com funcionária da SEDUR	57
Figura 15: Conversa com funcionária da SEDUR	58
Figura 16: Conversa com funcionária da SEDUR	58
Figura 17: Conversa com funcionária da SEDUR	59
Figura 18: Conversa com o canal oficial da SEDUR	60
Figura 19: Conversa com o canal oficial da SEDUR	60
Figura 20: Conversa com o canal oficial da SEDUR	61
Figura 21: Tentativa de Ligação para o Presidente da SEDUR	61
Figura 22: Foto da Avenida Juracy Magalhães antes e depois do empreendimento	68
Figura 23: Novos plantios	69
Figura 24: Novos plantios	69
Figura 25: Desmatamento sem autorização na Av. São Rafael 2025	72

Figura 26: Notícia acerca dos 51 milhões encontrados em malas de Geddel 74

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 SOBRE O FENÔMENO DO DESMATAMENTO E SEUS IMPACTOS NO MUNICÍPIO DE SALVADOR-BA	14
2.1 CONCEITO DE DESMATAMENTO	14
2.2 IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DO DESMATAMENTO	17
2.3 FATORES QUE INTENSIFICAM O DESMATAMENTO EM SALVADOR	22
2.3.1 Expansão urbana e econômica	23
2.3.2 Falta de políticas públicas eficazes	26
3 DIREITOS FUNDAMENTAIS INTERGERACIONAIS E O DIREITO AMBIENTAL	29
3.1 O CONCEITO DE DIREITOS FUNDAMENTAIS INTERGERACIONAIS	29
3.2 A PROTEÇÃO INTERGERACIONAL NO CONTEXTO AMBIENTAL	31
3.3 LEGISLAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONAL	33
3.4 PRINCIPAIS PRINCÍPIOS DO DIREITO AMBIENTAL APLICADOS NA ATUAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL NA DEFESA DO MEIO AMBIENTE	37
4 O CASO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO BRASIL E O PROJETO DO BRT EM SALVADOR	40
4.1 O PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO ORDENAMENTO DE JURÍDICO	40
4.1.1 O Procedimento do Licenciamento Ambiental e Seus Critérios	42
4.1.2 Consulta pública e participação popular no procedimento	43
4.1.3 Principais órgãos envolvidos no licenciamento ambiental: Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA) e o Ministério Público	45
4.2 VISÃO GERAL DO PROJETO DO BRT SALVADOR	47

4.2.1	Objetivos e justificativas para a construção do BRT	48
4.2.2	Infraestrutura e planejamento do BRT: Recursos investidos e impactos sociais planejados	49
5	ANÁLISES, IRREGULARIDADE E IMPACTOS DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO BRT SALVADOR	52
5.1	IRREGULARIDADES ABORDADAS NA AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 1005474-31.2018.4.01.3300, PROPOSTA PELO MP-BA	52
5.1.1	Ausências De Estudos Ambientais Detalhados	62
5.1.2	Falta De Transparência E Consulta Pública	63
5.1.3	Análise Do Licenciamento Pelo Inema E Do Processo 2018-005181-Den 0708	64
5.2	IMPACTOS AMBIENTAIS DA CONSTRUÇÃO DO BRT	65
5.3	DESAFIOS NA FISCALIZAÇÃO AMBIENTAL DO PROJETO BRT	71
5.3.1	Pressões Políticas E Econômicas No Processo	72
5.3.2	Ação De Movimentos Sociais E Judicialização Do Caso	74
6	CONCLUSÃO	76

REFERÊNCIAS

1 INTRODUÇÃO

Diante do cenário de intensificação do desmatamento urbano em Salvador-BA e a condução problemática e fragilizada da construção do BRT de Salvador, o presente trabalho parte do seguinte problema de pesquisa: Como a construção do BRT de Salvador demonstra fragilidades na proteção dos direitos fundamentais intergeracionais, especialmente diante da ausência de estudos técnicos, da limitada participação popular e da controversa atuação poder público quanto à preservação ambiental urbana?

Os capítulos que compõem o desenvolvimento deste trabalho foram estruturados com o objetivo de fornecer uma análise crítica e interdisciplinar da problemática em questão. Primeiramente, apresenta-se uma visão conceitual sobre a questão do desmatamento e seus impactos socioambientais, tendo como foco a realidade da cidade de Salvador-BA. Por conseguinte, será analisado o marco jurídico e doutrinário dos direitos fundamentais intergeracionais, como um fundamento constitucional da proteção ambiental voltado para as futuras gerações.

Além disso, será feita uma análise aprofundada sobre o caso do BRT de Salvador, mostrando as devidas irregularidades encontradas no licenciamento ambiental; as falhas institucionais e efeitos concretos sobre o meio ambiente urbano. Por fim, o estudo aborda os desafios enfrentados por órgãos fiscalizadores e as pressões políticas. Tais pontos são de suma importância para que se possa entender que a degradação ambiental não é fruto de eventos isolados, mas sim de um modelo de gestão que ignora os preceitos fundamentais, a sociedade presente e futura.

O presente Trabalho de Conclusão de Curso tem como local de análise a cidade de Salvador-BA, origem do Autor. A capital é conhecida historicamente por sua grande riqueza tanto cultural como também ambiental. Todavia, nos últimos anos, a cidade está sendo marcada pelo avanço constante do desmatamento urbano e pela sobreposição de grandes interesses econômicos, projetos de infraestrutura e também pela ausência de políticas públicas eficazes, frente a uma gestão fragilizada e pouco responsiva, fator esse que, ocasiona a má qualidade de vida das gerações presentes e futuras, comprometendo também a biodiversidade local. Nesse contexto, destaca-

se a construção do sistema Bus Rapid Transit (BRT), empreendimento que, embora busque apresentar justificativas pautadas em melhorias na cidade, na infraestrutura urbana, ele foi levado com base em controvérsias legais, ambientais e sociais.

A presente pesquisa partiria da análise crítica acerca do processo de licenciamento ambiental do BRT de Salvador, sob a ótica dos direitos fundamentais intergeracionais, princípio esse que visa proteger não apenas as gerações presentes como as futuras. Entretanto, considerando a dificuldade extrema em se alcançar o referido processo de licenciamento, tornou-se de suma importância a análise acerca da Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público do Estado da Bahia em 2018, demonstrando a ausência de estudos técnicos; ausência da participação popular; omissão de órgãos fiscalizadores e a condução política do projeto, o que revela não apenas falhas procedimentais, mas também a reprodução de lógica de desenvolvimento que ignora os limites ecológicos e os direitos coletivos.

A problemática abordada se insere em uma discussão ampla sobre o modelo de urbanização vigente, tal qual demonstra privilegiar os interesses imediatistas e mercadológicos, se sobrepondo a questões de sustentabilidade ambiental e da justiça social. A análise do caso do BRT de Salvador permite demonstrar como tais práticas recorrentes em Salvador refletem um modelo de cidade excludente, onde o progresso é frequentemente promovido em detrimento da natureza e populações mais vulneráveis.

Nesse sentido, o presente trabalho, propõe investigar como o desmatamento em Salvador é intensificado por grandes projetos urbanos como o BRT, compromete os direitos fundamentais intergeracionais, atentando contra os princípios do desenvolvimento sustentável, participação popular e da justiça ambiental. Dessa forma busca-se analisar com base no Direito Ambiental; questões urbanas e ecologia, assim como uma reflexão sobre os limites e possibilidades de um modelo de cidade que seja comprometida com o futuro.

2 SOBRE O FENÔMENO DO DESMATAMENTO E SEUS IMPACTOS NO MUNICÍPIO DE SALVADOR-BA

No presente capítulo, será abordada a definição de ambiente, com base na visão de diferentes doutrinadores, até a conceituação do desmatamento, aspecto central para o desenvolvimento do tema. A análise terá como recorte geográfico a cidade de Salvador-BA, destacando os impactos ambientais e jurídicos desse fenômeno no contexto urbano local. Inicialmente, será apresentado o conceito de desmatamento, suas tipologias e implicações, com ênfase na degradação de áreas verdes urbanas. Em seguida, serão discutidos os impactos socioambientais dessa prática, considerando questões como o desequilíbrio ecológico, a intensificação de eventos climáticos, a perda da biodiversidade e os reflexos sobre o bem-estar da sociedade afetada.

2.1 CONCEITO DE DESMATAMENTO

Para melhor compreender o conceito de “desmatamento”, é preciso trazer à tona o conceito de “ambiente”. Pois bem, conforme elucidado pelo professor Massimo Severo Giannini, em sua obra *"Ambiente Saggio Sui Diversi Suoi Aspetti Giuridici"* (1983, p. 20), o conceito de "ambiente" pode ser interpretado sob três diferentes perspectivas. São elas: Em primeiro lugar, o meio ambiente é entendido como o equilíbrio natural entre seus componentes, um elemento vital para a existência humana, sobretudo no que concerne à saúde e ao bem-estar físico (Giannini, 1983, p. 29).

Nesse aspecto, a proteção desse equilíbrio revela-se imperativa, sendo o meio ambiente alvo de normas jurídicas que visam tanto prevenir quanto punir condutas humanas que o lesem. Qualquer agressão ao meio ambiente implica, direta ou indiretamente, uma agressão à humanidade, posto que a preservação desse equilíbrio é condição *sine qua non* para a própria sobrevivência humana.

Em uma segunda acepção, o ambiente pode ser concebido como certas regiões singulares, cujas características estéticas, relevância científica ou valor histórico as tornam merecedoras de preservação (Giannini, 1983, p. 29). Nesses casos, o ambiente ultrapassa a mera somatória de elementos naturais, constituindo-se também como um patrimônio cultural e estético que deve ser resguardado tanto para o avanço da ciência quanto para a perpetuação da memória histórica e cultural da região.

Além disso, o Autor apresenta também, como uma terceira perspectiva, que o ambiente reflete não apenas as dinâmicas econômicas, mas também as decisões políticas que orientam o planejamento urbano e a gestão dos recursos naturais (Giannini, 1983, p. 29).

Tendo como base as noções de ambiente que foram anteriormente abordadas, é possível compreender de forma mais abrangente os efeitos negativos advindos do desmatamento, que, como conceituado por Lucinara Lara Sena (2018), consiste na retirada desmedida e desmedido da vegetação em determinado espaço. Tal processo de degradação ambiental provoca desequilíbrios significativos, afetando não apenas a biodiversidade, mas também agravando as mudanças climáticas, intensificando enchentes e alagamentos nas áreas urbanas e promovendo uma maior poluição do ar devido à redução das áreas verdes.

Perpassado o conceito de “meio ambiente” e a sua relevância jurídica, faz-se necessário observar como, na prática, fatores urbanos e socioeconômicos impactam diretamente na sua preservação. Sendo assim, passa-se a analisar como o crescimento acelerado e a pressão por desenvolvimento, na cidade de Salvador, muitas vezes impulsionados por interesses imobiliários e infraestruturais, geram um desequilíbrio entre a satisfação das demandas populacionais e a preservação ambiental.

Ao longo dos anos, notam-se inúmeras notícias em todo o mundo que relatam o desmatamento de vegetações de suma importância para a vida. Porém, como demonstra o livro “História – Volume Único” (Ronaldo Vainfas, Sheila de Castro Faria e Jorge Ferreira, 2019), o fenômeno se iniciou a partir da invasão portuguesa no país, o qual se intensificou com o processo de ocupação da sociedade nas regiões próximas

ao mar e após isso, com a expansão da atividade agrícola e do processo lento e gradual da urbanização.

Através dos grandes impactos ambientais globais que foram percebidos com o passar do tempo, conferências entre inúmeros países foram criadas, com o fito de serem estabelecidas metas de mitigação de danos ao meio ambiente e a promoção de um desenvolvimento sustentável. São exemplos desses encontros a Conferência de Estocolmo (1972); o Eco-92, no Rio de Janeiro, e o Acordo de Paris, que permitiram alguns países se comprometerem com a adoção de políticas públicas voltadas para a conservação da biodiversidade e utilização responsável dos recursos naturais.

No que tange à Conferência de Estocolmo, realizada em 1972, foi formulado o Documento de Estocolmo, o qual estabeleceu como premissa que todo ser humano possui, como direito fundamental, o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado. Tal Documento representa um marco histórico no Direito Ambiental, consolidando-se como um pilar essencial para as legislações e políticas ambientais subsequentes.

Outro cenário de bastante avanço, foi proporcionado pela ECO-92, conferência ocorrida no Rio de Janeiro, a qual, segundo o Portal de Educação Ambiental (2025), contou com a presença de 179 países. Desse modo, a ECO-92, trouxe como inovação, o conceito de “desenvolvimento sustentável” para o centro dos debates acerca da preservação ambiental, de modo que, tal conceito deve estar atrelado ao processo de desenvolvimento, não podendo ser considerado como algo isolado.

Não só as conferências citadas anteriormente se configuram como de extrema importância no cenário de preservação ambiental no mundo, há de citar o Acordo de Paris, de 2015. O mesmo, como demonstra o livro “Direito Ambiental Velhos Problemas, Novos Desafios” (de autoria de Rubens Sérgio S. Vaz e Pedro Camilo de Figueiredo Neto), buscava uma maior atuação para com as mudanças climáticas no mundo, sendo aprovado por 195 países que firmaram o pacto de diminuir consideravelmente as emissões de gases estufa. O Brasil ratificou tal acordo, tendo estabelecido metas para o cumprimento.

Tendo em vista os referidos avanços internacionais, nota-se uma preocupação global com a necessidade de equilibrar o progresso econômico e a conservação dos

recursos naturais, pautando-se em princípios que valorizem tanto o presente quanto às futuras gerações. A participação do Brasil em conferências e acordos internacionais demonstra a importância do alinhamento das políticas públicas nacionais para com as diretrizes do meio ambiente do mundo.

Todavia, apesar das iniciativas citadas e do fortalecimento das discussões ambientais, o desmatamento, práticas predatórias, permanecem presentes diversos locais. Trata-se de um processo que envolve não apenas a eliminação da vegetação nativa, como também uma cadeia de consequências que afetam simultaneamente o meio ambiente e a organização social. Tais efeitos, se intensificam em contextos urbanos por fatores essenciais a serem compreendidos.

2.2 IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS DO DESMATAMENTO

Os impactos do desmatamento são amplamente conhecidos e divulgados, tais como a perda da biodiversidade, perda de espécies de animais, aumento do aquecimento, intensificação das ilhas de calor, contaminação dos rios e mares e aumento da erosão do solo.

Em Salvador, fatores como a necessidade de melhorias na mobilidade urbana, o aumento das construções civis, aumento do mercado imobiliário e a expansão da infraestrutura têm gerado pressões significativas sobre o meio ambiente, fazendo com que a cidade perca toda sua biodiversidade, indo em sentido contrário quando comparada com outras cidades, como Sergipe, Maceió e Rio de Janeiro, como bem demonstra o G1 Notícias (2024).

Em paralelo, no Rio de Janeiro, durante o decorrer dos anos, houveram muitos avanços no que diz respeito à expansão urbana, assim como um aumento do mercado imobiliário, além de uma construção de um BRT, interligado ao metrô. Entretanto, apesar de terem ocorrido supressões das vegetações em determinadas áreas com a expansão urbana, segundo a Associação das Empresas de Engenharia do Rio de Janeiro (AEERJ, 2023) a prefeitura do estado investe arduamente na implantação de parques urbanos e no reflorestamento da cidade, com projetos que promovem o

aumento da cobertura vegetal na cidade. Além disso, o Rio de Janeiro é a única cidade do Brasil que possui um programa permanente de reflorestamento, como demonstra o site Prefeitura Rio.

A ausência de políticas ambientais sólidas em Salvador não só coloca em risco o patrimônio natural, mas também pode prejudicar o desenvolvimento econômico da cidade a longo prazo. A degradação ambiental, ao reduzir a qualidade de vida e elevar os custos com saúde pública e infraestrutura, pode afastar investimentos, reduzir o turismo e dificultar o crescimento sustentável, como bem demonstra o estudo “Mudanças do Clima e Turismo: uma estimativa de impacto na economia de Salvador-BA” (Gessica Pereira, Carolina Spinola e Thiago Henrique Carneiro, 2024). Em contraste, cidades que investem em sustentabilidade tendem a ser mais atraentes para negócios, turismo e para a fixação de população qualificada. O estudo demonstra uma possível redução no turismo da capital baiana pelos fatores expostos.

Neste contexto, a "*Cidade Maravilhosa*" deveria ser vista como um exemplo a ser seguido pela primeira capital do Brasil, que, lamentavelmente, tem avançado no sentido oposto, caminhando em direção ao desmatamento e à perda de sua verdadeira essência, como bem demonstrado na pesquisa realizada pelo IBGE (2025), que constata que Salvador é a segunda capital menos arborizada do Brasil, perdendo apenas para São Luís.

Além dos impactos ambientais mais evidentes, o desmatamento, aliado ao crescimento desordenado da cidade de Salvador, desencadeia um processo mais silencioso e igualmente preocupante: o avanço da favelização. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), o número de assentamentos precários na capital baiana mais que dobrou nos últimos nove anos.

À luz desses desafios, no ano de 2025, conforme divulgado pelo Jornal Bahia Notícias (2025), Salvador será espaço de um estudo impulsionado por Paulo Zangali Junior, do Departamento de Geografia da Universidade Federal da Bahia (UFBA), em conjunto com a Secretária Municipal de Sustentabilidade. O projeto visa a realização de um estudo que busca mapear as regiões da cidade mais afetadas pelo acúmulo de calor, fenômeno popularmente conhecido como “ilhas de calor”. A pesquisa tem como foco identificar áreas críticas e subsidiar a formulação de estratégias que permitam à

administração municipal mitigar os efeitos da elevação das temperaturas e proteger a população exposta a essas condições.

Apesar de Salvador ter sido escolhida para sediar uma pesquisa de alto nível, voltada à compreensão dos efeitos do calor ao longo do dia nos diversos bairros da capital, bem como da influência do avanço das construções urbanas — tanto governamentais quanto privadas —, o Estado aparenta caminhar na contramão dos objetivos propostos pelo estudo, tendo em vista que ao construir o Bus Rapid Transit (BRT), o projeto retira a vegetação de uma área, impermeabiliza o solo e provoca a alteração da região e proporciona o surgimento das “ilhas de calor” nas regiões afetadas, como bem demonstrado pela crítica da Vereadora Marta Rodrigues, em discurso em 13 de fevereiro de 2025, exposto no site da Câmara Municipal de Salvador.

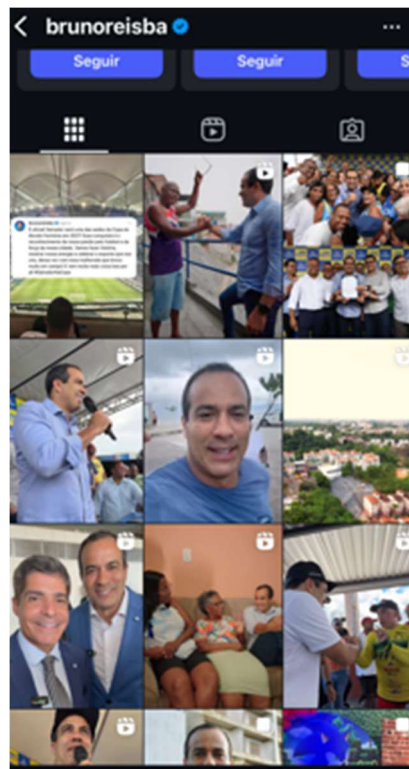
Através desse cenário, percebe-se uma clara desconexão entre o discurso voltado à sustentabilidade e as práticas adotadas pelo poder público da capital soteropolitana. Em uma pesquisa rápida, nas redes sociais do atual gestor de Salvador (2025), Bruno Reis, as quais se utiliza para se promover e demonstrar o que tem feito pela cidade, ele quase não mostra o que tem feito para a preservação ambiental e desenvolvimento sustentável da capital, como exposto a seguir:

Figura 1: *feed* do Prefeito Bruno Reis



Fonte: Instagram (2025)

Figura 2: Parte 2 Feed Bruno Reis



Fonte: Instagram (2025)

Figura 3: Continuação Feed Bruno Reis



Fonte: Instagram (2025)

Sob essa ótica, segundo o Jornal da USP (2019), é possível afirmar que a supressão desordenada da vegetação para obras de infraestrutura e para a expansão do mercado imobiliário, quando realizada sem o devido planejamento ou estudo de impacto, contribui diretamente para a ocupação irregular de áreas ambientalmente frágeis — como encostas, por exemplo. Como demonstra a autora Lutiane Queiroz de Almeida, em sua obra “Riscos Ambientais e Vulnerabilidades nas Cidades Brasileiras” (p. 35), essas regiões, frequentemente desprovidas de serviços básicos e infraestrutura adequada, acabam sendo ocupadas por populações de baixa renda, que se veem forçadas a viver em condições precárias, expostas a riscos como deslizamentos de terra, enchentes e ausência de saneamento básico.

Diante desse cenário exposto, onde é retratado grandes impactos ambientais, assim como sociais também, uma comunicação da referida liderança, deveria refletir um maior comprometimento para com práticas de engrandecer sustentavelmente a

capital. Todavia, a partir da mera análise do meio de comunicação do gestor municipal, Bruno Reis, ele dá ênfase, majoritariamente, em obras de infraestrutura e intervenções urbanas, tendo raros diálogos com temas voltados para discussão da presente defesa.

Diante dos referidos impactos, percebe-se que o desmatamento em Salvador está ligado a uma série de escolhas e ações que envolvem interesses públicos e privados. Mais do que um problema ambiental, trata-se de uma questão que é também social e urbana. Dessa forma, é essencial identificar e compreender os fatores que contribuem para tais acontecimentos.

2.3 FATORES QUE INTENSIFICAM O DESMATAMENTO EM SALVADOR

Ao falar de desmatamento em Salvador, deve-se ter a clara concepção de que o mesmo não ocorre de forma isolada ou por mero acidente. Tal fator há de ser analisado como um conjunto de fatores estruturais, políticos, econômicos e sociais, que, a partir do entrelaçamento destes, promovem a supressão sistemática da vegetação nativa.

Nesse sentido, a Banda *Baianasystem*, na letra da canção “Lucro”, denuncia a realidade vivenciada na capital baiana, afirmando: “tire as construções da minha praia, não consigo respirar (...) Especulação imobiliária e o petróleo em alto mar, subiu o prédio eu ouço vaia”. O grupo realiza uma crítica acerca da expansão desordenada do mercado imobiliário de Salvador. Para além desse fator, existem outros como, por exemplo: priorização de obras de infraestrutura em detrimento da preservação ambiental; falta de planejamento urbano eficiente; desvalorização das Áreas Verdes como Patrimônio Coletivo e pressões políticas de grandes grupos econômicos, que serão explicados ao decorrer da presente monografia, trazendo fatos, como exemplos.

Nesse panorama, cumpre destacar a desvalorização das áreas verdes enquanto patrimônio coletivo. Um exemplo emblemático, como demonstrado pelo Jornal O Globo (2025), ocorreu durante o Carnaval de 2025, em Salvador, quando houve a supressão de vegetação no Morro do Ipiranga — um dos pontos turísticos mais

icônicos da cidade, reconhecido por sua beleza natural e importância paisagística. A intervenção teve como finalidade a instalação de uma ponte temporária que ligava dois camarotes, permitindo que foliões da área privada atravessassem a avenida sem se misturar com o público da chamada “pipoca”. A estrutura, apelidada por muitos como “passarela do apartheid”, foi utilizada por um curto período durante os festejos e, após o evento, deixou para trás um espaço significativamente alterado e descaracterizado. Esse episódio evidencia como interesses comerciais e elitistas têm se sobreposto à preservação ambiental e ao direito coletivo à paisagem urbana e aos bens naturais.

No que tange à priorização de obras de infraestrutura em detrimento da preservação ambiental, pode ser citado o próprio BRT, cuja construção provocou uma extensa supressão de áreas verdes. O projeto tinha como principal *slogan* melhorar a mobilidade urbana da capital, mas acabou por afetar a vegetação nativa, mata atlântica, além de ser marcado pela ausência de diálogo com a população afetada e impactos significativos sobre a fauna e flora, conforme consta nos autos do processo 2018-005181-DEN-0708.

2.3.1 Expansão urbana e econômica

O autor Demétrio Magnoli em seu livro Geografia para Ensino Médio (2018, p.109) leciona que os domínios naturais desempenham funções de extrema importância ecológica, tais como a regulação da temperatura; regulação no regime de chuvas e uma função social. No entanto, a crescente valorização econômica de novas áreas destinadas ao uso urbano, juntamente com a expansão de infraestruturas de transporte e energia, tem resultado na retração dos ecossistemas naturais e na consequente degradação dos ambientes originais.

Marcelo Timbó (2019, p. 131) expõe, no tocante às grandes metrópoles, como Salvador, que a problemática do desmatamento se agrava consideravelmente devido à necessidade imperiosa de requalificações urbanas, vislumbradas como solução para melhorar a mobilidade urbana e responder ao constante crescimento populacional. Nessa perspectiva, torna-se imprescindível uma análise detida sobre o

Princípio da Participação Comunitária, que, em uma gestão democrática, deve ser um pilar essencial para que os gestores públicos de grandes centros urbanos promovam a integração e o envolvimento da sociedade local em debates e decisões que afetam o ambiente social e urbano. Contudo, na prática, essa participação ocorre de forma bastante limitada.

Conforme relatado pelo jornal Brasil de Fato (2021), no caso de Salvador, o desmatamento foi impulsionado por diversos fatores, incluindo a expansão do setor imobiliário, a construção do metrô e a implantação do sistema *Bus Rapid Transit* em determinados bairros. Entretanto, a população soteropolitana foi escassamente consultada em relação a essas intervenções urbanísticas. Além disso, como noticiado pelo o G1 (2018) e o próprio site do Gov.Ba (2018), apesar de expressiva oposição manifestada por diversos segmentos da sociedade - autoridades competentes, vereadores e estudiosos da área - os projetos como a construção do BRT, foram levados adiante, mesmo os com argumentos que alertavam para a remoção de árvores, o prejuízo à paisagem urbana e o tamponamento de dois rios.

Essas intervenções causaram um custo ambiental elevado, com a eliminação de áreas verdes essenciais ao equilíbrio climático da cidade, à qualidade de vida de seus habitantes e à preservação de sua biodiversidade, como demonstra os registros fotográficos presentes no processo de nº 2018-005181-DEN-0708 do Inema (2018).

Figura 4: Vista da área do empreendimento



Fonte: processo de nº 2018-005181-DEN-0708 do Inema

Figura 5: Árvores Cortadas



Fonte:(INEMA, 2018)

Figura 6: Árvores Suprimidas



Fonte: (INEMA, 2018)

Figura 7: Parte das árvores suprimidas



Fonte: (INEMA, 2018)

Ante a análise que foi realizada, nota-se que apesar de ser necessária uma expansão urbana e econômica com a ideia de acompanhamento do crescimento populacional e demandas por infraestrutura, tais atos têm sido conduzidos de forma a divergir dos princípios fundamentais de sustentabilidade e participação popular.

Ademais, percebe-se uma clara ausência de planejamento, assim como a fragilidade nos mecanismos essenciais e obrigatórios para com a sociedade, como por exemplo: as consultas e participações populares. Nessa diapasão, torna-se de suma importância o surgimento e crescimento de políticas públicas que obedeçam e venham a convergir com princípios democráticos, buscando transparência e inclusão da sociedade, mitigando os danos já ocasionados e prevenindo futuras degradações. Por fim, vale salutar que, a persistência dos referidos problemas citados, está intimamente ligado a falta de políticas públicas eficazes.

2.3.2 Falta de políticas públicas eficazes

Além dos fatores mencionados nos capítulos anteriores, observa-se a ausência de uma atuação efetiva por parte da administração municipal no enfrentamento do desmatamento em Salvador. Com a realização da COP-30 (Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas), marcada para o final de 2025, terá como foco central os desmatamentos em grandes centros urbanos. Nesse sentido, Salvador foi convidada a apresentar iniciativas de sustentabilidade durante a conferência. No entanto, conforme anunciado pelo Jornal A Tarde (2025), a prefeitura encaminhou para a Câmara do Município, sem qualquer tipo de participação popular, um pacote de medidas que buscava a autorização de vendas de terrenos públicos, muitos deles em locais com vegetação significativa para a capital. O projeto foi devidamente aprovado pela maioria dos vereadores.

Essa medida, evidencia a fragilidade das políticas públicas voltadas à proteção ambiental na cidade. Embora a supremacia do interesse público seja um princípio

basilar da Administração Pública, faz-se necessário que esse interesse seja interpretado de forma ampla, incluindo a proteção dos bens ambientais e o respeito às futuras gerações. A ausência de um sopesamento adequado entre os referidos interesses econômicos imediatos e a sustentabilidade ambiental compromete os compromissos institucionais da cidade com o desenvolvimento sustentável.

Abaixo, por meio de “prints” de tela extraídos do site oficial da Prefeitura de Salvador, é possível observar imagens das áreas com vegetação nativa que estão listadas para leilão. Tais registros demonstram a iminência de perda de importantes espaços verdes na capital soteropolitana. Esse fato demonstra a urgência de uma análise crítica sobre as decisões administrativas.

No momento, por conta de uma ação judicial, ajuizada pelo Conselho de Arquitetura e Urbanismo da Bahia, o leilão/venda dos espaços foi suspenso pela Justiça Federal (G1, 2024).

Figura 8: Uma das áreas de significativa vegetação a ser leiloada (suspensão)



Fonte: Prefeitura de Salvador, 2025

Figura 9: Uma das áreas de significativa vegetação a ser leiloada (suspensão)

SUSPENSO



Edital Edital 007/2025

ID : A051 + C035

Tipo de Imóvel : Terreno

Rua Cândido Portinari, Barra

Data do Leilão: 15/04/2025 às 10:00

3.160,00 m² 🏠

Preço mínimo R\$ 4.945.000,00 💰

Fonte: Prefeitura de Salvador, 2025

Nesse sentido, urge a necessidade da reflexão acerca dos direitos fundamentais intergeracionais e a sua devida proteção no contexto nacional e internacional, além do papel do Estado na efetivação de tal direito para com as futuras gerações.

3 DIREITOS FUNDAMENTAIS INTERGERACIONAIS E DIREITO AMBIENTAL

O presente capítulo propõe-se a analisar a íntima relação entre os direitos fundamentais e o direito ambiental, tendo como perspectiva base a intergeracionalidade. Inicialmente, será abordado o conceito de direitos fundamentais intergeracionais, destacando sua evolução histórica e a sua relevância para a consolidação de uma sociedade pautada na sustentabilidade, igualdade e justiça. Após, será examinado a proteção ambiental partindo dessa mesma perspectiva, demonstrando como o ordenamento jurídico busca assegurar não apenas o bem-estar e o direito fundamental das gerações atuais, mas como também da preservação dos direitos para as gerações futuras.

Dessa forma, há de se entender que se busca demonstrar que a efetivação dos direitos fundamentais está vinculada à proteção ambiental, condição necessária para uma sociedade justa e ecologicamente equilibrada.

3.1 O CONCEITO DE DIREITOS FUNDAMENTAIS INTERGERACIONAIS

Sob a ótica dos Direitos Fundamentais, segundo George Marmelstein (2019, p. 31), um dos marcos históricos do surgimento desses direitos pode ser localizado na Magna Carta de João Sem Terra, de 1215. Contudo, é crucial destacar que as concepções de liberdade daquele período não se coadunam com as dos tempos contemporâneos, considerando que práticas como a escravidão e a subjugação da mulher eram amplamente aceitas e institucionalizadas. A ascensão dos direitos fundamentais ocorre com o advento do Estado Democrático de Direito, uma conquista que decorre de revoltas e revoluções sociais visando à garantia de tais prerrogativas.

No Brasil, ao analisar essa questão, é imperativo reconhecer que o país passou por longos períodos de repressão sob governos ditatoriais, o que impediu a consolidação de uma política robusta de direitos fundamentais. Contudo, com a promulgação da Constituição Federal de 1988, ocorre uma virada paradigmática, consolidando-se a

proteção e efetividade dos direitos fundamentais, marcando o fim de um regime autoritário e inaugurando uma democracia tardia.

No contexto brasileiro, são sujeitos de direitos fundamentais o ser humano, embriões, nascituros e até mesmo as pessoas jurídicas conforme disposto no Art. 1º, III, da Constituição Federal, que traz a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos da República e o Art. 5º da Constituição Federal, que leciona acerca dos direitos e garantias fundamentais (Brasil. 1988). Dessa maneira, a Constituição de 1988 se caracteriza não apenas como uma mera transição de um Estado militar para um democrático, mas também pela consolidação de uma nova ordem jurídica, que visa proteger os direitos humanos, a participação popular e a cidadania.

A discussão acerca dos direitos fundamentais revela-se absolutamente imprescindível quando se trata da dignidade da pessoa humana, a qual é constituída por certos pressupostos basilares, tais como o respeito incondicional à vida, a integridade moral e física do indivíduo, as condições mínimas de existência digna e, por fim, os próprios direitos fundamentais. Ausentes esses elementos, torna-se impossível falar em garantia dos valores essenciais à condição humana.

Para Dirley da Cunha Júnior (2020, p. 519), nem todos os valores podem ser elevados à condição de direitos fundamentais, uma vez que, para o Poder Judiciário, são considerados fundamentais aqueles que, além de serem reconhecidos formalmente, são dignos de proteção jurídica, tendo a Constituição como sua principal fonte normativa. Todavia, embora tais direitos estejam expressamente previstos no ordenamento, frequentemente observa-se seu descumprimento, seja por ignorância da lei, seja por arraigados pensamentos retrógrados de determinados indivíduos.

Thomas Hobbes (1651, p. 106), em sua obra *Leviatã*, argumenta que "o homem é o lobo do homem", referindo-se à natureza competitiva, egoísta e ambiciosa da sociedade, onde o ser humano se transforma em seu próprio adversário. Fazendo um paralelo com a sociedade contemporânea, embora os direitos fundamentais estejam assegurados no texto constitucional, o comportamento humano frequentemente diverge desses princípios; interesses particulares e econômicos costumam prevalecer sobre as garantias constitucionais, corroborando o pensamento hobbesiano de que,

enquanto cada indivíduo detiver o direito de agir conforme seus próprios desejos, estaremos todos perpetuamente em estado de guerra.

Nesse contexto, ao privilegiar seus interesses privados em detrimento do bem comum, o ser humano alinha-se ao pensamento de Hobbes, que sugere que, na ausência de um contrato social que regule as relações e promova a cooperação, o indivíduo tende a agir de maneira egoísta e predatória. Caso essa conduta não seja revertida, cada pessoa continuará a ser seu próprio "lobo", o que culminará em uma convivência permeada por conflitos e desconfianças. Tal cenário não apenas dificulta a efetivação dos direitos fundamentais, mas também a aplicação das normas constitucionais, comprometendo a construção de uma sociedade genuinamente justa e equânime, na qual todos possam desfrutar dos benefícios de uma convivência social harmônica.

Assim, é crucial promover a conscientização sobre a relevância do coletivo e a necessidade de um compromisso com o bem-estar comum, assim, tal qual Hobbes discursava acerca do egoísmo como algo inerente ao ser humano em um Estado sem regras, o filósofo Norberto Bobbio (1992, p. 26), reforça a ideia, trazendo a concepção de que no, século atual, o principal problema não é mais a fundamentação dos direitos, mas sim a proteção deles. Dessa forma, é preciso políticas que visem garantir os direitos fundamentais e os intergeracionais, tendo assim um maior fortalecimento do Estado Democrático de Direito, no momento presente e futuro.

3.2 A PROTEÇÃO INTERGERACIONAL NO CONTEXTO AMBIENTAL

Ao se referir acerca de "meio ambiente", deve-se ter claro a concepção de que são muitos os princípios que versam sobre a referida matéria. Entretanto, ante a presente defesa, deve-se ter enfoque no que diz respeito ao princípio da solidariedade intergeracional, o qual, segundo Édis Milaré (2016, p.260) é fundado em resguardar e proteger a responsabilidade da geração presente para com as futuras, garantindo que estas também possam fruir de um ambiente equilibrado e duradouro. Além disso, tal ciclo é eterno, podendo se renovar constantemente e é positivado em ordenamento jurídico, tal qual o artigo 225 da Constituição Federal de 1988, que impõe como

obrigação a preservação ambiental para gerações tanto presentes quanto do futuro (Brasil, 1988).

Diante da referida proteção intergeracional, cabe citar a obra “O Princípio Responsabilidade: um ensaio de uma ética para a civilização tecnológica”, do filósofo Hans Jonas, o qual aborda sobre a responsabilidade como uma nova base ética para a sociedade atual, marcada pelo avanço econômico e da tecnologia. Para Jonas (2006, p.17) a modernidade transformou a forma como o ser humano se relaciona com a natureza, de modo que as suas ações passaram a representar uma ameaça à própria continuidade da vida no planeta. Sob esse enfoque, a ética antiga, segundo Jonas, tinha como fundamento as interações humanas diretas. Dessa forma, o juízo da moralidade acerca de uma conduta, partiria da análise dos efeitos que ela produzia sobre outra pessoa, ou seja, o comportamento era avaliado conforme a repercussão imediata nas relações interpessoais.

Atualmente, conforme previsto por Zygmunt Baumann, na obra *Modernidade Líquida* (2001), a sociedade moderna é marcada por relações líquidas, ou seja, há uma grande fragilidade, efemeridade dos laços pessoais, fato esse que torna os vínculos atuais e futuros, temporários e descartáveis. Tal fator, enfraquece a capacidade da sociedade de se sentir responsável pelo próximo, o que caminha em sentido contrário aos direitos fundamentais intergeracionais, principalmente no que tange ao meio ambiente.

Enquanto Hans propõe uma visão de nova ética baseada na responsabilidade pelas consequências futuras proveniente das ações humanas, Baumann, através de uma análise sociológica, traz uma crise nos vínculos das relações humanas, marcadas pela fluidez. Dessa forma, ambos demonstram a fragilidade da responsabilidade coletiva no mundo atual.

Como lecionado por Jonas, quando um vínculo entre a ação do ser humano e suas consequências se tornam quase que imperceptíveis, tal questão pode levar a falta de reações diante de situações inesperadas.

Nesse sentido, para exemplificar o direito intergeracional ambiental, pode-se fazer a seguinte analogia: a sociedade atual vivendo em uma casa totalmente confortável, sem a visão do mundo externo, sem saber o que ocorre lá fora. Nesse meio, as pessoas que ali vivem, acreditam que o mundo se resume apenas àquilo, às suas

regras, às suas rotinas. Todavia, no mundo externo, o tempo corre, a natureza segue seu curso e enquanto, todos vivem num verdadeiro “cabresto”, ninguém percebe as mudanças do mundo exterior. Contudo, basta uma tempestade forte, uma seca, para que a casa seja afetada. Assim, os que ali residiam, voltam a realidade de que o mundo verdadeiro nunca deixou de existir, sendo apenas ignorado, podendo afetar indivíduos futuros.

Conforme já dissertado, atualmente, tem-se a ideia de responsabilidade intergeracional, a qual - conforme citações anteriores - apesar de estar positivada em algumas legislações, como Constituição Federal, Código Florestal, permanece em um estado latente quando analisada à luz da sua real efetivação.

Muito se diz “preservar para termos amanhã”, todavia tal questão é muito mais complexa do que de fato aparenta. A presente defesa, busca alcançar a ideia de que a responsabilidade intergeracional para com o meio ambiente é personificado em problemas éticos, políticos e ontológicos, ou seja, como responsabilizar uma geração que realizam ações que, tendo consequências que vão além do seu próprio horizonte vital

Como já analisado, Hans Jonas (2006), realiza uma crítica ao avanço de tecnologias, que conferiram ao ser humano um poder tão grande sobre a natureza, que suas consequências se tornaram difíceis de serem previstas. Dos tempos antigos até os dias atuais, decisões políticas e econômicas, podem causar sérios danos e irreversíveis ao ambiente. Assim, a ética, que antes se preocupava apenas com os efeitos imediatos entre pessoas de uma mesma geração, teve de se aperfeiçoar, considerando também as gerações futuras.

Por fim, há de se afirmar que compreender e aplicar devidamente o princípio da responsabilidade intergeracional faz-se de suma importância, tendo em vista o enfrentamento dos desafios socioambientais da contemporaneidade, garantindo a plena justiça não apenas dos indivíduos do momento presente, mas assim como as das gerações futuras, bem como a eficácia da norma constitucional.

3.3 LEGISLAÇÃO NACIONAL E INTERNACIONAL

Atualmente, no Brasil, existem legislações que versam e buscam proteger a temática ambiental para com as gerações futuras, incluindo a própria Constituição Federal de 1988, no artigo 225, caput, onde se deve reconhecer o princípio fundamental dos direitos intergeracionais. Todavia, de acordo com o Senado e para o presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (2024), o Brasil precisa atualizar as leis ambientais, buscando um maior progresso no que tange a prevenção, assim como da punição para aqueles que praticam infrações de forma reiterada.

No Brasil, devido ao hiato nas legislações, assim como também na punição dos infratores, demonstra-se uma clara afronta para com as pessoas futuras. Nesse sentido, de acordo com a ONU (2019), apesar do Brasil ter sido um dos pioneiros no que diz respeito ao fortalecimento de legislações ambientais, o país, atualmente, falha na punição de seus infratores. Além das falhas estruturais apontadas por organismos internacionais, Le Billon (2021), argumenta que a forma na qual os dados ambientais públicos são geridos no Brasil, há de ser interpretada como uma manifestação necropolítica, onde a falha na transparência ou até manipulação intencional das informações, fomenta a degradação ambiental. Dessa forma, considerando a existência da falha de políticas públicas eficazes, assim como da falta de clareza, há um grande beneficiamento para atividades predatórias.

Realizar comparações acerca de legislações nacionais e internacionais ambientais, principalmente no que diz respeito aos direitos fundamentais intergeracionais, não é algo tão simples de ser realizado, considerando ainda os diversas raízes jurídicas dos países ao redor do mundo, alguns adotam o sistema de *civil law*¹, já outros de *common law*², aplicado em países como nos Estados Unidos e Canadá, que definem e implementam suas políticas ambientais de acordo com as estruturas normativas e administrativas específicas.

Todavia, apesar das críticas expostas, há ser feito o reconhecimento, que, conforme o *Climate Policy Initiative* e o Núcleo de Avaliação de Políticas Climáticas da PUC-Rio

¹ Civil Law: Modelo na qual a aplicação de normas será através de leis escritas

² Common Law: O direito terá como base decisões que são proferidas em cada caso.

(2017), o Brasil possui uma legislação ambiental robusta, mas que falha na fiscalização e punição. Quando comparado a países como Canadá, Alemanha e França, a proteção ambiental em áreas privadas, tendo a se apoiar em mecanismos voluntários e compensatórios, o que diverge do Brasil, o qual determina e impõe obrigações legais rígidas, porém com menor efetividade fiscalizatória.

Nesse ínterim, apesar dos modelos jurídicos variarem, deve-se ter claro a concepção de que todos convergem em um mesmo ponto: o desafio da proteção ambiental, com vistas à justiça intergeracional, a qual permanece vulnerável.

Vladimir Passos Freitas (p.113), leciona que, na Itália, a proteção ambiental passou a ser vista como algo cultural e, até mesmo, de sobrevivência econômica, considerando que um maior aumento da poluição, ocasionará inclusive uma degradação de monumentos de suma importância para o turismo da própria região. Além disso, conforme demonstrado pelo doutrinador, na Itália, às jurisprudências tendem a prevalecer para os julgados de ações penais. Nesse sentido, pode o juiz penal, determinar em uma sentença, caso note irregularidades ambientais em um processo de construção da cidade, a demolição de uma obra, confisco do terreno, assim como

Vladimir Passos Freitas (p.114), ainda se propõe a analisar um país que possuiu fortes influências e raízes no país Brasil: Portugal. A República Portuguesa, em sua Constituição Federal leciona que é dever do Estado, a promoção da criação e desenvolvimento de parques naturais, assim como de reservas e a digna proteção de paisagens, com o fito da conservação da natureza, protegendo assim os valores culturais e patrimoniais, sejam eles de interesse histórico ou até mesmo artístico. Além disso, Portugal, na Lei 11 de 1987, a qual recebeu o nome de Lei de Bases do Ambiente, no Art. 20, inciso 2, busca a definição de políticas que sejam voltadas para a recuperação de paisagens originárias, naturais e de grande importância para a região, assim como também de monumentos que são de suma relevância serem mantidos tanto para gerações atuais, como para as futuras.

Artigo 20.º

Instrumentos de desempenho ambiental

1 - A política de ambiente recorre a instrumentos de melhoria contínua do desempenho ambiental, designadamente a pegada ecológica, a rotulagem ecológica, as compras públicas ecológicas e os sistemas de certificação, incentivando a adoção de padrões de produção e consumo sustentáveis e

estimulando a oferta e procura de produtos de concepção ecológica e atividades e serviços com impacto ambiental cada vez mais reduzido.

2 - A política de ambiente promove ainda a melhoria do desempenho ambiental das atividades económicas, estimulando a ecoeficiência, a eco inovação e a adoção de sistemas de gestão ambiental.

Ante a análise realizada de outros países, é imperioso destacar a elevada responsabilidade e relevância dos órgãos de fiscalização ambiental, cuja competência recai sobre o Poder Executivo, exercida por meio de órgãos da administração pública direta e indireta. Talden Farias (2023) ensina que a fiscalização deve assegurar a consonância entre a legislação, as ações dos órgãos ambientais e a realidade fática, devendo, quando necessário, aplicar sanções àqueles que violam as normas estabelecidas.

Conforme apontado por Tera Ambiental (2019), há uma hierarquia de competências ambientais no Brasil, distribuídas entre a Federação, os Estados e os Municípios. Dada a vasta biodiversidade do país, foi necessária a criação de uma série de órgãos ambientais.

Entre eles, destaca-se o Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), que é responsável por implementar a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA); o Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), que realiza estudos contínuos com a finalidade de assessorar na formulação de diretrizes, políticas e padrões ambientais; e o Ministério do Meio Ambiente, cuja função primordial é promover políticas públicas que visem à conscientização da população sobre a importância da preservação e o uso sustentável dos recursos naturais. Ademais, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) tem a incumbência de garantir a qualidade ambiental no Brasil, defendendo o meio ambiente e promovendo a sustentabilidade.

As fiscalizações ambientais, como já ressaltado, são de vital importância não apenas para Salvador, mas para todo o território brasileiro. No entanto, o país enfrenta sérios desafios no que tange à efetividade dessas fiscalizações, especialmente devido à insuficiência de agentes disponíveis para executar essas atividades essenciais. Segundo dados do El País (2019), apenas 43% dos fiscais ambientais estão

atualmente em atividade, o que reflete um quadro preocupante para a proteção dos recursos naturais e o combate às infrações ambientais.

O déficit de profissionais na fiscalização agrava ainda mais a já debilitada vigilância ambiental, permitindo que irregularidades, como desmatamentos ilegais, poluição e o uso inadequado de recursos naturais, ocorram sem serem detectadas ou devidamente punidas. A ausência de uma fiscalização eficaz compromete não apenas a preservação dos ecossistemas locais, mas também a qualidade de vida das populações que dependem de um ambiente equilibrado para assegurar uma vida saudável.

3.4 PRINCÍPIOS DO DIREITO AMBIENTAL APLICADOS NA ATUAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL

No âmbito dos princípios do Direito Ambiental e suas aplicações na sociedade civil, destacam-se alguns de fundamental importância, tais como os princípios da dignidade da pessoa humana, do desenvolvimento sustentável, da democracia participativa, da precaução, da responsabilidade e da prevenção, entre outros que, em conjunto, sustentam a base normativa e ética dessa área jurídica.

O princípio da dignidade da pessoa humana, segundo Paulo de Bessa Antunes (2015) em especial, reforça a centralidade do ser humano nas preocupações do Direito Ambiental. Tal princípio assegura que o meio ambiente deve ser protegido e gerido de maneira a garantir uma qualidade de vida digna e saudável para todos, sendo este o cerne das políticas e regulações ambientais. Contudo, como bem pontuado por Thomas Hobbes, ao afirmar que "o homem é o lobo do homem", destaca-se a tendência destrutiva do próprio ser humano em relação ao ambiente que lhe é essencial, comprometendo, muitas vezes, tanto suas necessidades presentes quanto as futuras.

Além disso, escreve Robert Swan (2023) que, "a maior ameaça ao nosso planeta é acreditar que outra pessoa vai salvá-lo enquanto continuamos avançando sem limites", o que faz um forte paralelo com o princípio do desenvolvimento

sustentável, que tem como fundamento, a necessidade de um desenvolvimento econômico, financeiro, mas desde que ele seja plenamente sustentável. Nesse sentido, Paulo de Bessa Antunes (p. 490, 2015), entende que o Estado deve ser assegurado das medidas necessárias para o desenvolvimento e, ainda, garantir os recursos básicos para a população.

O princípio do desenvolvimento sustentável reflete a necessidade de equilibrar o crescimento econômico com a preservação ambiental, garantindo um futuro sustentável para as próximas gerações. Essa ideia reforça o papel do Estado como garantidor de medidas que promovam um progresso responsável, assegurando, ao mesmo tempo, o acesso da população aos recursos básicos necessários para uma vida digna.

O Direito Ambiental, assim como o meio ambiente, constitui um bem comum, destinado a todos e indispensável para a qualidade de vida e o equilíbrio do planeta. Nesse contexto, Édis Milaré (2016) leciona acerca de alguns princípios atinentes ao direito ambiental. O princípio democrático assume papel fundamental ao assegurar aos cidadãos o direito de participar, conforme previsto em lei ou regulamento, das discussões e decisões relacionadas à formulação de políticas públicas ambientais. Essa participação ativa não apenas fortalece o Estado Democrático de Direito, mas também promove uma gestão ambiental mais inclusiva, transparente e eficiente.

Além disso, o princípio democrático também garante o acesso às informações disponibilizadas pelos órgãos públicos sobre as ações de proteção e defesa ambiental, permitindo à sociedade civil fiscalizar e contribuir para a preservação do meio ambiente.

O princípio do poluidor-pagador parte do pressuposto de que os recursos naturais provenientes do meio ambiente são finitos e, portanto, escassos. Sua utilização, seja para fins de produção ou consumo, inevitavelmente resulta em sua redução e, muitas vezes, em sua degradação. Assim, esse princípio estabelece que aqueles que exploram ou causam impactos ambientais devem arcar com os custos da prevenção, mitigação ou reparação dos danos causados, garantindo que o ônus da degradação não recaia sobre a sociedade como um todo.

Diante do citado, o princípio do poluidor-pagador busca internalizar os custos ambientais nos processos econômicos, desestimulando práticas degradantes e incentivando o uso responsável dos recursos naturais.

Por fim, é comum haver confusão entre os princípios da precaução e da prevenção. Todavia, é importante esclarecer que ambos possuem distinções claras e não devem ser tratados como equivalentes. O princípio da prevenção aplica-se a impactos ambientais já plenamente conhecidos, em que é possível estabelecer um nexo de causalidade para prever e mitigar possíveis danos futuros. Trata-se de agir com base em informações concretas e evidências claras sobre os riscos envolvidos.

Por outro lado, o princípio da precaução refere-se à incerteza científica quanto aos riscos, buscando evitar danos potenciais ao meio ambiente mesmo quando ainda não há comprovação definitiva dos impactos. Esse princípio exige uma análise criteriosa das alternativas disponíveis antes de decidir pela implementação ou não de determinado empreendimento, priorizando a proteção ambiental diante da dúvida. Dessa forma, enquanto a prevenção se fundamenta no conhecimento consolidado, a precaução atua diante da incerteza, adotando uma postura mais cautelosa e preventiva.

Tendo em vista a relevância dos princípios do Direito Ambiental, assim como do papel ativo da sociedade civil na proteção ambiental, torna-se imprescindível analisar como esses fundamentos se concretizam na prática. Para isso, deve-se voltar ao olhar para o processo de licenciamento ambiental realizado na cidade de Salvador, cuja análise permite compreender em que medida os dispositivos legal e principiológico estão sendo impostos e atendidos na condução de projetos com um determinado impacto socioambiental, principalmente no que tange a construção do Bus Rapid Transit (BRT)

4 O CASO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO BRASIL E O PROJETO DO BRT EM SALVADOR

O presente capítulo se dedicará à análise do processo de licenciamento ambiental no Brasil, com especial reflexão para o caso do projeto do BRT em Salvador. A razão investigativa do caso em questão, parte da compreensão do licenciamento como um instrumento de política ambiental previsto na legislação brasileira, busca-se revelar as fragilidades estruturais e eventuais distorções práticas frente aos princípios do desenvolvimento sustentável e da proteção dos direitos fundamentais intergeracionais.

Primeiramente, o capítulo busca contextualizar o funcionamento do licenciamento no país, entendendo o seu devido instrumento normativo e os principais entes envolvidos, como por exemplo, o Ministério Público e a sociedade civil. Ademais, pretende-se realizar um aprofundamento na análise do caso do BRT em Salvador, tendo como foco críticas apresentadas por especialistas, movimentos sociais, promotores, doutrinadores do direito, além de ações e recomendações do Ministério Público da Bahia.

Busca-se demonstrar as omissões e fragilidades de toda a sua construção, como a falta de participação popular; os estudos técnicos - ou a falta deles - para sua viabilidade no presente e futuro.

Por fim, haverá a busca pela demonstração de como o presente caso, ilustra uma crise mais ampla do modelo de desenvolvimento urbano aliado a governança ambiental em Salvador, exigindo reformas que fortalecem o controle social, a devida transparência e a efetividade das políticas ambientais, aliado com os direitos fundamentais das presentes e futuras gerações.

4.1 O PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL NO ORDENAMENTO JURÍDICO

No âmbito dos empreendimentos e construções, é imperativo considerar o termo "licenciamento", definido pela Lei nº 140/2011 como um procedimento administrativo

composto por múltiplas etapas, cujo objetivo basilar é a concessão de uma licença ambiental para atividades que utilizam recursos naturais e que são efetiva ou potencialmente poluidoras (Brasil, 2011). Esse processo possui um caráter preventivo, estabelecendo que o uso de bens coletivos não pode ocorrer sem a devida autorização estatal.

Além disso, diversos dispositivos normativos ressaltam a importância da participação popular em empreendimentos de impacto urbano e ambiental. Entre eles, destacam-se a Resolução do Conama nº 099, de 3 de dezembro de 1987, art. 2º, § 1º; a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; e o próprio Manual de BRT – Guia de Planejamento (Salvador, 2008), que enfatiza que “a comunicação com as equipes internas é fator crucial para a eficiência do processo de planejamento, e a comunicação com agentes externos pode ser o elemento decisivo para a aprovação da implementação”.

Esses fundamentos revelam que o processo de licenciamento ambiental, além de se basear em critérios técnicos e legais, também deve garantir a ampla participação da sociedade civil como forma de assegurar a legalidade, a transparência e a sustentabilidade das decisões administrativas. Nesse contexto, o ordenamento jurídico brasileiro estabelece normas que conferem ao licenciamento ambiental o papel de instrumento essencial para o equilíbrio entre desenvolvimento e preservação ambiental, cabendo ao Estado, aos órgãos ambientais e à população o dever de observar e fiscalizar seu cumprimento.

De acordo com Celso Antonio Pacheco Fiorillo, no livro Curso de Direito Ambiental (2021, p.300), o licenciamento ambiental caracteriza-se, assim, como um encadeamento de atos administrativos, dotados de um caráter preventivo, destinado à tutela do meio ambiente. Sua gênese e natureza jurídica encontram fundamento na Constituição Federal, sendo expressamente delineados pelos princípios que orientam o equilíbrio entre desenvolvimento econômico e proteção ambiental.

É oportuno destacar que, mesmo nos casos em que o estudo prévio de impacto ambiental apresente resultado desfavorável, é juridicamente possível a outorga da licença ambiental, conforme preveem os artigos 170, inciso V, e 225 da Constituição Federal. Essa possibilidade decorre da ponderação de interesses consagrados constitucionalmente, em que o meio ambiente deve ser protegido sem que se

inviabilizem atividades econômicas, desde que observadas as condições impostas para mitigar eventuais impactos.

4.1.1 O Procedimento do Licenciamento Ambiental e Seus Critérios

Segundo Marcelo Abelha Rodrigues (2018, p. 558), uma das etapas do licenciamento ambiental, embora nem sempre obrigatória, é o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), que consiste em uma análise técnica detalhada destinada a identificar e prever os impactos ambientais. Esse estudo deve propor medidas para prevenir, mitigar ou compensar os efeitos adversos que o empreendimento pode gerar. Complementarmente, o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) é um documento sintetizado e de fácil compreensão, elaborado com base no EIA, com o intuito de garantir a participação popular no processo decisório.

No Brasil, de acordo com Marcelo Abelha Rodrigues (p.557, 2018) o licenciamento ambiental é estruturado em três fases, caracterizando-se como trifásico. As etapas são: I) licença prévia, que assegura a viabilidade ambiental do empreendimento em sua fase de localização e concepção; II) licença de instalação, que autoriza a efetiva implantação do empreendimento; e III) licença de operação, que permite o início das atividades, sendo válida por um período entre 4 e 10 anos, dependendo da natureza do projeto.

Destacam-se diversos casos ocorridos em Salvador que ilustram os desafios do Direito Ambiental, como as obras de macrodrenagem da Bacia do Rio Jaguaribe, a construção do metrô de Salvador e o licenciamento do sistema BRT (Timbó, 2019, p. 131). Essas intervenções resultaram em desmatamento e degradação significativa de áreas ecologicamente importantes, refletindo, de forma alarmante, a dificuldade em conciliar o desenvolvimento econômico com a preservação do bem-estar coletivo e ambiental da cidade.

Segundo Marcelo Timbó (2018, p. 135), em relação ao sistema BRT de Salvador, comparando-se com outras capitais brasileiras, como Fortaleza, Rio de Janeiro, Florianópolis, Brasília, Recife e Belém, observa-se uma disparidade significativa nos

custos de implantação por quilômetro. Conforme demonstrado pelo Ministério das Cidades, o custo da obra em Salvador atingiu o triplo do valor verificado nas demais capitais, ainda que a extensão do projeto seja consideravelmente menor. Ademais, o processo de realização desse empreendimento envolveu apenas uma audiência pública, organizada pela Prefeitura de Salvador, cuja convocação foi publicada no Diário Oficial do Município apenas onze dias após a referida reunião. Tal fato denota uma flagrante violação ao Princípio da Participação Comunitária³, uma vez que não houve ampla divulgação pelos meios de comunicação social e jornais, prejudicando a efetiva participação popular.

Marcelo Timbó (2019, p. 138) destaca as inúmeras insatisfações manifestadas pela sociedade civil, que culminaram na proposição de uma Ação Civil Pública, movida conjuntamente pelo Ministério Público Federal e pelo Ministério Público do Estado da Bahia, em oposição à continuidade da obra. No contexto dessas ações, surgiram severas críticas à falta de participação ativa da população soteropolitana nas audiências públicas, que deveriam ter sido amplamente convocadas para debater o projeto.

Além disso, Marcelo Timbó (2019), afirma que questionamentos foram levantados quanto ao cumprimento de requisitos essenciais, como a realização do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), a elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), a ausência de um plano adequado de mobilidade urbana, e a falta de transparência no processo licitatório. Todos esses elementos são considerados fundamentais para assegurar a legalidade e a sustentabilidade de um empreendimento dessa envergadura.

4.1.2 Consulta pública e participação popular no procedimento

Conforme ensina Milton Santos (Santos, 1978, p.122), o espaço geográfico deve ser compreendido como o resultado da interação entre as ações humanas e os

³ Princípio da Participação Comunitária: Conforme Marcelo Abelha Rodrigues (p.277) é um dos princípios que é pouquíssimo difundido no Brasil. Princípio na qual a sociedade deve buscar atuar de forma ativa, com busca a definir os rumos a serem seguidos na política ambiental.

objetos por elas dispostos no meio ambiente. Essa perspectiva destaca o papel ativo do ser humano na modificação do espaço e na criação de um ambiente que reflete suas necessidades e dinâmicas sociais. Nesse contexto, qualquer intervenção humana que acarrete mudanças ambientais significativas ou altere de forma expressiva o cenário urbano exige não apenas o cumprimento do licenciamento ambiental, mas também a efetiva participação popular, como determina o artigo 225 da Constituição Federal de 1988.

Entretanto, apesar de sua previsão constitucional, o princípio da participação popular tem se mostrado pouco efetivo na prática, conforme cita o doutrinador, Marcelo Abelha (p.277). Para ele, muitos casos, ele é negligenciado ou reduzido a um mero formalismo, comprometendo a transparência e a legitimidade das decisões. Um exemplo a ser relatado é o próprio processo de construção do BRT de Salvador, onde o princípio da participação, fundamental para o Estado Democrático de Direito, foi tratado de forma insuficiente, limitando o debate público e desconsiderando, em grande medida, as vozes da sociedade civil e os potenciais impactos ambientais e sociais envolvidos. Essa realidade evidencia a necessidade de um esforço contínuo para assegurar que a participação popular seja respeitada como um direito efetivo e não apenas como uma exigência formal.

Para além disso, conforme lecionado por Marcelo Abelha (p.277) a falta de participação popular evidencia sinais de omissões por parte do ente público; falta de educação ambiental para com a população e falta de informação ambiental.

No que se refere à promoção de uma educação ambiental mais ampla, é possível afirmar que ela desempenha um papel fundamental na redução dos custos ambientais, considerando que, quanto maior a conscientização e a atuação da sociedade como agente protetor do meio ambiente, menores serão os impactos causados às gerações presentes e futuras. A educação ambiental, nesse sentido, atua como um pilar para a efetivação do princípio da prevenção, que busca evitar danos ambientais antes que eles ocorram, reforçando a importância de ações proativas no lugar de medidas reativas.

Além disso, segundo Celso Antônio Pacheco Fiorillo (2021,p.145), no livro Curso de Direito Ambiental Brasileiro, a educação ambiental tem o objetivo de consolidar a ideia

de consciência ecológica, fomentando um compromisso coletivo com práticas sustentáveis e o uso de tecnologias limpas. Esse processo educativo é indispensável para promover uma mudança cultural que valorize a preservação ambiental e incentive o desenvolvimento e a adoção de alternativas tecnológicas que minimizem impactos negativos ao meio ambiente, tais como: 1) redução dos devidos custos ambientais; 2) efetivação do princípio da participação; 3) fixação da ideia de consciência ecológica. Dessa forma, a educação ambiental não apenas reduz custos relacionados à mitigação de danos, mas também contribui para a construção de uma sociedade mais responsável, equilibrada e comprometida com o uso sustentável dos recursos naturais.

4.1.3 Principais órgãos envolvidos no licenciamento ambiental: Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA) e o Ministério Público

Diante do que fora exposto anteriormente, faz-se de suma importância analisarmos o papel de duas instituições fulcrais durante o andamento processual do caso em tela: o Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA) e o Ministério Público.

Nesse sentido, o INEMA, de acordo com o site oficial (2024) há de ser compreendido como uma autarquia estadual, para que possa ser assegurado e garantido as ações e programas voltados para a política estadual do meio ambiente e da biodiversidade, na Bahia, buscando uma maior fiscalização e qualidade nos processos ambientais. Já o Ministério Público, de forma breve, conforme exposto no Art.127 da Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988), busca a defesa da ordem jurídica, assim como do regime democrático de direito e dos interesses individuais e coletivos.

No que diz respeito ao Ministério Público, perante o que consta nos autos do processo número 1005474-31.2018.4.01.33 (TJBA, 2018), ele possuía uma atuação forte, frente às omissões legislativas e irregularidades no processo de construção do empreendimento. Além disso, como exemplo da exímia atuação do Ministério Público da Bahia, podemos analisar a seguinte: a partir do análise das nuances da época, expediu-se em 2018 uma recomendação para ao Superintendente de Conservação e Obras Públicas de Salvador, no sentido de que fosse suspensa, de forma imediata a

obra, tendo em vista que estava ocorrendo uma supressão da vegetação, sem que antes tivessem a conclusão do laudo pericial de impacto ambiental do CEAT, com sua unidade técnica meio ambiente/engenharia.

Além disso, no que se refere ao posicionamento do INEMA, observa-se que o órgão atuou de forma dúbia durante o andamento processual e a execução da obra. Em 31/01/2018, foi emitido pelo INEMA um certificado de inexigibilidade de outorga⁴ nº 2018.001.000008. O documento indicava a inexigibilidade de autorização do empreendimento para o uso de recursos hídricos, considerando a especificidade do empreendimento. Tal entendimento teve como fundamento o fato de a construção não abranger ações voltadas à captação, condução ou lançamento de águas, nos termos da Lei Estadual nº 11.612/2009, que trata da política estadual de recursos hídricos, bem como das diretrizes e critérios para a outorga do direito de uso dos recursos hídricos no Estado da Bahia.

Todavia, tal certificado, segundo o Ministério Público do Estado da Bahia (2018), tendo como base sua fundamental legislativa estadual, demonstra-se uma clara fuga ou má contemplação da referida lei em questão. A Lei 11.612/2009, no seu Art. 18, II, leciona que os sujeitos que ficarão sujeitos à outorga de direito de uso de recursos hídricos as atividades, assim como de ações ou intervenções que venham a realizar alterações na quantidade, qualidade ou no regime de águas superficiais ou subterrâneas, ou que alteram canais. Entretanto, conforme consta nos autos do processo analisado, apenas em um dos pequenos trechos de construção, 7,8% do total gasto é destinado para macrodrenagem e tamponamentos de rios de suma importância para a cidade, como já citados. Nesse sentido, demonstra-se uma ausência clara e objetiva de fundamentação acerca da inexigibilidade de outorga, tendo em vista que o empreendimento vai totalmente de encontro com o disposto na Lei Estadual 11.612/2009, no seu Art. 18, II.

Diante das citadas questões institucionais, legais, assim como das condutas adotadas por órgãos de suma importância, nota-se que o processo de construção do BRT de Salvador, no que tange às questões ambientais, foi marcado por fragilidades e

⁴ Exigibilidade de Outorga: Perante o Sistema Estadual de Informações Ambientais e Recursos Hídricos, entende-se como um ato administrativo, no qual o Poder Público, concede a um requerente o direito de utilização e uso de um determinado recurso por um tempo já determinado.

contradições que merecem ser devidamente analisadas. Assim, para melhor elucidação dos fatos, faz-se necessário, entender a visão geral do referido projeto, abordando seus objetivos, características estruturais e o contexto urbano em que se encontrava, assim como no que se encontra.

4.2 VISÃO GERAL DO PROJETO DO BRT SALVADOR

Conforme observa Marcelo Timbó (2018, p. 139), os debates sobre a implementação de um sistema *Bus Rapid Transit* em Salvador-BA começaram em 2009, com o intuito de melhorar a mobilidade urbana e, por conseguinte, a qualidade de vida dos habitantes da capital baiana. No entanto, foi apenas em 2014 que os estudos técnicos e de viabilidade foram formalmente iniciados.

De acordo com o próprio site do BRT (Salvador, 2024), o meio de transporte busca um maior conforto e eficiência no que diz respeito à mobilidade urbana, tendo em vista que trafega em uma via exclusiva, sem enfrentar trânsitos, assim como podendo ter uma maior precisão nos horários de saída e chegada para seus passageiros.

Atualmente, de acordo com o site do BRT Salvador (2024), o consórcio dispõe de 3 (três) trechos para a capital soteropolitana, como a Avenida ACM, Juracy Magalhães, Vasco da Gama e na região da Lapa. Além disso, o projeto contemplava a construção de sete pares de viadutos, estações elevadas e ciclovias. A obra possui como slogan “uma das maiores obras de mobilidade realizadas em Salvador”.

O projeto, em seu relatório, busca enfrentar alguns desafios tidos como históricos na capital soteropolitana, tais como: 1) sistema de transporte público deficiente, marcado por superlotação, lentidão e baixa integração; 2) recorrentes alagamentos, que afetam áreas de suma importância para a cidade. Nesse sentido, a construção dele é apresentada como uma grande solução para Salvador, não apenas para a mobilidade urbana, assim como para a reestruturação da cidade e infraestrutura urbana - quase como água chegando no deserto.

Dessa forma, a partir da visão geral acerca da construção, torna-se de suma importância examinar os objetivos específicos e as justificativas técnicas que

fundamentaram a adoção do sistema de BRT, como alternativa prioritária para a cidade de Salvador.

4.2.1 Objetivos e justificativas para a construção do BRT

Conforme exposto anteriormente, o BRT de Salvador tinha como principal justificativa para sua construção, solucionar problemas históricos que afetam a região, tais como a superlotação nos transportes coletivos tradicionais, melhorias na infraestrutura urbana e diminuição do trânsito de veículos constante na cidade.

Através do Manual de BRT e seu guia de planejamento (Salvador, 2008), ele expõe, como uma de suas características, o baixo custo de infraestrutura, assim como a capacidade de operar sem subsídios. Além disso, no próprio Manual, como uma de suas características, revela que ele possui uma maior capacidade para uso, assim como de chegar em destinos com uma maior celeridade.

Além disso, conforme exposto no Jornal Tribuna da Bahia (2016) outro principal objetivo seria a ligação intermodal com o metrô de Salvador, sem contar o fato de que a frota contaria com veículos majoritariamente elétricos, com o fito de reduzir a emissão de poluentes. Ocorre que, até 2024, a frota possuía apenas 8 veículos, conforme demonstra o Jornal Correio (2024).

Nesse sentido, a proposta de implantação do BRT de Salvador, foi justificada por objetivos que buscavam a modernização do transporte coletivo, assim como, promoção de uma integração modal, além de reestruturação urbana. Contudo, como será observado no em capítulo seguinte, as justificativas apresentadas demonstraram-se em grande medida, como uma legitimação política para uma obra cujo impactos reais ainda carecem de comprovação.

Assim, torna-se indispensável examinar a infraestrutura executada, os valores investidos e os impactos sociais planejados.

4.2.2 Infraestrutura e planejamento do BRT: Recursos Investidos e impactos sociais planejados

No que diz respeito ao empreendimento que está sendo analisado na presente monografia, pode-se afirmar que ele foi uma das maiores construções que já existiu em Salvador, de acordo com o jornal Aratu (2024). Entretanto, surge a necessidade de distinguir algo grandioso de algo grandioso, mas com inúmeras falhas no seu projeto.

O empreendimento do BRT de Salvador, apenas para a primeira etapa da obra, de acordo com o G1 Notícias (2018), teria valor de investimento de R\$212.781.070,50, proveniente de financiamento junto à Caixa Econômica Federal. O valor total da obra, com todos os trechos, tinha valor previsto de aproximadamente 800 milhões de reais até 2018, entretanto, em últimas notícias, de acordo com o próprio site Agência Gov (2024), o Governo Federal disponibilizou mais R\$ 130 milhões de reais, ou seja, para que entre em operação plena, o que se aproxima de 1 bilhão de reais, até o presente momento.

No que diz respeito a esses valores, eles geram uma série de questionamentos, tendo em vista que, conforme destacado na tabela orçamentária constante na ação civil pública nº 1005474-31.2018.4.01.3300 (TJBA, 2018) o investimento destinado para a elaboração do projeto conceitual (fase inicial de um projeto, na qual se define toda a base estrutural) correspondeu apenas a 0,11% do montante aproximados 800 milhões de reais, conforme tabela exposta nos autos da Ação Civil Pública em Análise:

Figura 10: Análise de investimentos no BRT

TABELA 1 - ANÁLISE DE INVESTIMENTOS NO BRT: PROJETO; TRECHOS 1, 2.		
FONTE DE RECURSO	PERCENTUAL	VALOR (R\$)
FASE: PROJETO CONCEITUAL ¹	0,11%	662.735,57
FASE: TRECHO 1 - APÓS LICITAÇÃO ^{2,3}	34,02%	212.781.070,00
FINANCIAMENTO ³		300.000.000,00
CONTRAPARTIDA ³		108.000.000,00
SUBTOTAL PREVISTO ANTES DA LICITAÇÃO DO TRECHO 1 ³		408.000.000,00
DESÁGIO DA LICITAÇÃO: 40% ²		- 195.218.930,00
FASE: TRECHO 2 - PREVISTO ³	65,87%	412.000.000,00
OGU ³		300.000.000,00
CONTRAPARTIDA ³		112.000.000,00
TOTAL:	100,00%	625.443.805,57

FONTES:

1 - SOBRE INVESTIMENTOS PRÉVIOS A LICITAÇÃO, PARA ELABORAÇÃO DE PROJETO CONCEITUAL: Plano de Trabalho da Atividade (PTA), documento da Casa Civil da Prefeitura Municipal de Salvador, página 13, de 9 de janeiro de 2014.

2 - SOBRE DESÁGIO NO PROCESSO DA LICITAÇÃO: site <<http://brt.salvador.ba.gov.br/?p=140>> consultado em 17 de maio de 2018, às 10h:07min; DOM-6915 de 30 de agosto de 2017, página 25, RDC Presencial nº 001/2017, vide site <http://www.dom.salvador.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=5589> consultado em 17 de maio de 2018, às 10h:07min.

3 - SOBRE INVESTIMENTO E FONTES DE RECURSO DO BRT: ofício GAB nº 336/2017, de 05/04/2017, em resposta ao ofício 067/PKM/2017; ofício 305/2014/SNTMU / MCIADAES.

Fonte: TJBA, 2018

Além do exposto, o empreendimento envolve a construção de três corredores principais, interligando algumas regiões da cidade, de acordo com o Jornal Metrôpole (2018). Ademais, foram projetadas faixas exclusivas para ônibus; bicicletário; ciclovias; passarelas de integração e obras de urbanismo no decorrer do empreendimento. O processo de construção ainda buscava integralizar o metrô de Salvador, uma espécie de rede intermodal, com o fito de reduzir o tempo de deslocamento e ampliação do transporte coletivo da capital baiana.

Por fim, percebe-se que o BRT de Salvador, no seu projeto, apresentou-se composto por meios modernos, que prometeram eficiência na mobilidade urbana. Todavia, a partir da análise tanto dos doutrinadores citados, como das reportagens e dados, demonstra-se que sua construção foi marcada por determinadas falhas, investimentos que não de ser questionáveis, assim como falta de correspondência prática.

Dessa maneira, torna-se fulcral analisar a discrepância presente entre o valor total da obra e o montante que foi destinado a fase inicial; a ausência de planejamento detalhados; a ligação da construção com a política baiana; a fragilidade na integração intermodal e como isso poderá influenciar não apenas no presente, como também no futuro. Assim, o capítulo seguinte, irá aprofundar a devida análise jurídica do caso em

questão, destacando suas principais irregularidades, omissões, impactos causados, a dificuldade em se alcançar o referido processo de licenciamento, assim como demonstrar em como a articulação política está fortemente ligada ao caso em tela

5 O LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO BRT SALVADOR: ANÁLISES, IRREGULARIDADE E IMPACTOS

Partindo do que foi exposto nos capítulos anteriores, observa-se que toda a construção e planejamento do BRT foi permeado por dúvidas e afirmações acerca das possíveis fragilidades estruturais; omissões técnicas, assim como de decisões políticas que extrapolam os limites da legalidade e da razoabilidade administrativa. Tais questões, não se restringem apenas ao campo do orçamento da obra ou da infraestrutura física, mas também se aprofundam de maneira significativa no âmbito jurídico e ambiental, principalmente no que tange ao processo de licenciamento da obra.

O presente estudo possui como base, o licenciamento ambiental da construção, entretanto, conforme será relatado nos próximos tópicos, tamanha foi a dificuldade para se alcançar algo que deveria ser público e de fácil acesso. Entretanto, o Autor deste trabalho não conseguiu acessar o documento, assim sendo, partiu para outros meios de consulta e busca, tendo em vista que inúmeros foram os transtornos para conseguir o processo administrativo junto aos órgãos competentes.

Dessa forma, o presente estudo realizará a devida análise, a partir dos materiais alcançados, acerca das irregularidades procedimentais, tais como a ausência de estudos técnicos aprofundados, a limitação da participação popular e a atuação questionável dos órgãos responsáveis. Além disso, serão explorados os impactos ambientais diretos decorrentes da implementação da obra. Por fim, a análise se estenderá para os desafios no que diz respeito a fiscalização do projeto, pressões políticas envolvidas e ações movidas por entidades civis e Ministério Público.

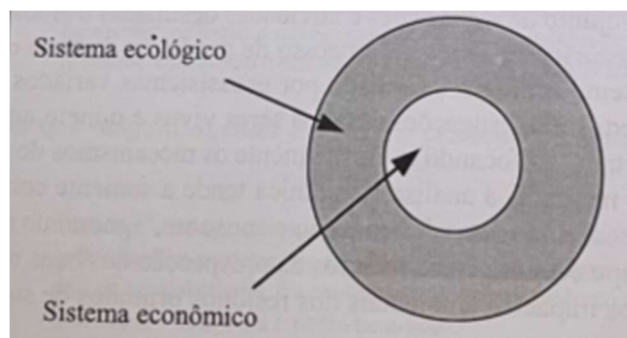
5.1 IRREGULARIDADES ABORDADAS NA AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 1005474-31.2018.4.01.3300, PROPOSTA PELO MP-BA

Antes de iniciar o tópico acerca das referidas irregularidades, deve ser feita uma análise no que diz respeito ao meio ambiente e as transformações político-

econômicas fomentadas pelo capitalismo no século XX. Ricardo Carneiro, no livro *Direito Ambiental Uma Abordagem Econômica* (2003, p. 38), leciona que ideias que envolvam um desenvolvimento a qualquer custo, acabam por se tornarem insustentáveis. O referido paralelo, realizado pelo autor, demonstra como a lógica da acumulação de capital tende a ignorar os limites do meio ambiente, o qual acaba por buscar sempre atender os padrões de consumo e vida que, muitas vezes, são incompatíveis com a da sustentabilidade

No que tange a Construção do BRT de Salvador, nota-se através das inúmeras citações anteriores e outras que ainda não de vir para demonstração, que a construção do empreendimento divergiu dos limites da natureza. Ricardo Carneiro (2003,p.36), demonstra de forma clara e objetiva, como uma determinada atividade econômica, em nossa sociedade, deve ser compatível com os limites ecológicos. Nesse sentido:

Figura 11: Demonstração de atividade econômica aliada à ecologia



Fonte: NUSDEO 2001, p.418

Já ao que tange ao presente tópico, o mesmo terá como base principal, a análise da ação civil pública, proposta pelo Ministério Público do Estado da Bahia (TJBA, 2018), em trâmite sob o nº 1005474-31.2018.4.01.3300 o qual, aborda inúmeras irregularidades presentes no processo de construção do BRT de Salvador, como por exemplo: falta de fundamentação para adoção do regime de contratação integrada; inexistência de outorga para uso de corpos hídricos; supressão da vegetação nativa sem planejamento adequado; inexistência de fontes claras de custeio.

Conforme demonstrado nos autos da ação civil pública (2018), o laudo técnico concluiu que não foi possível a avaliação das projeções futuras no estudos de demanda para os cenários de 2019 a 2044, considerando que os estudos foram realizados no ano 2013, ou seja, 6 antes, em uma sociedade na qual é tida como a 5ª mais populosa do Brasil, com uma população que só cresce, conforme o G1 Notícias (2024).

Além disso, vale salientar que, em 2013, o metrô de Salvador não estava em funcionamento, entretanto, tanto o metrô quanto o BRT ligam os mesmos destinos, fato esse que pode demonstrar, em certa parte, que a justificativa para a construção do BRT, foi diminuída com o modal já instalado - apesar de não estar na época em funcionamento. Com o fito de demonstrar o afirmado, faz-se imperioso a visualização do mapa a seguir, o qual demonstra a veracidade da presente afirmação, no que diz respeito aos trajetos do BRT e metrô de Salvador:

Figura 12: Mapa com os trajetos do BRT e Metrô de Salvador



Fonte: (TJBA, 2018)

Nesse sentido, à época, foi alertado pelo Ministério Público, que um meio transporte coletivo que não suporte atender uma referida quantidade de passageiros, poderá levar a uma onerosidade excessiva para o município, o que poderá resultar em aumento das tarifas de forma expressiva pelos usuários.

Atualmente, em 2025, de acordo com o Valor Econômico (2025), o salário-mínimo é de R\$1.518,00 e uma passagem de BRT, em Salvador, de acordo com a Prefeitura

de Salvador (2025) é de R\$5,60. A partir de uma matemática básica, considerando uma pessoa que trabalhe como diária, de segunda a sexta, recebendo, por dia, R\$120,00. No mês, ela receberá um total de R\$2.640,00. Considerando a passagem ao valor citado, ela gastará no BRT de Salvador, um total de R\$246,40, devendo analisar ainda outros custos que a pessoa deve possuir em questões pessoais, como por exemplo: alimentação e saúde.

Além disso, é sabido, conforme o art. 6º da Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988), que um dos direitos sociais é o transporte. Nesse sentido, o BRT, assim como outros transportes públicos, serão utilizados, em sua grande maioria, por populações mais carentes. Entretanto, apesar do BRT de Salvador ser um meio de transporte coletivo, voltado para pessoas mais carentes, ao observar o traçado atual dele, nota-se uma possível contradição entre o discurso de promoção do direito ao transporte e uma de suas justificativas para construção. Embora possa haver a presunção que o transporte público deva atender prioritariamente às populações mais carentes, os corredores do BRT de Salvador, estão concentrados, majoritariamente, segundo o mapa de roteiros presente no site do BRT (Salvador, 2025), em bairros de classe média e classe média alta, como por exemplo: Pituba; Itaigara; Caminho das Árvores; Cidade Jardim e Rio Vermelho.

Para que se possa analisar este fato, é imperioso elucidar o conceito de gentrificação. De acordo com Diomário da Silva Júnior, no Canal TV Uerj (2025), a mesma pode ser entendida como um fator que ocorre em cidades urbanas, ou seja, as cidades sofrem constantes transformações, mudanças e, dessa forma, é importante entender quem irá ser impactado com tais alterações no espaço. Para o professor, gentrificação são intervenções que ocorrem dentro de um dado espaço urbano, que acabam por valorizar tal e, as populações de baixa renda, perdem a chance de morar em tais lugares. O processo de gentrificação faz com que haja uma alta valorização dos imóveis, fazendo com quem não possui condição de arcar com os valores altíssimos, se desloquem para outros lugares da cidade. Tal fato acaba por excluir cidadãos que não possuem recursos.

Nesse contexto, a instalação do BRT em bairros já consolidados economicamente, não apenas evidencia a seletividade do investimento público, como também atua

como um catalisador de processos de valorização imobiliária em tais regiões da capital. Com base no que foi exposto, percebe, de certa forma, que o BRT de Salvador, em verdade, impulsiona transformações urbanas que beneficiam principalmente os setores que já detêm capital e acesso de forma privilegiada na cidade.

Além disso, conforme exposto pelo conceito de gentrificação, o BRT é uma personificação de tal conceito. Assim, os corredores do BRT acabam por ampliar o custo de vida local, expulsando de forma gradativa os moradores que possuem uma renda menor e, então, restringindo o acesso para aqueles que já estão em áreas com maior infraestrutura, ou seja, aqueles que não utilizam, em grande maioria, transportes públicos, pois possuem outros meios para locomoção.

Dessa forma, trata-se portanto de uma lógica de mobilidade, que acaba por reforçar as desigualdades no espaço urbano, estruturando ainda mais regiões que possuem alto valor imobiliário. Tal construção, olhando por esse aspecto, acaba por realizar uma exclusão territorial dos moradores das periferias, os quais enfrentam grandes dificuldades de acesso ao referido equipamento de mobilidade.

Figura 13: Trajeto BRT

The image shows a screenshot of the BRT Salvador website. At the top, there is a navigation menu with the BRT logo and links for 'BRT', 'Benefícios', 'Linhas e Itinerários', 'Estações e veículos', 'Perguntas Frequentes', and 'Fale Conosco'. Below the menu, there are four route cards, each with a colored circle containing a route number (B1, B2, B3, B4) and a text box describing the route and stations.

Route	Description
B1	B1 - Estação Rodoviária x Pituba Estação Rodoviária, Estação Hiper, Estação Cidadela, Estação Parque da Cidade; Estação Itaigara e Estação Pituba, retornando parando nas mesmas estações.
B2	B2 - ESTAÇÃO BRT RODOVIÁRIA X RIO VERMELHO Estação Rodoviária, Estação Hiper, Estação Cidadela, Estação Parque da Cidade; Estação Itaigara e Estação Pituba, seguindo parando nos pontos: APAE, Pça. Belo Horizonte, Goiás, Pça. Brasil, Ubaranas, Fernando de Noronha, Balneário, Visconde de Itaborahy, parando e retornando na Pça. Mestre Bimba, Quartel de Amaralina, Pça. João Amaral, Lg. das Baianas, Pará, Paraíba, Pça. N.Sra. da Luz, retornando pela via exclusiva parando nas Estações: Pituba, Itaigara, Parque da Cidade, Cidadela, Hiper e Rodoviária.
B3	B3 - Estação Rodoviária x Pituba (via Caminho das Árvores / Paulo VI) Estação Rodoviária, Ponto Milton Brito, Ponto Caminho das Árvores, Ponto da Jaracatiá, Ponto da Paulo VI, Ponto do Colégio Militar, Ponto Rubem Berta, Ponto Rio Branco, Ponto Rua Bahia, Ponto do Teatro Jorge Amado, retornando pela via exclusiva parando nas Estações: Pituba, Itaigara, Parque da Cidade, Cidadela, Hiper e Rodoviária.
B4	B4- Estação Pituba x Lapa Estação Pituba, Estação Cidade Jardim, Estação Rio Vermelho, Estação HGE, Estação Ogunjá, Estação Vasco da Gama, Estação Barris e Lapa, retornando parando nas mesmas estações.

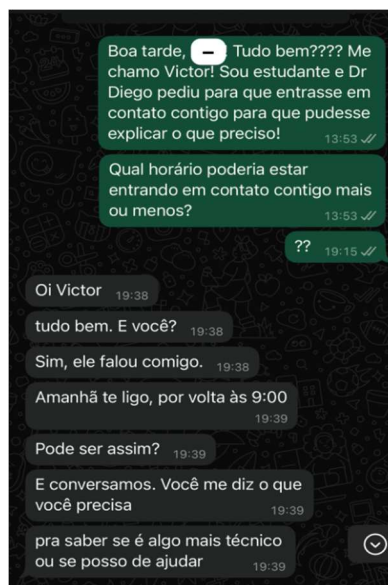
Fonte: Site BRT Salvador (2025)

A fotografia acima demonstra de forma clara e objetiva os espaços que o BRT de Salvador abrange até o ano da presente defesa, ou seja, 2025, além de demonstrar os bairros de alta classe em que estão, em sua maioria, localizados os corredores.

Além disso, o presente trabalho de conclusão de curso teria como base a análise do licenciamento ambiental do BRT de Salvador. Todavia, conforme será demonstrado a seguir, o Autor, após inúmeras tentativas, não obteve sucesso em alcançar o devido processo. Buscando no site da Secretaria de Desenvolvimento Urbano da cidade de Salvador, foi tentando contato através do aplicativo de mensagens whatsapp, em 2024.

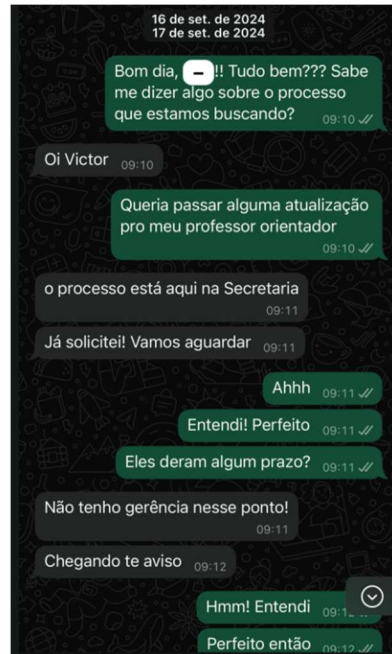
Assim sendo, para fins de desenvolvimento da pesquisa deste trabalho, o Autor, em fevereiro de 2024, se dirigiu até a sede da SEDUR , em fevereiro de 2025, localizada no térreo do Empresarial Thomé de Souza, Av. Antônio Carlos Magalhães, 3224 - Itaipara, Salvador - BA, CEP 41110-700 , onde conversou com os devidos atendentes, os quais lhe orientaram em solicitar tudo via site, porém de nada adiantou. Ademais, através de buscas foi obtido números de pessoas que trabalham internamente na SEDUR , entretanto, de nada adiantou. Por fim, em última instância, ele conseguiu o número do presidente da SEDUR , João Xavier, nomeado por Bruno Reis, o qual também não atendeu nenhuma das ligações ou mensagens, conforme exposto abaixo:

Figura 14: Conversa com funcionária da SEDUR



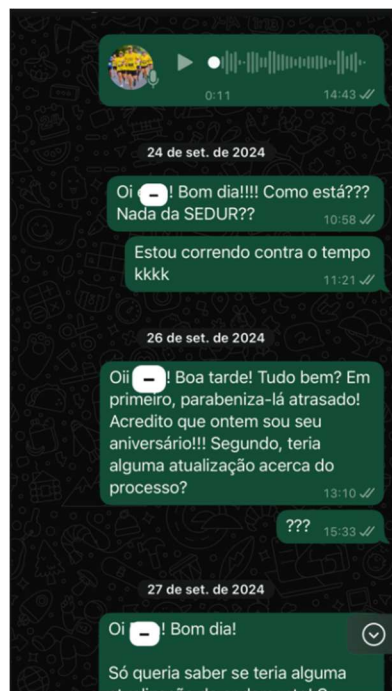
Fonte: o Autor (2025)

Figura 15: Conversa com funcionária da SEDUR



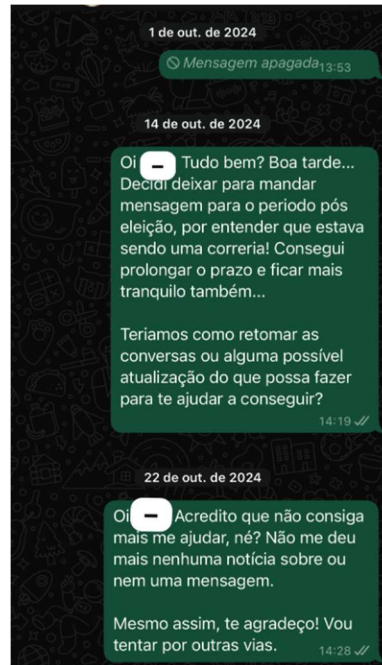
Fonte: o Autor (2025)

Figura 16: Conversa com funcionária da SEDUR



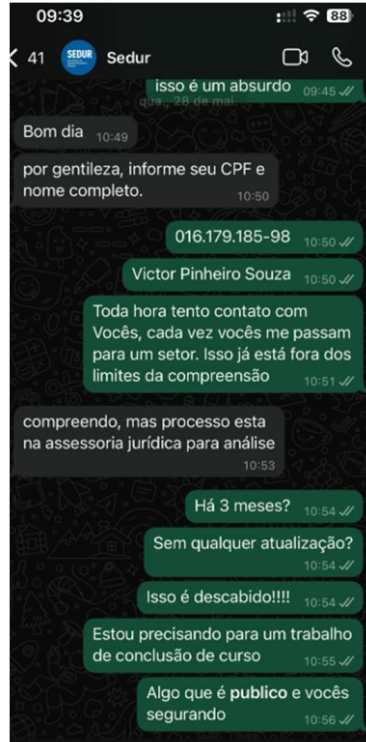
Fonte: o Autor (2025)

Figura 17: Conversa com funcionária da SEDUR



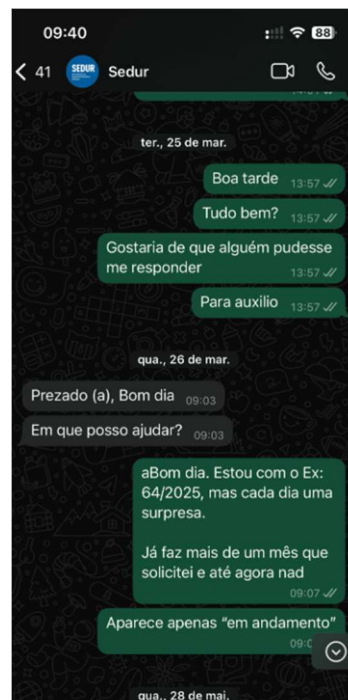
Fonte: o Autor (2025)

Figura 18: Conversar com o canal oficial da SEDUR



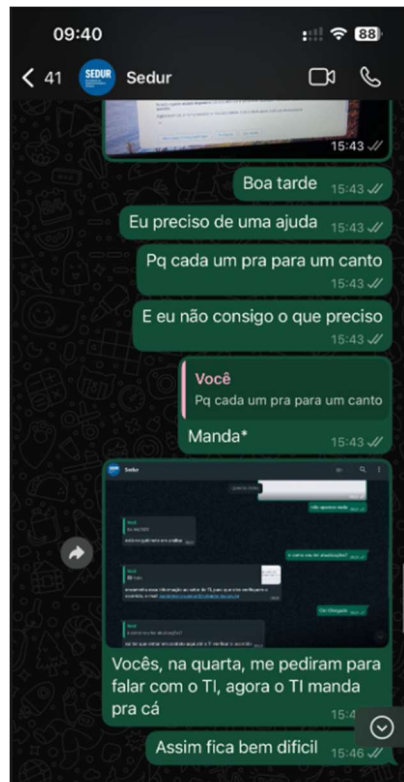
Fonte: o Autor (2025)

Figura 19: Conversar com o canal oficial da SEDUR



Fonte: o Autor (2025)

Figura 20: Conversar com o canal oficial da SEDUR



Fonte: o Autor (2025)

Figura 21: Tentativa de Ligação para o Presidente da SEDUR



Fonte: o Autor (2025)

Assim, com base em tal análise do espaço e suas devidas irregularidades, nota-se que o projeto de construção do BRT de Salvador, não apresenta apenas distorções

na sua divisão na cidade, mas também possui fragilidades graves no que diz respeito à parte técnica e ambiental. Ademais, conforme a Ação Civil Pública ajuizada (TJBA, 2018), há a revelação da condução de um processo administrativo marcado por falhas na avaliação de impactos ambientais e na observância de requisitos legais essenciais para empreendimentos. Dessa forma, faz-se *mister*, abordar a ausência de estudos ambientais aprofundados, os quais deveriam ter norteado a implantação do projeto de forma responsável e sustentável.

5.1.1 Ausências De Estudos Ambientais Detalhados

No que diz respeito à falta dos estudos de impactos ambientais detalhados, Curt Trennepohl e Terence Trennepohl (2012, p.228), lecionam que o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), tem como finalidade analisar os efeitos positivos e negativos de um determinado empreendimento ou atividade, no que diz respeito a qualidade de vida da população que vive aos arredores da obra, devendo analisar algumas questões, conforme será disposto na análise do artigo a seguir. O Art. 37, do Estatuto da Cidade (Brasil, 2001), busca contemplar os efeitos positivos e negativos que um determinado empreendimento venha a afetar na qualidade de vida de uma população que reside nas regiões que possuem maior proximidade com a obra, fazendo também, uma análise do uso e ocupação do solo; valorização imobiliária; ventilação e iluminação e, sobretudo, da paisagem urbana e patrimônio natural e cultural. Tal estudo visa resguardar o bem-estar da sociedade de uma determinada cidade.

Para além disso, de acordo com o Departamento Nacional de Transportes e Infraestrutura (2025), o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), deve ser entendido como aquele responsável por discorrer acerca dos benefícios socioeconômicos que serão trazidos por um determinado empreendimento que possuem investimentos federais.

No que tange a ação civil pública (TJBA, 2018), o Ministério Público demonstra que as obras iniciaram sem que tivesse obtido o EIV. Além disso, o município de Salvador também não apresentou o EVTEA. Cumpre salientar, que, conforme consta nos autos do processo, em uma reunião que ocorreu em 02/05/2018, foi informado por

representantes da sociedade de Salvador, que a Secretaria de Mobilidade não demonstrou, para o início do empreendimento, os estudos obrigatórios. Ademais, em reunião posterior, foi informado também que o EVTEA não foi disponibilizado pela prefeitura de Salvador.

Diante da ausência dos referidos estudos mencionados, que são fundamentais, percebe-se uma fragilidade estrutural no planejamento do BRT de Salvador, fato esse que acaba por comprometer a legalidade da obra, assim como também a legitimidade da obra para com a população baiana. Nesse ínterim, cabe frisar que estes não foram os únicos problemas identificados na Ação Civil, vale relembrar a falta de transparência e consulta pública, o que afronta diretamente princípios basilares da participação popular e do controle social das decisões que venham a impactar o meio ambiente e o espaço urbano.

5.1.2 Falta De Transparência E Consulta Pública

No que tange ao processo de construção do BRT, conforme consta nos autos da ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público da Bahia (TJBA,2018), além de publicado por veículos de grande mídia e divulgação por alguns pensadores do Direito, como Marcelo Timbó, um dos pontos iniciais da obra, que deveria ser cumprido, foi a consulta pública para saber acerca do interesse da população na obra.

Marcelo Timbó, na obra “Direito Ambiental Velhos Problemas, Novos Desafios” (p.135, 2019) disserta acerca de que a audiência pública comunitária, que tem como finalidade ouvir a população no sentido de dizer se possui interesse ou não em um dado projeto, discorre que a informação da audiência só foi publicada no Diário do Município, com 15 dias de antecedência. Ocorre que quase ninguém da população lê o referido diário, não é um amplo meio de divulgação. Além disso, deveria ter sido divulgada no prazo de 45 dias antes. Ademais, conforme leciona o doutrinador, as audiências que ocorreram acerca do empreendimento, foram em um período posterior ao referido processo licitatório, momento no qual não havia nada mais a ser feito, no que diz respeito a possível alteração no projeto ou contribuição para a obra.

Tal lógica excludente, pode fazer um paralelo fortíssimo com a obra *Morte e Vida das Grandes Cidades*, de Jane Jacobs (p.164, 1961), na qual ela adverte sobre a certeza dos planejadores de saberem o que é melhor para pessoas, mesmo contra a vontade delas, leva a grandes desastres urbanos, ou ao que chamamos na expressão idiomática de: “grande elefante branco”.

Tal ausência de diálogo para com a sociedade soteropolitana, somada à condução apressada do referido empreendimento, demonstra não apenas a razoabilidade do sistema e do projeto, mas como também a fragilidade das instituições responsáveis pelo controle ambiental. Dessa forma, torna-se indispensável analisar de forma minuciosa do INEMA, assim como das irregularidades descritas na ação civil pública proposta pelo Ministério Público da Bahia.

5.1.3 Análise Do Licenciamento Pelo Inema E Do Processo 2018-005181-Den 0708.

Ao analisar a implantação do empreendimento em questão, destaca-se a atuação do Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Site INEMA, 2018), que tem como atribuição principal a autorização para o manejo da fauna, bem como a emissão de outorgas para intervenções em recursos hídricos.

Em 2018, o órgão recebeu diversas denúncias de cidadãos e movimentos ambientais, questionando a conformidade legal da obra em relação às normas ambientais vigentes. Em resposta, o INEMA realizou inspeções no local, constatando a supressão de vegetação (154 árvores suprimidas), a poda de 15 árvores e o transplante de 169 árvores, além da morte de árvores de grande porte caídas no leito do rio Lucaia e de animais encontrados mortos (INEMA, 2018).

Ademais, verificou-se pelo Ministério Público (TJBA,2018) uma falta de coordenação entre o INEMA e a Prefeitura de Salvador. Enquanto o município era responsável pelo licenciamento ambiental da obra, cabia ao INEMA autorizar o manejo da fauna e outorgar intervenções em recursos hídricos. Essa desarticulação levou ao início da obra sem a autorização para manejo da fauna, caracterizando infração ambiental.

Diante dessas infrações, conforme consta nos autos da infração (INEMA, 2018) o Instituto aplicou uma multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) ao Consórcio BRT Salvador, em razão da supressão irregular de vegetação e da ausência de autorização para o manejo da fauna, conforme o disposto no artigo 176 da Lei Estadual nº 10.431/2006 e na Resolução CEPRAM nº 4.327/2013.

A aplicação da multa demonstra uma necessidade maior de articulação entre órgãos competentes, a fim de garantir que grandes empreendimentos cumpram integralmente as exigências ambientais, tendo os efeitos estendidos para além do momento presente.

5.2 IMPACTOS AMBIENTAIS DA CONSTRUÇÃO DO BRT

Ao falar acerca da Construção do BRT de Salvador, conforme já exposto, inúmeros impactos ambientais foram apresentados por diversos doutrinadores do cenário soteropolitano, como Marcelo Timbó, além também de especialistas em questões ambientais e noticiários.

Durante a sua construção, um dos primeiros aspectos que deve chamar a atenção é acerca do tamponamentos de rios, que apesar de poluídos, serem apenas escondidos, ou seja, tamponados, conforme o Governo Federal (2020), é a pior maneira de realizar sua canalização, tendo em vista que acarreta na impermeabilização do solo, assim como leva a alteração da vazão hídrica natural, levando a uma resistência e mudança no escoamento de água, além da mudança na absorção das águas pluviais nos cursos dos rios.

Nesse contexto, o Rio Lucaia, outrora um dos principais rios de Salvador, desempenhou um papel crucial no abastecimento de milhares de famílias da cidade. Todavia, ao longo do tempo, a poluição e o despejo irregular de esgoto em suas águas comprometeram significativamente sua utilização, afastando a população do acesso a direitos fundamentais, como o direito à água de qualidade.

O tamponamento do Rio Lucaia para a construção do sistema *Bus Rapid Transit* não resolve os problemas ambientais preexistentes, conforme aponta um estudo realizado

pelo Jornal Nexo (2018). A poluição do rio não será mitigada, as espécies não retornarão ao seu habitat, e a degradação ambiental permanecerá invisível para a população, caindo no esquecimento coletivo. Na realidade, essa intervenção agrava ainda mais o cenário ecológico da cidade, uma vez que o fechamento dos rios contribui significativamente para a impermeabilização do solo, reduzindo sua capacidade de absorção e aumentando o risco de enchentes durante períodos de chuvas intensas. Ademais, a fauna e a flora locais são diretamente impactadas, comprometendo a biodiversidade do município

Além disso, de acordo com o trabalho de pesquisa realizado por Lucimary Cardoso (2017), o fenômeno já explicado, as ilhas de calor, em Salvador, constatou-se que as áreas mais afetadas da capital são justamente onde se encontram a nova construção do BRT de Salvador, a Avenida Antônio Carlos Magalhães e parte do bairro do Rio Vermelho. Cardoso (2017) demonstra que, já em 2017, a região era marcada por superfícies que proporcionam tal fator, além de pouca arborização e elevado fluxo de veículos. Percebe-se que a pesquisa foi realizada em 2017, ano anterior ao início da construção do referido empreendimento. Diante disso, faz-se possível uma analogia e pensamento crítico acerca da intensificação do fenômeno na região, afetando os mais diversos moradores que ali residem e os futuros também.

Assim, conforme analisado pelo autor Lombardo (1985), perante um desordenamento que é dado ao uso do solo urbano, tal gerará dificuldades na implantação de infraestruturas, assim como o desconforto ambiental térmico, visual, dentre outros. O empreendimento em questão a partir de uma análise de fatores, que somados entre si, acabam por gerar inúmeras alterações problemáticas para a cidade de Salvador, como exposto.

Por fim, percebe-se que tais problemas expostos, apresentam apenas uma das faces de um processo amplo de degradação ambiental urbano. As mudanças realizadas pelo empreendimento, envolveram alterações significativas em cursos de rio, assim como de cobertura vegetal nativa, comprometendo a dinâmica urbana natural da cidade. Dessa forma, torna-se importante a análise dos impactos diretos do desmatamento e as profundas alterações ecológicas geradas pela execução da obra.

5.2.1 Desmatamento e alterações no ecossistema

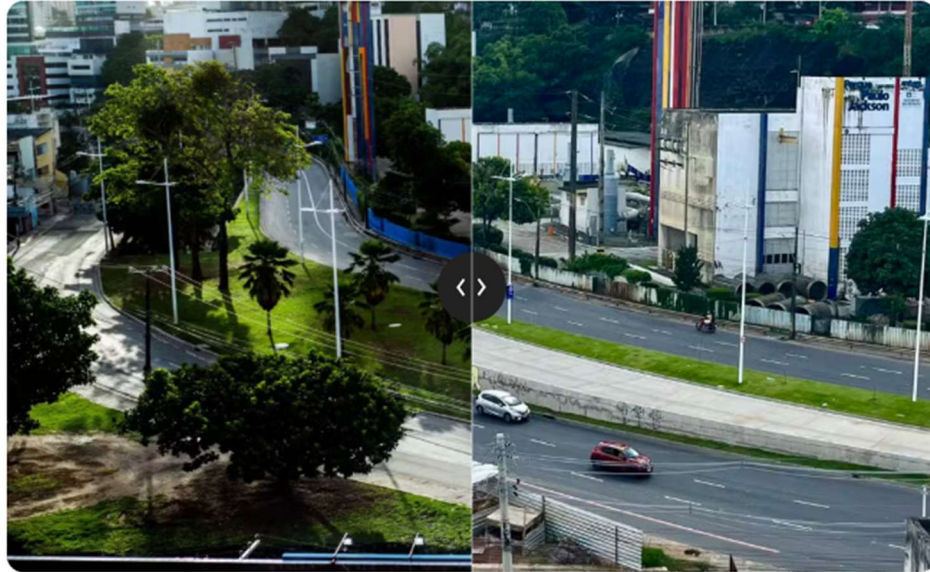
Salvador é amplamente reconhecida por sua notável beleza natural, manifestada em suas praias, remanescentes de florestas tropicais e na rica diversidade cultural de seu povo, caracterizada por uma multiplicidade de crenças e tradições. No entanto, apesar desse grande patrimônio ambiental e cultural, o município tem seguido um percurso que resulta na progressiva eliminação de suas áreas verdes.

Conforme aponta Antônio Lobo (2024), coordenador do Meio Ambiente da Superintendência de Meio Ambiente e Infraestrutura, essa redução decorre, em grande parte, da ausência de um planejamento urbano adequado no desenvolvimento de empreendimentos privados, que frequentemente desconsideram a importância da preservação ambiental. Paralelamente, às iniciativas do poder público voltadas para a melhoria da mobilidade urbana também têm contribuído para esse cenário, ao sacrificar importantes áreas de vegetação, comprometendo a sustentabilidade da cidade.

A análise desses estudos revela que muitos deles foram conduzidos de maneira incompleta ou sequer realizados, o que sugere que o BRT poderia ter sido instalado em outras regiões da cidade, preservando áreas historicamente relevantes e trazendo ainda mais benefícios à população.

Nesse ínterim, há de ser analisado que Salvador perdeu seus principais verdes da cidade, conforme fotos a seguir:

Figura 22: Foto da Avenida Juracy Magalhães antes e depois do empreendimento



Fonte: G1 Notícias (2024)

Diante dos problemas levantados e das críticas da sociedade civil, como os de moradores das regiões de construção, o poder público frequentemente recorre a justificativas que visam atenuar sua responsabilidade. Entre os principais argumentos, está o de que "houve desmatamento, mas novas espécies de árvores foram plantadas", conforme consta nos autos da infração do INEMA (2018). No entanto, a realidade mostra que essas "recomposições" se limitam à simples plantação de gramados, que não contribuem de maneira significativa para a dinâmica ambiental.

Outro argumento usado pelo governo municipal, segundo o Jornal Bahia.BA (2018), é que as árvores centenárias removidas foram replantadas em outras áreas, mas até o momento não foram fornecidas provas concretas que demonstrem a efetiva realização dessa medida, e, com o tempo, essas promessas tendem a ser esquecidas pela população. Atualmente (junho/2025), ao ser realizada uma busca com o fito de localizar a demonstração efetiva de tal atividade, não se chega a nenhuma resposta exata sobre tal. O que se consegue alcançar são meras fotos, que não representam 5% do era Salvador anteriormente, tais quais expostas a seguir:

Figura 23: Novos plantios

Prefeitura inicia plantio de 50 novas árvores na Avenida Suburbana



Fonte: Site da Prefeitura de Salvador (2024)

Figura 24: Novos plantios



Fonte: Diário do Transporte (2024)

Para Tiago Brasileiro (2024), há inúmeras maneiras de promover o desenvolvimento urbano em Salvador de forma a minimizar o impacto ambiental. Entre as propostas está a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), atualizado a cada dez anos, que poderia incluir a proibição de novas construções em áreas verdes da cidade, a criação de sistemas de drenagem mais eficientes para dispersar as águas pluviais e a recomposição de áreas sensíveis do ponto de vista ambiental, como praias, margens de rios e lagoas.

No que tange ao próprio PDDU, que deve ser atualizado, conforme exposto, o de Salvador encontra-se atualmente com um atraso revisional de quase 1 (um) ano, ele deveria ter sido enviado desde 30 de junho de 2024 para a Câmara Municipal, é o que demonstra o Jornal A Tarde (2025). Entretanto, quando questionado em entrevistas acerca do atraso, o atual prefeito da cidade, Bruno Reis, parece não ser muito feliz no que diz respeito a isso, conforme reportagem do mesmo em 11/04/2025, para os jornalistas Thiago Teixeira e Yuri Pastori (Bnews).

Já em relação às alternativas de transporte que respeitam o meio ambiente, destaca-se o uso de sistemas como o *Bus Rapid System* (BRS) e o *Bus With High Level Of Service* (BHLS), que, diferentemente do BRT, evitam a necessidade de grandes intervenções e devastação ambiental. Esses sistemas operam utilizando as vias existentes, sem a construção de novas estradas, como ocorreu com o BRT em Salvador, que chegou de maneira tardia e com alto custo ambiental. Conforme abordado na obra “Direito Ambiental: Velhos Problemas, Novos Desafios” (2018, p. 139), esses sistemas se caracterizam por serem mais eficientes e economicamente viáveis, com um custo aproximado de metade do valor total investido na implementação do BRT, além de causarem menos impacto ambiental.

Salvador, conforme dados recentes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), possui uma população de 2.417.678 habitantes, número que vem crescendo de maneira consistente ao longo dos anos. Esse aumento populacional, que ocorre em ritmo acelerado, impõe desafios significativos à mobilidade urbana e à organização da cidade. Torna-se, assim, imprescindível a implementação de novos meios de transporte e a reestruturação urbana para atender às demandas de uma cidade em constante expansão.

Além disso, o planejamento urbano de Salvador precisa integrar essas soluções de transporte a outras iniciativas, como a ampliação de vias, a criação de ciclovias e a requalificação de espaços públicos. Esses esforços devem ser voltados não apenas para atender ao crescimento populacional, mas também para promover uma mobilidade mais sustentável e melhorar a qualidade de vida dos habitantes da cidade.

Entretanto, de nada adianta melhorar a infraestrutura de uma cidade, procurar melhorar a qualidade de vida da população apenas com construções, sem antes

pensar num ambiente que possa proporcionar uma vida sadia, ao ar livre, que seja possível trazer fuga à rotina intensa de uma cidade. Marcelo Timbó (JusPod, 2025), crítica fielmente tal empreendimento, tendo em vista que não possui público, não tem pessoas que utilizam o BRT de Salvador. Para Timbó, o transporte beneficiou mais o transporte para quem tem carro por conta de certas ligações e conexos, mas não melhorou o transporte público em si, não sendo analisado se será benéfico daqui alguns anos.

5.3 DESAFIOS NA FISCALIZAÇÃO AMBIENTAL DO PROJETO BRT

Hoje, no Brasil, conforme leciona o Advogado Antônio Gonçalves (2024), a fiscalização ambiental é preocupante. Segundo Gonçalves, o país vivencia uma crise na fiscalização ambiental, sem contar que os efeitos do desmatamento podem ser visualizados dia após dia.

Ao analisarmos o empreendimento do BRT e a ação civil pública ajuizada em face do Município, podemos notar que não foi muito diferente. O empreendimento iniciou sem as devidas autorizações ambientais, o que só por isso já demonstra a grande falha da fiscalização ambiental e o devido processo legal. Enquanto o manejo do licenciamento ambiental ficou sob o encargo da SEDUR, o INEMA ficou responsável pelas autorizações específicas.

Além disso, conforme demonstrado nessa defesa, a fiscalização pelo INEMA e outros órgãos foi totalmente tardia, vindo a ocorrer somente após mobilizações da sociedade da capital soteropolitana.

Por fim, os desafios da fiscalização ambiental no caso do BRT de Salvador não se limitam à carência de recursos ou pessoal técnico. Mas sim, se um problema, claramente, mais profundo, marcado por uma severa desorganização institucional e baixa efetividade das sanções aplicadas, o que de certa forma, demonstra uma certa conivência institucional, na qual grandes obras ocorrem sem o devido controle técnico.

Tal crítica faz ainda mais sentido, sabendo que enquanto esse trabalho está sendo escrito, a cidade de Salvador, segundo o site Notícia Livre (2025), está há 6 anos sem

um Conselho Municipal Ambiental, e concomitantemente, ocorre uma supressão vegetal em uma área de suma importância para a cidade, na qual não houve autorização dos órgãos ambientais, assim como a fiscalização ambiental chegou de forma tardia. É o que demonstra Alexandre Gomes (2025), consultor ambiental e ativista ambiental na cidade de Salvador:

Figura 25: Desmatamento sem autorização na Av. São Rafael 2025



Fonte: Instagram (2025)

Dessa forma, faz-se de suma importância analisar as pressões políticas e econômicas que estão ao redor do empreendimento do BRT e execução da referida obra.

5.3.1 Pressões políticas e econômicas no processo

Ao escrever a presente defesa, torna-se inegável que não seja realizada uma análise acerca de questões políticas envolvidas para a construção do referido empreendimento.

No que tange a obra do BRT de Salvador, ela contou com empresas para a sua construção. Nesse sentido, urge a necessidade da realização do processo licitatório, com o fito de definir as empresas que serão responsáveis por tal. Ocorre que, conforme disposto no Bahia Notícias (2015), 4 (quatro) empresas que foram investigadas na “Operação Lava Jato”, acusadas de corrupção, estavam qualificadas para serem responsabilizadas pela execução da obra. As quatro empresas são: André Gutierrez; OAS; Odebrecht e Camargo Corrêa.

Ocorre que, desde 2010 já se especulava a construção das vias para o BRT na capital baiana. Segundo o jornal A Tarde (2010), que obteve acesso a um processo realizado pela Inteligência da Secretaria da Segurança, na qual através de escutas telefônicas, autorizadas, demonstraram, na época, uma disputa envolvendo empresários de ônibus e as construtoras que foram citadas acima, no que diz respeito à realização e gestão do projeto do BRT de Salvador.

Segundo o Jornal, na época, o diálogo foi entre o então coordenador do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Salvador com empresários e autoridades na época. Pode-se citar alguns nomes em questão: Geddel Vieira Lima; Eduardo Villas Barral e até mesmo o jornalista Mário Kertész, o qual mantinha uma proximidade com Eduardo Barral. Dos citados, destaca-se a figura de Geddel Vieira Lima, envolvido em um dos maiores escândalos de corrupção do país:

Figura 26: Notícia acerca dos 51 milhões encontrados em malas de Geddel

g1 JORNAL NACIONAL Q BUSCAR

STF condena Geddel Vieira Lima no caso dos R\$ 51 milhões encontrados em apartamento

Apreensão, em 2017, foi a maior de dinheiro em espécie já feita pela Polícia Federal no Brasil: 51 milhões em cédulas de real e de dólar, em malas e caixas num apartamento em Salvador.

Por Jornal Nacional
22/10/2019 22h14 - Atualizado há 5 anos

[Facebook](#) [WhatsApp](#) [Share](#)

Fonte: (G1, 2024)

Conforme exposto no JusBrasil (2019), a construtora Odebrecht; R&R Consultoria e a Construção Internacional, formaram um cartel com a finalidade de que houvesse um favorecimento entre elas no processo de licitação proposto pelo governo da Bahia e Prefeitura de Salvador para a construção do BRT. No que diz respeito a essas empresas, a OAS se consagrou vencedora, firmando um contrato de R\$581.535.043,68. Já a R&R acabou por receber valores da OAS, com o fito de elaboração do projeto feito pela Odebrecht, considerando que ela já entrou em processo licitatório para perder.

Tais informações foram obtidas através do chamado Acordo de Leniência⁵, que foi realizado pela Odebrecht firmado com o Ministério Público Federal; a construtora e o Conselho Administrativo de Defesa (CADE).

5.3.2 Ação de movimentos sociais e judicialização do caso

No que diz respeito ao empreendimento do BRT de Salvador, a partir do início das obras, um grande número de movimentos sociais contra a construção, começaram a

⁵ Acordo de Leniência: Previsto na Lei Anticorrupção e visa a obtenção de informações que levem à descoberta de atos praticados que venham a lesar a Administração Pública.

ecloDIR na capital soteropolitana (G1, 2018), os quais tinham como principal argumento o altíssimo valor da obra; o desmatamento exacerbado; o descumprimento de políticas e legislações ambientais.

Nesse sentido, para que possa ser analisada a judicialização do caso, considera-se de suma importância a doutrina de Fredie Didier Junior (2023, p.191), que diz que o fenômeno da legitimação coletiva e as suas devidas características. Para Fredie, tal fenômeno se trata de quem pode atuar em nome de um determinado grupo ou sociedade para defender interesses coletivos ou até mesmo difusos perante o sistema judiciário. Dessa forma, há de ser analisado que o Brasil possui uma política caracterizada por uma legitimação ampla, na qual inclui diferentes entes, sejam eles públicos ou privados.

Diante do exposto, considerando a legitimação coletiva, um dos entes que possui tal legitimação para propositura de ação civil pública é o próprio Ministério Público. Assim, se busca proteger grupos e direitos que muitas vezes podem ser esquecidos ou até mesmo negligenciados garantindo a promoção do devido acesso à justiça.

Assim, nota-se que o Ministério Público agiu de forma a garantir a legitimação dos referidos direitos ambientais, além disso, torna-se de suma importância, a análise de possíveis propostas de mitigação de impactos ambientais para a cidade de Salvador-BA no presente e também para o futuro, entretanto, tendo como base, que os efeitos causados pelo BRT são irreversíveis.

6 CONCLUSÃO

Ao longo dessa pesquisa, buscou-se evidenciar como a intensificação do desmatamento em Salvador-BA, principalmente após o empreendimento de construção do BRT, revela uma profunda desconexão entre políticas públicas de desenvolvimento urbano e os princípios de proteção ambiental e justiça intergeracional. O presente caso analisado demonstra uma falha não apenas pontual no processo ambiental, como também uma verdadeira crise na estrutura de como o poder público lida com as questões ambientais da cidade.

Foi demonstrado que a atual gestão da cidade, tem adotado uma postura que pode facilitar que grandes empreendimentos, não apenas o do BRT, como também o imobiliário, avancem sem a devida transparência e cumprimento da legislação vigente. No que tange ao *Bus Rapid Transit*, ele demonstrou a ausência de estudos que são de suma importância, como o EIV e o EVTEA, além de uma atuação tardia e ineficaz no que tange aos órgãos de fiscalização da cidade, a desarticulação de instituições como o INEMA e a prefeitura e, principalmente, no desrespeito da participação da sociedade civil nos atos da cidade. Assim, percebe-se que o planejamento urbano tem focado em interesses imediatistas, além de interesses pessoais ligados à administração pública, como bem demonstrado na análise da Ação Civil Pública.

Além disso, foi observado que o atual modelo de urbanização produz efeitos que ultrapassam as questões físicas da cidade, atingindo o meio ambiente ecologicamente equilibrado e comprometendo as gerações futuras. A supressão de áreas verdes, tamponamento de rios, o enfraquecimento de conselhos ambientais e o avanço de forma silenciosa de obras públicas sem a devida fiscalização indicam um “modus operandis” institucional, na qual, como o autor do presente trabalho afirma: “a destruição precede a regulação”.

Dessa forma, a conclusão a que se chega é que Salvador vive hoje em um ciclo de degradação ambiental legitimado pelo Estado, cuja prioridade tem sido a expansão urbana desordenada e não a preservação dos bens ambientais. O modelo adotado de desenvolvimento urbano adotado por Salvador, não privilegia os princípios

constitucionais fundamentais, como o da dignidade humana; da função socioambiental da cidade, assim como os intergeracionais

Nesse sentido, torna-se de suma importância uma reorientação profunda das políticas locais, buscando uma maior responsabilidade das instituições, participação popular efetiva, assim como uma maior articulação entre órgãos ambientais. A implantação de mecanismos de compensação ambiental deve ser aplicada com transparência e efetividade. Como leciona Curt Trennepohl e Terence Trennepohl (2012, p.149), esse instrumento deve ser previsto nos casos em que empreendimento causem significativos impactos ambientais. Contudo, sua aplicação ainda carece de efetividade, tendo em vista que há uma disputa entre os valores envolvidos entre empreendedores e os órgãos de controle.

Além disso, a atuação dos órgãos de fiscalização deve ser fortalecida, não apenas em questões estruturais, mas em questão de agilidade, independência, garantindo que a fiscalização ocorra de forma preventiva e não apenas reativa, como se observou ao longo da presente defesa.

Por fim, o que busca ser alcançado é um modelo de desenvolvimento urbano que não seja edificado sobre destruições silenciosas e irreversíveis do patrimônio natural e cultural da cidade, mas que seja observado os pilares essenciais do direito ambiental e solidariedade entre gerações.

REFERÊNCIAS

A TARDE. **Das 44 áreas verdes vendidas pela Prefeitura em 2024, 17 eram consideradas sensíveis.** Salvador: A Tarde, 18 mar. 2024. Disponível em: <https://atarde.com.br/politica/bahia/das-44-areas-verdes-vendidas-pela-prefeitura-em-2024-17-eram-consideradas-sensiveis-1310935>. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **PDDU deve ser entregue à Câmara no 2º semestre, estima vereador.** Salvador: A Tarde, 24 abr. 2024. Disponível em: <https://atarde.com.br/politica/bahia/pddu-deve-ser-entregue-a-camara-no-2-semester-estima-vereador-1316128>. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **Revisão do PDDU de Salvador se aproxima de um ano de atraso.** Disponível em: <https://atarde.com.br/politica/bahia/revisao-do-pddu-de-salvador-se-aproxima-de-um-ano-de-atraso-1330082>. Acesso em: 19 jun. 2025.

ACCIONA. **Robert Swan and our planet.** Active Sustainability. Disponível em: <https://www.activesustainability.com/environment/robert-swan-and-our-planet/>. Acesso em: 19 jun. 2025.

AGÊNCIA GOV. **Trecho Lapa-Iguatemi do BRT de Salvador (BA) é inaugurado. 2024.** Disponível em: <https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202404/trecho-lapa-iguatemi-do-brt-de-salvador-ba-e-inaugurado>. Acesso em: 18/06/2025

ALMEIDA, Lutiane Queiroz de. **Riscos ambientais e vulnerabilidades nas cidades brasileiras: conceitos, metodologias e aplicações.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2012. 215 p.

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental.** 5 ed. São Paulo: Editora Atlas, 2019.

APROSOJA BRASIL. **Estudo mostra que Brasil possui uma das legislações ambientais mais rígidas do mundo.** 18 out. 2017. Disponível em: <https://aprosojabrasil.com.br/comunicacao/blog/destaques/2017/10/18/estudo-mostra-que-brasil-possui-uma-das-legislacoes-ambientais-mais-rigiditas-do-mundo/>. Acesso em: 19 jun. 2025.

BA.GOV.BR. **Manifestantes contrários ao BRT levam pleitos à SEMA e INEMA. 2024.** Disponível em: <https://www.ba.gov.br/meioambiente/noticia/2024-02/12450/manifestantes-contrarios-ao-brt-levam-pleitos-sema-e-inema>. Acesso em: 18/06/2025

BAHIA NOTÍCIAS. **Empreiteiras com envolvimento na Lava Jato são qualificadas para BRT de Salvador.** Salvador: Bahia Notícias, 5 abr. 2016.

Disponível em: <https://www.bahianoticias.com.br/noticia/169009-empregadas-com-envolvimento-na-lava-jato-sao-qualificadas-para-brt-de-salvador>. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **Salvador integra pesquisa internacional para mapear impactos do calor extremo; veja detalhes**. Salvador: Bahia Notícias, 13 jun. 2024. Disponível em: <https://www.bahianoticias.com.br/noticia/300567-salvador-integra-pesquisa-internacional-para-mapear-impactos-do-calor-extremo-veja-detalhes>. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **Marcelo Timbó comenta sobre processo de investimento e transparência na construção do BRT de Salvador**. 2024. Disponível em: <https://www.bahianoticias.com.br/justica/coluna/1147-marcelo-timbo-comenta-sobre-processo-de-investimento-e-transparencia-na-construcao-do-brt-de-salvador>. Acesso em: 18/06/2025

_____. **Pesquisadores da UFBA implementam 2º observatório do calor na América Latina em Salvador**. 2024. Disponível em: <https://www.bahianoticias.com.br/noticia/300726-pesquisadores-da-ufba-implementam-2-observatorio-do-calor-na-america-latina-em-salvador>. Acesso em: 18/06/2025

_____. **Salvador é a 2ª capital menos arborizada do Brasil, mostra Censo 2022**. 2024. Disponível em: <https://www.bahianoticias.com.br/noticia/303899-salvador-e-a-2a-capital-menos-arborizada-do-brasil-mostra-censo-2022>. Acesso em: 18/06/2025

BAHIA. Secretaria do Meio Ambiente. **Outorga de uso de recursos hídricos. SEIA – Sistema Estadual de Informações Ambientais**. Disponível em: <http://www.seia.ba.gov.br/regularizacao-ambiental/outorga>. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **Lei Estadual nº 10.431**, de 20 de dezembro de 2006. Dispõe sobre a Política de Meio Ambiente e de Proteção à Biodiversidade do Estado da Bahia. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=121083>. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **Lei nº 11.612**, de 8 de outubro de 2009. Institui a Política Estadual de Recursos Hídricos e o Sistema Estadual de Gerenciamento de Recursos Hídricos. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/820104/lei-11612-09>. Acesso em: 18 jun. 2025.

BAHIA.BA. **Árvores começam a ser transplantadas por consórcio do BRT**. Salvador: Bahia.ba, 10 jul. 2021. Disponível em: <https://bahia.ba/salvador/arvores-comecam-a-ser-transplantadas-por-consorcio-do-brt/>. Acesso em: 18 jun. 2025.

BAHIA. Secretaria do Meio Ambiente. **Resolução nº 4.327: Impacto Local dos Municípios**. 15 maio 2014. Disponível em: <https://www.ba.gov.br/meioambiente/sites/site->

sema/files/migracao_2024/arquivos/File/GAC/150514Resolucao4327ImpactoLocalDosMunicipios.pdf. Acesso em: 19 jun. 2025.

BARREIROS NETO, Jaime. **Ponderação de interesses e meio ambiente no Direito brasileiro**. Salvador: Editora JusPodivm, 2011.

BARBOSA, Talden Farias. **Falta de gestão de dados públicos como necropolítica ambiental brasileira**. Conjur, 21 set. 2024. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2024-set-21/falta-de-gestao-de-dados-publicos-como-necropolitica-ambiental-brasileira/>. Acesso em: 19 jun. 2025.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.

BNEWS. **Bruno Reis defende leilão de terreno na orla de Salvador: “de verde não tem nada”**. Salvador: BNews, 26 jan.2024. Disponível em: <https://www.bnews.com.br/noticias/politica/bruno-reis-defende-leilao-de-terreno-na-orla-de-salvador-de-verde-nao-tem-nada.html>. Acesso em: 18 jun 2025.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. 8. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1992

_____. **Bruno Reis se irrita ao ser questionado sobre demora na revisão do PDDU: “Não tenho obrigação”; assista**. Salvador: BNews, 17 abr. 2024. Disponível em: <https://www.bnews.com.br/noticias/politica/bruno-reis-se-irrita-ao-ser-questionado-sobre-demora-na-revisao-do-pddu-nao-tenho-obrigacao-assista.html>. Acesso em: 18 jun. 2025.

BRASIL. **Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011**. Fixa normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção do meio ambiente. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 9 dez. 2011. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp140.htm. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **Constituição Federal de 1988**. 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011**. Dispõe sobre a competência para o licenciamento ambiental. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp140.htm. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **Lei nº 10.257**, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade. Regula o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 18 jun. 2025.

CÂMARA MUNICIPAL DE SALVADOR. **Marta Rodrigues crítica gestão ambiental do prefeito**. Salvador: CMS, 13 fev. 2025. Disponível em: <https://www.cms.ba.gov.br/noticias/13-02-2025-marta-rodrigues-critica-gestao-ambiental-do-prefeito>. Acesso em: 18 jun. 2025

CARDOSO, L. **Estudo do microclima urbano a partir de plataformas de coleta de dados (PCD's) da fachada sudeste de Salvador**. 2017. 81 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

CARNEIRO, Ricardo. **Direito Ambiental: uma abordagem econômica**. São Paulo: Forense, 2003.

CASTRO, Mariana. BRT de Salvador é tragédia anunciada, mas obras são retomadas em meio ao caos. **Brasil de Fato**, 02 abr. 2021. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2021/04/02/brt-de-salvador-e-tragedia-anunciada-mas-obras-sao-retomadas-em-meio-ao-caos>. Acesso em: 04 set. 2024.

COMUNICAÇÃO SALVADOR. **Prefeitura inicia plantio de 50 novas árvores na Avenida Suburbana**. 2024. Disponível em: <https://comunicacao.salvador.ba.gov.br/prefeitura-inicia-plantio-de-50-novas-arvores-na-avenida-suburbana/>. Acesso em: 18/06/2025

CORREIO 24 HORAS. **Número de favelas dobra em nove anos na Bahia; veja onde elas estão**. Salvador: Correio 24 Horas, 24 jan. 2024. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/minha-bahia/numero-de-favelas-dobra-em-nove-anos-na-bahia-veja-onde-elas-estao-0124>. Acesso em: 18 jun. 2025.

CORREIO 24 HORAS. **Prefeitura anuncia novos ônibus elétricos para a frota de Salvador**. 2024. Disponível em: <https://www.correio24horas.com.br/minha-bahia/prefeitura-anuncia-novos-onibus-eletricos-para-a-frota-de-salvador-0824>. Acesso em: 19 jun. 2025.

CONJUR. **Queimadas e a crise na fiscalização ambiental brasileira.** 26 jul. 2024. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2024-jul-26/queimadas-e-a-crise-na-fiscalizacao-ambiental-brasileira/>. Acesso em: 19 jun. 2025.

CUNHA JÚNIOR, Dirley da. **Curso de Direito Constitucional.** Salvador: Editora JusPodivm, 2020.

FAROL DA BAHIA. **Desmatamento E Obras Do Brt Ameaçam Biomas De Salvador E Colocam Preservação Em Risco.** 22 ago. 2024. Disponível em: <https://www.faroldabahia.com.br/noticia/preservacao-em-risco-desmatamento-e-obras-do-brt-ameacam-biomas-de-salvador>. Acesso em: 19 set. 2024.

DIDIER JUNIOR, Fredie. **Curso de Direito Processual Civil.** Vol. 4. Salvador: JusPodivm, 2023.

DW. **Brasil falha na aplicação de leis ambientais, diz ONU.** Deutsche Welle, 17 jan. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/com-29-km-1-etapa-do-brt-de-salvador-tem-obras-iniciadas.ghtml>. Acesso em: 18 jun. 2025.

DNIT. **Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA).** Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/planejamento/covide-estudos-de-viabilidade/estudo-de-viabilidade-tecnica-economica-e-ambiental-evtea>. Acesso em: 19 jun. 2025.

EL PAÍS BRASIL. **Bolsonaro quer revisar áreas de proteção ambiental.** El País Brasil, 29 jan. 2019. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/01/29/politica/1548798612_050181.html. Acesso em: 19 jun. 2025.

FARIAS, Talden. Fiscalização como tarefa essencial à efetivação da política de meio ambiente. **Consultor Jurídico**, 6 maio. 2023. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2023-mai-06/ambiente-juridico-consideracoes-fiscalizacao-ambiental/>. Acesso em: 29 ago. 2024.

FERREIRA, J. A. O que é Princípio da Supremacia do Interesse Público. **JusBrasil**, 14 out. 2022. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/o-que-e-principio-da-supremacia-do-interesse-publico/1360232202>. Acesso em: 18 jun. 2025

FILHO, Marcelo Rodrigues. **Direito ambiental esquematizado**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2020.

FIORILLO, Celso Antônio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental**. 22. ed. São Paulo: Saraiva, 2021.

FREITAS, Vladimir Passos de. **Direito ambiental em evolução**. Curitiba: Juruá, 2007

FUNDAJ. Fundação Joaquim Nabuco. **Rios que foram enterrados com a urbanização da cidade**. Observa Fundaj, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/fundaj/pt-br/destaques/observa-fundaj-itens/observa-fundaj/revitalizacao-de-bacias/rios-que-foram-enterrados-com-a-urbanizacao-da-cidade>. Acesso em: 18 jun. 2025.

GIANNINI, Massimo Severo. **Ambiente: saggio sui diversi suoi aspetti giuridici**. Rivista Trimestrale di Diritto Pubblico, Roma, 1983.

G1 BAHIA. **Com 2,9km, 1ª etapa do BRT de Salvador tem obras iniciadas**. G1, 28 fev. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/com-29-km-1-etapa-do-brt-de-salvador-tem-obras-iniciadas.ghtml>. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **Dados e estimativas populacionais do IBGE 2024 na Bahia**. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2024/08/29/dados-estimativas-populacao-ibge-2024-bahia.ghtml>. Acesso em: 18/06/2025

_____. **Leilão suspenso: áreas verdes à venda e protesto de Anitta; entenda o que é a desafetação de terrenos em Salvador**. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2025/04/19/leilao-suspenso-areas-verdes-a-venda-e-protesto-de-anitta-entenda-o-que-e-a-desafetacao-de-terrenos-em-salvador.ghtml>. Acesso em: 18/06/2025

_____. **Projeto do BRT de Salvador é centro de polêmica entre prefeitura, moradores, urbanistas e ambientalistas; entenda**. G1, 19 jun. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/projeto-do-brt-de-salvador-e-centro-de-polemica-entre-prefeitura-moradores-urbanistas-e-ambientalistas-entenda.ghtml>. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **Grupo Protesta Contra Derrubada De Árvores E Tamponamento De Rios Com Obras Do Brt De Salvador**. 22 abr. 2018. Disponível em:

<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/grupo-protesto-contraderrubada-de-arvores-e-tamponamento-de-rios-com-do-brt-de-salvador.ghtml>. Acesso em: 06 set. 2024.

HOBBS, Thomas. **Leviatã**. Tradução: João Paulo Monteiro e Maria Beatriz Nizza da Silva. São Paulo: Abril Cultural, 1974. (Original de 1651).

INSTAGRAM. **Perfil de Alexandre Gomes (@alexander.a.gomes)**. Disponível em: <https://www.instagram.com/alexander.a.gomes?igsh=ZXA0M21xd2M1aTVm>. Acesso em: 18/06/2025

INEMA. **Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos - INEMA**. Disponível em: <http://www.inema.ba.gov.br/>. Acesso em: 19 jun. 2025.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

JONAS, Hans. **O princípio responsabilidade: ensaio de uma ética para a civilização tecnológica**. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2006.

JORNAL USP. **Crescimento desordenado das cidades provoca diversos problemas**. São Paulo: Jornal da USP, 15 mar. 2024. Disponível em: <https://jornal.usp.br/atualidades/crescimento-desordenado-das-cidades-provoca-diversos-problemas/>. Acesso em: 18 jun. 2025.

JUSBRASIL. **MPF aciona OAS e Odebrecht por cartel e fraude à licitação nas obras da Av. 29 de Março, em Salvador (BA)**. JusBrasil, 28 ago. 2019. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/noticias/mpf-aciona-oas-e-odebrecht-por-cartel-e-fraude-a-licitacao-nas-obras-da-av-29-de-marco-em-salvador-ba/720027206>. Acesso em: 18 jun. 2025.

LETRAS.MUS.BR. **BaianaSystem – Lucro (Descomprimindo)**. Disponível em: <https://www.letras.mus.br/baianasystem/lucro-descomprimindo/>. Acesso em: 18/06/2025

LOMBARDO, M. A. **Ilhas de calor nas metrópoles: o exemplo de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1985.

MACEDO, H. J. de; SOARES, A. P. de J. Desenvolvimento urbano sustentável e a atuação do poder público local: experiências e desafios. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 45, n. 1, p. 55–72, jan./mar. 2014. Disponível em: <https://www.bnb.gov.br/revista/ren/article/view/1588/2178>. Acesso em: 18 jun. 2025.

MACHADO, P. C. A efetividade das normas ambientais e a Constituição Federal de 1988. **Revista de Informação Legislativa**, Brasília, v. 48, n. 192, p. 7-24, out./dez. 2011. Disponível em: https://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/48/192/ril_v48_n192_p7.pdf. Acesso em: 18 jun. 2025.

MAGNOLI, Demétrio. **Geografia para Ensino Médio**. Volume Único. 2 ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2012.

MARMELSTEIN, George. **Curso de Direitos Fundamentais**. 2. ed. Salvador: Juspodivm, 2019.

METRO1. **BRT de Salvador inicia operação de ônibus articulados com capacidade para 150 passageiros**. 2025. Disponível em: <https://www.metro1.com.br/noticias/cidade/159588,brt-de-salvador-inicia-operacao-de-onibus-articulados-com-capacidade-para-150-passageiros>. Acesso em: 18/06/2025

_____. **BRT de Salvador é o mais caro do Brasil, diz jornal**. Disponível em: <https://www.metro1.com.br/noticias/cidade/53385,brt-de-salvador-e-o-mais-carro-do-brasil-diz-jornal>. Acesso em: 19 jun. 2025.

MILARÉ, Edis. **Direito do ambiente: a gestão ambiental em foco – doutrina, jurisprudência, glossário**. 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015.

NOTÍCIA LIVRE. **Deputado Robinson rebate Bruno Reis e critica venda de áreas verdes em Salvador e ausência de conselho municipal de meio ambiente: “agressão à sociedade”**. Notícia Livre, 11 mar. 2024. Disponível em: <https://noticialivre.com.br/deputado-robinson-rebate-bruno-reis-e-critica-venda-de-areas-verdes-em-salvador-e-ausencia-de-conselho-municipal-de-meio-ambiente-agressao-a-sociedade/>. Acesso em: 18 jun. 2025.

_____. **Salvador completa seis anos sem Conselho Municipal de Meio Ambiente**. 2025. Disponível em: <https://aeerj.org.br/prefeitura-do-rio-investe-em-reflorestamento-e-parques-urbanos-para-combater-calor-intenso/>. Acesso em: 18/06/2025

O GLOBO. **"Passarela do apartheid" entre área nobre e camarote vira briga judicial no Carnaval de Salvador**. 2025. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2025/02/28/passarela-do-apartheid-entre-area-nobre-e-camarote-vira-briga-judicial-no-carnaval-de-salvador.ghtml>. Acesso em: 18/06/2025

_____. **Condenado por malas de dinheiro, Geddel vai a confraternização de governador petista e se declara leal**. Rio de Janeiro: O Globo, 20 dez. 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/politica/noticia/2024/12/20/condenado-por-malas-de-dinheiro-geddel-vai-a-confraternizacao-de-governador-petista-e-se-declara-leal.ghtml>. Acesso em: 18 jun. 2025

_____. **STF condena Geddel Vieira Lima no caso dos R\$ 51 milhões encontrados em apartamento**. Jornal Nacional, 22 out. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2019/10/22/stf-condena-geddel-vieira-lima-no-caso-dos-r-51-milhoes-encontrados-em-apartamento.ghtml>. Acesso em: 19 jun. 2025.

PEREIRA, Gessica; SPINOLA, Carolina; CARNEIRO, Thiago Henrique. **Mudanças do clima e turismo: uma estimativa de impacto na economia de Salvador-BA**. Revista Econômica do Nordeste, 2024. Disponível em: <https://www.bnb.gov.br/revista/ren/article/view/1588/2178>. Acesso em: 19 jun. 2025.

PORTUGAL. **Lei nº 19/2024, de 14 de abril. regula o acesso à informação ambiental**. Diário da República Eletrónico, Lisboa. 2014. Disponível em: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/19-2014-25344037>. Acesso em: 18 jun. 2025.

PREFEITURA DE SALVADOR. Venda de terrenos públicos. Disponível em: <https://www2.sefaz.salvador.ba.gov.br/transparencia/venda-de-terrenos>. Acesso em: 18/06/2025

REIS, Bruno. @brunoreisba. Instagram. Disponível em: <https://www.instagram.com/brunoreisba?igsh=MXZtYWpucDRxb2JxbQ==>. Acesso em: 18/06/2025.

ROCHA, Camilo. Por que tampar rios tem impacto nas enchentes de cidades brasileiras. **Nexo Jornal**, 21 mar. 2018. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2018/03/21/por-que-tampar-rios-tem-impacto-nas-enchentes-de-cidades-brasileiras>. Acesso em: 16 set. 2024.

ROCHA, Cesar de Sá da; SERRA, Ordep. **Direito Ambiental, conflitos socioambientais e comunidades tradicionais**. Salvador: EDUFBA, 2015.

RODRIGUES, Marta. Salvador extingue cada vez mais sua Mata Atlântica com o aval da prefeitura. **Brasil de Fato**, 16 set. 2021. Disponível em: <https://www.brasildefatoba.com.br/2021/09/16/salvador-extingue-cada-vez-mais-sua-mata-atlantica-com-o-aval-da-prefeitura>. Acesso em: 19 set. 2024.

SANTOS, Anna Luiza; BASTOS, Breno. Onde eu nasci passa um rio. **Revista Fraude**, 2022. Disponível em: <https://www.revistafraude.ufba.br/novafraude/onde-eu-nasci-passa-um-rio-2/>. Acesso em: 18 set. 2024.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 22. ed. Rio de Janeiro: Record, 2021.

SENA, Lucianara Lara. **Impactos socioambientais do desmatamento no Brasil**. JusBrasil, 2018. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/impactos-socioambientais-do-desmatamento-no-brasil/1252540162>. Acesso em: 19 jun. 2025.

SENADO FEDERAL. **Sessão de Debates indica que Brasil precisa atualizar leis ambientais**. Rádio Senado, 25 set. 2024. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/radio/1/noticia/2024/09/25/sessao-de-debates-indica-que-brasil-precisa-atualizar-leis-ambientais>. Acesso em: 18 jun. 2025

SITE BRT SALVADOR. Disponível em: <https://www.brt.salvador.com.br/>. Acesso em: 18/06/2025

TEIXEIRA, Ailma. **Principais avenidas mostram como Salvador perdeu áreas verdes para construções, avalia ambientalista; confira antes e depois**. G1 Bahia, 05 jun. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2024/06/05/salvador-perde-areas-verdes-meio-ambiente.ghtml>. Acesso em: 20 set. 2024.

TERA AMBIENTAL. **Hierarquias e atuações dos órgãos ambientais brasileiros**. 05 dez. 2019. Disponível em: <https://www.teraambiental.com.br/blog-da-tera-ambiental/hierarquias-e-atuacoes-dos-orgaos-ambientais-brasileiros>. Acesso em: 21 set. 2024.

TRENNEPOHL, Curt; TRENNEPOHL, Terence Dornelles. **Licenciamento ambiental**. 3. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

TRENNEPOHL, T. D. **Fundamentos de Direito Ambiental**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006.

TRIBUNAL DA BAHIA. **Salvador Perde 21 Mil M2 De Mata Atlântica Com Desmatamento Em Patamares**. 04 dez. 2023. Disponível em: <https://www.trbn.com.br/materia/195606/salvador-perde-21-mil-m-de-mata-atlantica-com-desmatamento-em-patamares>. Acesso em: 16 set. 2024.

TV UERJ. **TV Uerj Explica: Gentrificação**. YouTube, 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=iBTCd5HN2HI>. Acesso em: 18 jun. 2025.

VALOR ECONÔMICO. **Salário-mínimo 2025: veja o valor atualizado e quanto deve subir em 2026, 2027, 2028 e 2029**. Valor Investe, 2024. Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/artigo/salario-minimo-2025-veja-o-valor-atualizado-e-quanto-deve-subir-em-2026-2027-2028-e-2029.ghtml>. Acesso em: 18 jun. 2025.

VAZ JUNIOR, Rubens Sérgio S.; FIGUEIREDO NETO, Pedro Camilo. **Direito Ambiental: velhos problemas, novos desafios**. Salvador: Editora Mente Aberta, 2018.

YOUTUBE. TV UERJ. **Entrevista com Diomário da Silva Júnior**. 2025. Disponível em: <https://youtu.be/yTzQ7JIYrSo?si=ZyCp2VSZhtO2Cr2j>. Acesso em: 18/06/2025