

**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.ª REGIÃO**  
**JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA**  
**7ª VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA**

Processo: 14031-28.2015.4.01.3200

**DECISÃO**

Trata-se de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público em face do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas – IPAAM, Tescon Engenharia LTDA., CMM – Construtora Meirelles Mascarenhas Ltda., IPÊ Construtora e Construtora Zequimlima Ltda – ME.

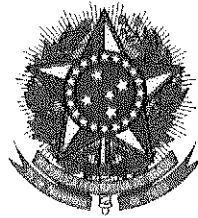
Quanto aos fatos, tem como objeto as obras realizadas na BR 319, rodovia que liga a cidade de Manaus a Porto Velho (vice-versa), na altura do trecho iniciado no km 250 e finalizado no km 655,7, com 405,7 km de extensão, o conhecido “meião”.

Alega, em suma, o Ministério Público Federal que, em face de fiscalização realizada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, com relatório datado de 25 de agosto de 2015, fls. 73/102 dos autos, foram verificadas diversas irregularidades no referido trecho e, em especial e que constitui a causa de pedir do pedido de antecipação de tutela, a execução da obra de construção/reconstrução do trecho supracitado sem a conclusão do EIA/RIMA por parte do DNIT.

Aduz que, em que pese a concessão da Licença Ambiental Única – LAU de nº. 422/14 de 15/08/2014 pelo IPAAM, esse não seria o órgão ambiental com atribuições para tanto; a uma, porque uma vez que se trata de obra em rodovia cujo empreendimento atinge 2 (dois) Estados da federação, caberia à União, por meio do IBAMA, licenciar, nos termos do art. 7º, XIV, “e”, da Lei Complementar nº 140/2011; a duas, porquanto não houve qualquer delegação do ato de licenciar pelo IBAMA àquele órgão, conforme dispõe o art. 4º, V, do mesmo diploma legal. Por fim, pela própria inidoneidade da referida Licença Ambiental Única para permitir localização, instalação e operação da obra de construção/reconstrução do trecho.

Requer, ante o exposto, a tutela antecipada contida às fls. 49/50 e reiterada às fls. 113v/114 dos autos, qual seja:

*“1) seja designada audiência de conciliação com as partes, a fim de*



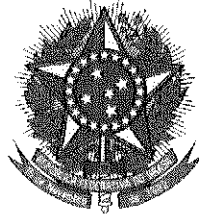
PODER JUDICIÁRIO  
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.ª REGIÃO  
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA  
7ª VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA

*determinar, dentre outros aspectos, as **medidas compensatórias** pelos danos ambientais já praticados e irreversíveis, em virtude da realização de obras no TRECHO DO MEIO DA BR 319, sem EIA-RIMA e sem licença ambiental do IBAMA; e CASO NÃO HAJA ACORDO, que determine, imediatamente, a **apresentação, em conjunto por todos os requeridos, de PRAD com cronograma de execução e assinado por profissional(is) habilitado(s) com ART, no prazo de 30 (trinta) dias, para a correção de todos os danos ambientais constantes do Relatório de Vistoria do IBAMA, que deverá ser apresentado para aprovação e acompanhamento do órgão ambiental federal; e***

*II) sejam suspensas imediatamente, antes mesmo da audiência, quaisquer intervenções no TRECHO DO MEIO DA BR 319, CANCELANDO-SE OS EFEITOS DA LAU n. 422/2014 INCLUINDO-SE NESTA OPORTUNIDADE TAMBÉM O CANCELAMENTO DA LAU n. 394/14, e determinando-se ao IPAAM que se abstenha de conceder qualquer nova licença ou autorização (ou de renovar as já existentes) para quaisquer atividades na BR-319, até o julgamento final da presente ação, sob pena de multa diária no valor de R\$5.000,00 (cinco mil reais) a incidir sobre o patrimônio pessoal dos gestores públicos – Diretor do DNIT e Diretora Presidente do IPAAM, em solidariedade com os responsáveis por cada empresa contratada e suas subcontratadas (construtoras)."*

Concedido o prazo de 72 horas para que as pessoas jurídicas de direito público se manifestassem acerca do pedido liminar, conforme fls. 109 dos autos, assim o fizeram.

O DNIT alega que, em verdade, não se trata de obra de construção/reconstrução do trecho entre os quilômetros 205 e 655,7 da BR 319, com 405,7 km de extensão, mas sim de mera obra de manutenção, pois a BR 319 conta com mais de 30 (trinta) anos de existência; informa que a liminar pretendida pelo Ministério Público Federal não encontra mais razão de ser, pois a obra no trecho "meião" se encontra embargada administrativamente pelo IBAMA, não havendo mais execução nas atividades de manutenção, como defende ser.



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.ª REGIÃO**  
**JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA**  
**7ª VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA**

Assim, por esse último argumento, pleiteia o reconhecimento de perda do objeto do pedido, em sede de antecipação de tutela, de suspensão de qualquer intervenção por meio de obras no trecho entre os quilômetros 205 e 655,7 da BR 319.

O IPAAM, em que pese ainda não ter sido citado, apresentou antecipada contestação.

O ente informa que não usurpou a atribuição do IBAMA para o licenciamento da obra em questão, pois partiu da própria autarquia federal a autorização para tanto, nos termos do que expõe, principalmente do contido na Portaria Ministerial de n.º 423/2011 e do que consta no Ofício n.º 100/2012 – CGTMO/DILIC/IBAMA.

Menciona a legalidade da licença concedida, vez que pautada no parecer PARECER/IPAAM/DJ/Nº 469/2013 e em prévio requerimento do DNIT para tanto, tendo inclusive sido informados os órgãos do ICMBio e IBAMA do procedimento.

Por fim, discorda do afirmado pelo Ministério Público Federal acerca da ausência de qualquer fiscalização na obra para verificação do cumprimento das condicionantes da licença LAU – nº 422/2014.

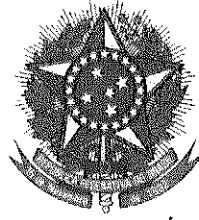
Tanto o Ministério Público Federal, DNIT e IPAAM juntam documentos no intuito de demonstrarem suas alegações.

É o relato do que reputo essencial para decidir acerca da tutela antecipada pretendida pelo autor da ação.

**Passo a decidir.**

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 consagra, dentre outros, três direitos fundamentais a serem sopesados inicialmente: a vida; o direito de ir e vir; e o direito ao meio ambiente saudável. Vide arts. 5º, “caput”, XV e 225, “caput”.

Ainda, tais direitos servem como paradigmas de respeito quanto aos objetivos do nosso Estado traçados no art. 3º da Constituição. Não há que se falar em sociedade livre, justa e solidária; desenvolvimento nacional; redução das



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.ª REGIÃO**  
**JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA**  
**7ª VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA**

desigualdades regionais e promoção do bem de todos, sem a observância dos direitos e garantias fundamentais.

Dentro dessa perspectiva, é, de fato, destinado ao Estado assegurar o bem da coletividade; porém, existem situações em que o bem de uma coletividade não pode ser assegurado sob uma perspectiva microsocial; mormente, quando as decisões a serem tomadas, não alcançam apenas um determinado núcleo social, mas toda uma coletividade atual e futura e de falível tentativa de identificação da titularidade dos direitos postos em questão. E esse é o caso do direito ao meio ambiente equilibrado contido no art. 225 da Constituição de 1988. É o que temos como direito difuso.

O meio ambiente equilibrado é um direito difuso essencial à qualidade de vida humana.

Pressupõe ao direito de ir e vir, o direito à vida. Mais do que se desenvolver, é necessário garantir ao homem sobreviver. E sua sobrevivência condiciona-se à garantia de seu "habitat".

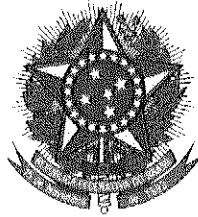
A proteção ao meio ambiente é tarefa que a Constituição da República impõe ao Estado porque é seu dever não apenas garantir o direito à vida de todo indivíduo, mas de efetivar esse direito subjetivo por todas as frentes de realização que lhes são colocadas. Não é admitido à República Federativa do Brasil inviabilizar a vida, salvo em algumas situações, que não são o caso.

Eis a grande missão estatal: alcançar os seus objetivos jurídicos contidos no art. 3º sem olvidar de todas as garantias e direitos fundamentais incrustados em seu texto.

Pois bem, sob essa perspectiva, qual seja, o direito à vida, o direito de ir e vir e ao meio ambiente equilibrado; aos objetivos do Brasil, em especial ao desenvolvimento e à redução das desigualdades sociais e regionais; e por fim, às leis ambientais que regem o caso exposto na tutela pretendida, percebo que alguns terão que ceder em favor do bem maior que é vida humana com qualidade.

Conforme se observa nos autos, o trecho em questão da estrada BR 319, qual seja, iniciado no km 250 e finalizado no km 655,7, com 405,7 km de extensão, possui mais de 30 anos de construção. Nisso as partes não divergem.

Assinatura manuscrita em tinta preta, com uma letra inicial grande e decorativa.



**PODER JUDICIÁRIO**  
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.ª REGIÃO  
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA  
7ª VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA

O IPAAM informou às fls. 176 que o início do processo de licenciamento para as obras de manutenção se deu no ano de 2012.

Ora, ao menos por um longo tempo o trecho em questão ficou sem as atividades de manutenção, tendo sido tomado de volta pela floresta. Daí surge a seguinte questão: a obra atual se trata de mera manutenção/restauração do que já existia ou, em verdade, trata-se de obra de construção/reconstrução?

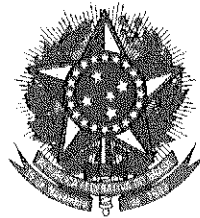
Nos termos dos documentos contidos nos autos e conforme fiscalização realizada pelo IBAMA, parece-nos se tratar de obra de construção/reconstrução. E ainda que haja dúvida acerca disso, num primeiro momento, impõe-se assim considerar em face dos princípios da prevenção e da proibição do retrocesso ambiental.

No que se refere à prevenção, em um quadro de dúvidas acerca da atividade e da possível degradação gerada, há que se prestigiar a prevenção do dano e não apenas consentir com uma possível reparação ou repressão, como seria caso se confirme, ao final, que de fato se trata de obras de construção/reconstrução.

Já quanto à proibição do retrocesso ambiental, não se pode permitir que uma potencial obra na qual fosse necessário o prévio EIA/RIMA se desenvolva sem ele, ao arrepio da Constituição de 1988 e do piso mínimo de garantias constitucionais postas à proteção do meio ambiente e do próprio homem.

As fotos contidas nos autos, fls. 9 e 76, evidenciam o alargamento da pista de barro e o consequente desmatamento que foi realizado para tanto, atividade que não está contida em nenhuma das situações previstas na Portaria Interministerial de n.º 423 de 2011, firmada pelos então ministros de Estado do Meio Ambiente e dos Transportes.

Nos termos do “caput” do art. 1º da citada Portaria, ela se destina regularizar as rodovias federais pavimentadas que não possuem licença ambiental, ou seja, rodovias federais que já possuísem revestimento no solo capaz de resistir ao trânsito constante de veículos. Aí, nesse caso, de fato, estaríamos a falar em atividades de manutenção, conservação, recuperação, restauração, melhoramento e até mesmo, possível ampliação da capacidade da rodovia já pavimentada.



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.ª REGIÃO**  
**JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA**  
**7ª VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA**

E esse não parece ser o caso do trecho em questão.

Além do alargamento da rodovia e da supressão de vegetação evidenciados pelas imagens contidas nos autos e relatório do IBAMA de fls. 73/102 – que como ato administrativo goza das presunções de veracidade e legitimidade – não há qualquer sinal de pavimentação no trecho iniciado no km 250 e finalizado no km 655,7. Logo, não estaria o local inserido nas diretrizes traçadas pela Portaria, devendo se submeter incondicionalmente às normas legais e constitucionais que regem a matéria.

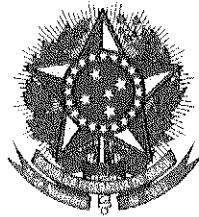
Uma vez que para a construção/reconstrução e o aparente alargamento do trecho da rodovia haveria (como houve) significativa degradação ambiental, qual seja, a supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente – APP, como demonstra o IBAMA, a hipótese se enquadraria no art. 2º, I, da Resolução CONAMA 1/1986 c.c. art. 225, IV, da Constituição de 1988.

É salutar que se informe que o EIA/RIMA não tem o condão de se constituir um entrave ao desenvolvimento econômico e social; tanto assim o é, que, ante a sua complexidade e custo, a própria Constituição se ocupou do filtro que deve ser feito à sua realização: “instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente”. Logo, não é a qualquer atividade que ele é exigido, pois se assim fosse, inviabilizaria um dos objetivos do Estado, vez que é evidente que na maioria das vezes, sempre haverá alterações adversas a serem suportadas pelo meio ambiente na implantação de empreendimentos.

Não obstante, nas situações em que é exigido, o EIA\RIMA seria e é pressuposto para a execução da obra, não podendo ela sequer ser iniciada sem o referido estudo. Em verdade, nos termos da Constituição, instalada.

O TRF da 1ª Região já se manifestou da mesma forma, acerca da essencialidade do EIA\RIMA, senão vejamos:

*“CONSTITUCIONAL. AMBIENTAL. TERMO DE ACORDO E COMPROMISSO QUE DEFINIU AS ATIVIDADES DE SIGNIFICATIVO IMPACTO AMBIENTAL NAS OBRAS DA RODOVIA BR-319. NECESSIDADE DE PRÉVIO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL (ART. 225, § 1º, IV, DA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA). SEGMENTO C. EXCEÇÃO DAS OBRAS JA*

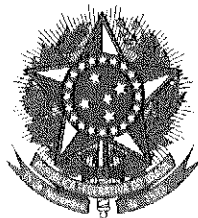


**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.ª REGIÃO**  
**JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA**  
**7ª VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA**

REALIZADAS. I. A Constituição da República, em seu art. 225, § 1º, IV, exige a realização de prévio Estudo de Impacto Ambiental (EIA) para as atividades potencialmente causadoras de significativa degradação do meio ambiente. II. No caso, as atividades potencialmente causadoras de significativo impacto ambiental foram definidas num Termo de Acordo e Compromisso realizado entre o DNIT e o IBAMA, que definiu os trechos de recuperação da rodovia BR-319 que exigiam a realização do estudo. III. Dentre esses trechos está o segmento C (Km 177,8 a km 250). Assim, o EIA é exigência indelével para a recuperação do trecho, excetuadas as obras já realizadas. IV. Apelação não provida." (AC 00057167020054013200, DESEMBARGADOR FEDERAL JIRAIR ARAM MEGUERIAN, TRF1 - SEXTA TURMA, e-DJF1 DATA:13/01/2015 PAGINA:234.) (grifo nosso)

"CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TERRAS INDÍGENAS (ALDEIA ARIABÚ). PARQUE NACIONAL DO PICO DA NEBLINA. CONSTRUÇÃO DE ESTRADA VICINAL. LICENCIAMENTO AMBIENTAL. NÃO EXISTÊNCIA. PRÉVIO ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL E RELATÓRIO DE IMPACTO AO MEIO AMBIENTE - EIA/RIMA. NÃO REALIZAÇÃO. AUSÊNCIA DE AQUIESCÊNCIA PRÉVIA DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA E DA FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO - FUNAI. AFRONTA AOS PRINCÍPIOS DA LEGALIDADE E À ORIENTAÇÃO JURISPRUDENCIAL DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL SOBRE A MATÉRIA. REFLEXOS DANOSOS AO MEIO AMBIENTE E ÀS COMUNIDADES INDÍGENAS.

...  
IV - No caso concreto, a construção de estrada vicinal interligando rodovia federal (BR-307) ao 5º Pelotão Especial de Fronteira, para fins de suprimento daquela base militar, instalada em área contígua a terras indígenas, ainda que instalada com a finalidade de salvaguarda da segurança nacional, como no caso, deve sujeitar-se à legislação de regência e à orientação jurisprudencial em referência, hipótese não ocorrida, na espécie, ante a ausência de regular licenciamento ambiental, com a realização e execução de competente prévio Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (EIA/RIMA), aquiescência do Ministério Público Federal, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA e da Fundação Nacional do Índio - FUNAI, bem assim, de autorizativo Decreto Presidencial, do que resulta a sua manifesta irregularidade, manu militari, e,



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.ª REGIÃO**  
**JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA**  
**7ª VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA**

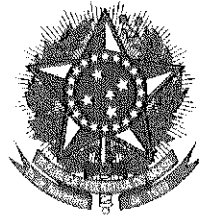
*por conseguinte, o encerramento da execução do respectivo projeto, mormente em face dos reflexos danosos, de ordem social, cultural, econômica e ambiental, daí decorrentes. V - As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer deles, da lei e da ordem (CF, art. 142, caput), pelo que devem respeito e rigorosa observância, por imperativo constitucional (CF, art. 225, § 1º, IV), à legislação ambiental e aos princípios fundamentais da prevalência dos direitos humanos e da indeclinável defesa da paz. VI - Provimento da apelação do Ministério Público Federal. Sentença reformada, para determinar, em caráter definitivo, a paralisação do projeto de construção de uma estrada vicinal, com previsão de 63.123 km2, ligando o km 112 da BR307 ao 5º Pelotão Especial de Fronteira do Exército Brasileiro, instalado em área adjacente à aldeia indígena Ariabu, pertencente aos índios ianomâmi, localizada na região de Matucará, que integra o município de São Gabriel da Cachoeira no estado do Amazonas, condenando-se a União por danos materiais e morais, nos termos do voto do Relator, bem assim, em honorários advocatícios, no percentual de 10% (dez por cento) do valor total da condenação corrigida."*

(AC 0000853-08.2004.4.01.3200 / AM, Rel. DESEMBARGADOR FEDERAL SOUZA PRUDENTE, Rel.Conv. JUIZ FEDERAL CARLOS EDUARDO CASTRO MARTINS (CONV.), QUINTA TURMA, e-DJF1 p.522 de 20/07/2012) (grifo nosso)

Nesse ponto, ante as normas aplicáveis ao caso, razão assiste ao MPF.

A demonstrar a necessidade do EIA/RIMA não só nos termos da Resolução do CONAMA supracitada, mas faticamente – face a significativa degradação experimentada –, conforme relatório de fiscalização do IBAMA já mencionado, foi suprimida a vegetação de diversas Áreas de Preservação Permanente – APP situadas na área de influência do trecho “meião”.

Nos termos da legislação pátria, atualmente, apenas se permite a intervenção ou supressão em APP quando presentes uma das situações enumeradas no “caput” do art. 8º da Lei n.º 12.651/2012 c.c. art. 4º, incisos VIII, IX e X; o mesmo art. 8º, em seu § 3º, apenas dispensa a autorização do órgão ambiental competente para intervenção e supressão de APP, nas situações nele elencadas; logo, há de se concluir que para qualquer outra atividade, deve correr o devido processo legal administrativo.



**PODER JUDICIÁRIO**  
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.<sup>a</sup> REGIÃO  
JUSTIÇA FEDERAL DE 1<sup>a</sup> INSTÂNCIA  
7<sup>a</sup> VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA

de licença ambiental que tenha APP em área de influência, como é o caso do trecho iniciado no km 250 e finalizado no km 655,7 da BR 319.

Não pode o Estado, sob pena de infringir a lei e compromissos internacionais assumidos, simplesmente desconsiderar a equação traçada pela Constituição de 1988 quanto à política ambiental e o desenvolvimento econômico, qual seja "desenvolvimento máximo + preservação máxima do meio ambiente = melhoria da qualidade de vida", sob o argumento do desenvolvimento econômico-social a qualquer custo, sem considerar as questões ambientais e suas consequências atuais e futuras.

Exemplo dessa ausência de consciência acerca do binômio ambiental "ação-consequência", é a situação que a população de Manaus há dias enfrenta em, dia sim, dia não, realizar ato básico de sobrevivência que é respirar, inserida em uma nuvem de fumaça sem precedentes que, dentre outros efeitos, polui e desencadeia doenças respiratórias.

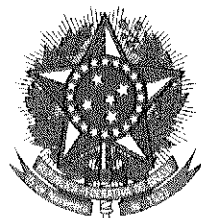
É preciso, piamente, acreditar e fazer acreditar, não só os indivíduos, mas principalmente o Estado e os seus administradores que todos anseiam pelo crescimento econômico, porém dentro da devida sustentabilidade da vida; porquanto, apenas o crescimento econômico, além de pouco nos dias atuais é absolutamente desastroso. E as tragédias naturais estão aí a demonstrar isso.

Quanto à competência para o licenciamento da obra, de fato, mais uma vez entendo que o Ministério Público Federal se mostra certo em imputar ao IBAMA a atribuição de licenciar as obras da BR 319, nos casos que exijam o devido licenciamento.

Trata-se de empreendimento que se desenvolve em 2 (dois) Estados da federação.

A BR 319 é rodovia interestadual que liga os estados do Amazonas e Rondônia, nos exatos termos da atribuição administrativa conferida à União e assim, a sua autarquia competente para tanto, no caso o IBAMA, por meio do art. 7º, XIV, "e", da Lei Complementar 140/2011.

Ora, não se sustenta o argumento de que o trecho objeto da controvérsia está inserido apenas dentro do Estado do Amazonas e por tal razão,



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.ª REGIÃO**  
**JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA**  
**7ª VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA**

caberia ao IPAAM conferir a licença necessária ao exercício das atividades; pensar assim, seria esgotar a competência da União/IBAMA para tanto, pois qualquer rodovia interestadual possui trechos que são limitados apenas a um ente federativo e, a depender das conveniências a serem atendidas, bastaria o “fatiamento” da obra para que se desvencilhasse da União/IBAMA a atribuição de licenciar determinada obra em rodovia interestadual.

Por outro lado, a confirmar que se trata de obra que atinge dois Estados da federação e a justificar a atribuição do IBAMA para licenciar, extraio informação constante no sítio eletrônico de domínio do DNIT que assim define a função do projeto em execução na BR 319, no Histórico de seu relatório:

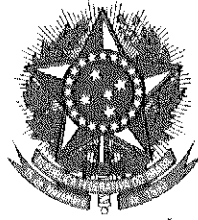
*“O projeto em questão, assume a partir da construção da Ponte sobre o Rio Madeira a função de interligar o Estado de Rondônia ao Estado do Amazonas, possibilitando, principalmente, que o Estado do Amazonas se inteligue com os demais estados da federação através da BR - 364.”<sup>1</sup> (grifo nosso)*

Assim, é evidente que a obra em questão, ainda que se limite a controvérsia ao trecho “meião”, inserido no Estado do Amazonas, repercute no Estado de Rondônia, cabendo ao IBAMA, nos termos do art. 7º, XIV, “e”, da Lei Complementar 140/2011, licenciar.

A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça trilha por essa linha:

*“ADMINISTRATIVO. RECURSO ORDINÁRIO EM MANDADO DE SEGURANÇA. LICENÇA AMBIENTAL. CONSTRUÇÃO DE LINHA DE TRANSMISSÃO DE ENERGIA ENTRE OS ESTADOS DO PARÁ E MARANHÃO. OBRAS COM SIGNIFICATIVO IMPACTO AMBIENTAL. COMPETÊNCIA PARA EXPEDIÇÃO DA LICENÇA AMBIENTAL PERTENCENTE AO IBAMA. ANULAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO E DO TERMO DE INTERDIÇÃO DAS OBRAS EXARADO PELO ÓRGÃO ESTADUAL DO MARANHÃO - GEMARN. 1. Recurso ordinário no qual se discute a legalidade do auto de infração e do termo de interdição de obra de transmissão de energia localizada entre os Estados do Pará e do Maranhão, exarado pelo órgão estadual de proteção ambiental do Maranhão - GEMARN, sob o argumento que a licença*

<sup>1</sup> <https://189.9.128.64/download/meio-ambiente/acoes-e-atividades/estudos-ambientais/br-319-ro-ponto-do-rio-madeira-civ-riv/texto-do-riv-final.pdf>



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.ª REGIÃO**  
**JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA**  
**7ª VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA**

*ambiental expedida pelo IBAMA seria inválida, por ser daquele ente estadual a competência exclusiva para expedição de tal licença.*

*2. Compete, originalmente, ao IBAMA a expedição de licença ambiental para a execução de obras e empreendimentos que se localizam ou se desenvolvem em dois ou mais estados ou cujos impactos ambientais ultrapassem os limites territoriais de um ou mais estados da federação. Inteligência do art. 10, § 4º, da Lei n. 6.938/81, com as alterações feita pela Lei n. 12.856/2013; da Resolução 237/97 do CONAMA e da LC 140/2011.*

*3. Ilegalidade do auto de infração e do termo de interdição da obra expedidos pelo órgão estadual de proteção do meio ambiente do Estado do Maranhão - GEMARN.*

*4. Recurso ordinário provido para conceder a segurança."*

*(RMS 41.551/MA, Rel. Ministro BENEDITO GONÇALVES, PRIMEIRA TURMA, julgado em 22/04/2014, DJe 27/05/2014) (grifo nosso)*

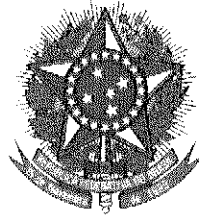
Portanto, sob um primeiro olhar, a par do exposto e dos novos argumentos trazidos pelo Ministério Público Federal em sua emenda à petição inicial, fls. 110/114, é forçoso concluir a atribuição do IBAMA, merecendo guarida a pretensão liminar do *Parquet* Federal.

A par de todas as razões declinadas e dos documentos contidos nos autos, presentes se mostram os requisitos do art. 273, "caput" e I, do Código de Processo Civil brasileiro que autorizam a antecipação da tutela pretendida.

A verossimilhança das alegações do órgão do Ministério Público Federal se demonstra por meio dos documentos e informações trazidos por si, pela própria manifestação do DNIT que se limita a refutá-los, entretanto trazendo aos autos documentos que conferem ao IBAMA a atribuição de licenciar suas atividades, fls. 147/158, inclusive já tendo firmado acordos extrajudiciais com o ente acerca de questões que envolvem a BR 319.

Quanto ao IPAAM, não demonstrou, *a priori*, inequivocamente a regularidade da LAU nº 422/2014 expedida.

O fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação, em verdade, é da própria natureza dos danos ambientais. A considerar a variável ambiental, nunca haverá certeza de 100% (cem por cento) da recuperação dos danos que são causados à natureza. Por essa razão, é sempre preferível prevenir a reparar. E



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.ª REGIÃO**  
**JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA**  
**7ª VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA**

por essa razão, quando exigido, sempre deve ser elaborado o EIA/RIMA antes da instalação das atividades potencialmente degradadoras do meio ambiente.

Mesmo que as atividades estejam sendo finalizadas, há que se minimizar os danos e trazer a obra de volta à legalidade, pois a alegação de fato consumado ou vias de se consumir, não pode consistir num salvo-conduto para práticas excepcionais não previstas em lei.

Não há previsão constitucional e legal no sentido de que “o EIA/RIMA é dispensado caso o empreendimento causador de significativo impacto ambiental esteja em vias de conclusão”.

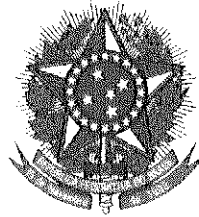
De fato, como defende o Ministério Público Federal, há a fumaça do bom direito e o perigo da demora ainda a justificar a concessão da liminar, vez que as obras correm à margem da lei e das normas constitucionais e a continuidade da atividade até o provimento final, só aumentará o passivo ambiental na ordem que talvez sequer possamos imaginar e reverter. Em meio ambiente, a reversão ao “status quo ante” sempre é a melhor solução. E é esse ponto que se visa assegurar: a possibilidade de se reverter a natureza ao seu estado anterior à intervenção inadequada e ilegal.

O que se busca por meio dessa decisão, não é impedir o constitucional direito de ir e vir do indivíduo; não é impossibilitar a trafegabilidade na rodovia BR 319; não é impossibilitar o pleno desenvolvimento econômico da região e sua população, entre outras benesses que a construção/reconstrução da BR 319 há de proporcionar ao Estado do Amazonas.

Busca o judiciário intervir para restaurar a legalidade da qual se desviou a BR 319 no caminho de sua concretização; legalidade que por sua vez, intenciona assegurar os direitos e melhorias vindicados pela sociedade com a concretização da BR 319, com a segurança de que, de fato, serão melhorias às vidas das pessoas, direta ou indiretamente, atingidas pelas obras.

Por último, quanto à audiência de conciliação liminar pretendida pelo Ministério Público Federal, entendo por bem que seja designada após citação e eventuais apresentação de defesas pelas partes, pois a partir desse momento resta

Assinatura manuscrita em tinta preta, localizada no canto inferior direito da página.



**PODER JUDICIÁRIO**  
**TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1.ª REGIÃO**  
**JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA**  
**7ª VARA - ESPECIALIZADA EM MATÉRIA AMBIENTAL E AGRÁRIA**

comprovada a ciência dos termos da presente ação e serão fixados os seus pontos controvertidos.

Ante todo o exposto, **CONCEDO PARCIALMENTE A TUTELA ANTECIPADA** para:

1. **DETERMINAR A SUSPENSÃO IMEDIATA** de quaisquer intervenções no **TRECHO DO MEIO DA BR 319, o chamado "meião", entre os Kms 250 e 655,7;**
2. **SUSPENDER OS EFEITOS DA LAU n. 422/2014 E DA LAU n. 394/14**, até que seja, em definitivo, analisado o mérito de suas regularidades, e **DETERMINO ao IPAAM que se abstenha de conceder qualquer nova licença ou autorização (ou de renovar as já existentes) para quaisquer atividades na BR-319, até o julgamento final da presente ação, sob pena de multa diária no valor de R\$5.000,00 (cinco mil reais) a incidir sobre o patrimônio pessoal dos gestores públicos – Diretor do DNIT e Diretora Presidente do IPAAM, em solidariedade com os responsáveis por cada empresa contratada e suas subcontratadas (construtoras).**

Recebo a emenda à inicial apresentada pelo Ministério Público Federal às fls. 110/114.

Intimem-se, com **URGÊNCIA**, todas as partes dessa decisão.

Oficie-se ao IBAMA e ao ICMBio do conteúdo dessa decisão.

Citem-se.

Dê-se cumprimento.

Manaus(AM), 27 de outubro de 2015.

**ALINE SOARES LUCENA CARNAÚBA**

Juíza Federal Substituta respondendo pela titularidade da 7ª Vara Federal