

## MPF tenta evitar pedalada ambiental na BR-319

Categories : [Notícias](#)

Manaus, AM -- Ministério Público Federal no Amazonas quer a paralisação imediata das obras de manutenção, executadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) entre os km 250 e o km 655,7 da BR-319, no Amazonas. Este trecho da rodovia, que liga Porto Velho (RO) a Manaus (AM), ainda aguarda licenciamento ambiental do Ibama para ser pavimentado.

Enquanto o processo de licenciamento para a chegada do asfalto tramita, o Dnit obteve uma autorização ambiental do Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (Ipaam) para manter a rodovia trafegável. A autorização prevê recuperação de bueiros e pontes de madeira, além de cuidados com a pista. Essa autorização é questionada pelo Ministério Público Federal.

“Eles tentaram encontrar uma brecha para as obras, mas essa brecha é inconcebível”, afirma o Procurador da República Rafael Rocha. De acordo com o MPF, a autorização ambiental dada pelo Ipaam não foi precedida de licença prévia, nem tem natureza de instalação. “Trata-se de uma licença única que, de uma vez só, substitui as três fases sucessivas e complementares do procedimento de licenciamento ambiental”, cita trecho da ação.

A ação civil pública se baseia em uma vistoria técnica realizada pelo Ibama, entre os dias 16 e 22 de agosto. Entre as irregularidades ambientais encontradas pelos técnicos do Ibama, estão o soterramento de igarapés que cortam a rodovia, devido a instalação de bueiros ou pistas alternativa para a construção de pontes, e falta de licenciamento para jazidas de cascalho e também para o desmatamento de aproximadamente 200 hectares realizados ao longo da estrada.

O Relatório indica que as conclusões devam ser levadas ao conhecido do Ministério Público Federal e também ao Ministério do Trabalho e Emprego, para verificação de irregularidades trabalhistas verificadas nos canteiros de obras, como falta de água potável, banheiros e alojamentos adequados para os trabalhadores. O Ministério Público pede ainda a notificação do Dnit e empresas que atuam na obra e, se for necessário, providências administrativas para punição dos responsáveis.

Na ação, o MPF pede a realização de uma audiência de conciliação para determinar medidas compensatórias pelos danos ambientais já praticados e irreversíveis. Caso não haja acordo, a ação requer a apresentação de plano para corrigir os danos ambientais apontados pelo Ibama, no prazo de 30 dias. Além do Ipaam e do DNIT, as empresas Tescon Engenharia Ltda., Construtora Meirelles Mascarenhas Ltda., Ipê Construtora e Construtora Zequimlima Ltda estão sendo processadas.

---

A ação requer ainda que os responsáveis sejam condenados a pagar indenização mínima de R\$ 315.160,00 pelos danos ambientais causados e de pelo menos R\$ 10 milhões por danos morais coletivos, devido à agressão à floresta amazônica.

## Histórico

A construção da BR-319 foi concluída pelo regime militar em 1976. Era uma rodovia pavimentada, mas devido à falta de manutenção o asfalto foi desaparecendo, a ponto de ficar intransitável. A partir do ano 2000, começou um novo trabalho para pavimentar a rodovia. Ela é a única ligação por terra entre os estados do Amazonas e Roraima e o restante do país e é considerada estratégica, por ser uma alternativa de transporte para o Pólo Industrial de Manaus.

A rodovia já está recuperada em dois trechos, entre Manaus e o KM 250, e entre o entroncamento com a BR-230, no Sul do Amazonas, e Porto Velho (RO). Mas para o trecho de quase 400 quilômetros que fica entre esses pontos, chamado de “meião”, foi exigida a licença ambiental, já que não se tratava apenas de pavimentação, mas da reconstrução da estrada.

O licenciamento se arrasta há pelo menos oito anos. A primeira versão do EIA/Rima para a recuperação “meião” foi apresentado em 2008. Ele foi rejeitado pelo Ibama, por não atender ao Termo de Referência emitido no ano anterior. No mesmo ano, o Ibama criou um Grupo de Trabalho para acompanhar o licenciamento ambiental da BR-319 e definir medidas para reduzir os impactos ambientais da obra.

Após a apresentação da terceira versão do EIA/Rima, em 2009, o Ibama passou a aguardar a conclusão de estudos sobre a fauna, que haviam sido rejeitados. O Plano de Trabalho para o levantamento foi apresentado dois anos depois, quando o Dnit voltou a discutir o licenciamento da BR. Em outubro do ano passado, o Ibama emitiu um novo Termo de Referência para o licenciamento da obra.

No ano passado, o Dnit obteve do Ipaam autorização ambiental para manter a rodovia transitável. Essa autorização não libera a pavimentação, mas permite serviços de conservação. Esses serviços estão previstos para serem concluídos no final de 2015, mas as empresas foram contratadas pelo prazo de dois anos, podendo ser estendido para cinco anos.

## Leia Também

- [BR 319: impactos além do Amazonas](#)
- [BR-319 pode driblar licenciamento](#)

[Caminho livre ao coração da Amazônia](#)