



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

SENTENÇA TIPO A PCTT:90.07.00.02
PROCESSO Nº: 5770-60.2010.4.01.3200
CLASSE: 7100 - AÇÃO CIVIL PÚBLICA
REQTE.: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
REQDA.: DNIT E ASC EMPREENDIMENTOS E CONSTRUÇÕES LTDA

SENTENÇA

Trata-se de Ação Civil Pública, com pedido de liminar, proposta pelo MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL contra o DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE - DNIT e ASC EMPREENDIMENTOS E CONSTRUÇÕES LTDA, objetivando:

- 1) A recuperação da área degradada, conforme Plano de Recuperação de Áreas Degradadas, a ser apresentado em conjunto por ambos os requeridos, para aprovação do IBAMA, assinado por profissional habilitado, com anotação de responsabilidade técnica (ART) e cronograma de execução, com prazos específicos para cada fase prevista, visando mitigar os passivos ambientais e os danos atuais causados nas áreas de empréstimo localizadas em Terras Indígenas e fora da faixa de domínio da rodovia (70m), contendo no mínimo o seguinte:
 - a) recomposição vegetal de taludes e das margens de rios e igarapés com solo exposto; e
 - b) reconformação topográfica, ajuste de drenagem, implementação de medidas de contenção da sedimentação e recomposição florestal com espécies nativas

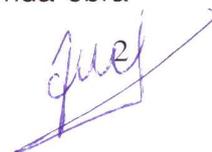
PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

nas áreas de empréstimo e na área de preservação permanente do igarapé que teve seu curso alterado na área de empréstimo, todas identificadas pelo IBAMA.

- 2) o estabelecimento de medidas compensatórias aos danos ambientais produzidos, a serem estabelecidas pelo IBAMA, as quais devem necessariamente abranger o reflorestamento com espécies nativas dos locais de onde foram retiradas madeiras para reconstrução da Ponte do Rio Marmelos;
- 3) a condenação de todos os requeridos, inclusive o DNIT (neste caso, através do patrimônio pessoal do seu Diretor), ao pagamento de multa em valor a ser arbitrado por perícia do IBAMA, a ser revertida ao fundo de que trata o art. 13 da Lei nº 7.347/1985, a título de ressarcimento pelos danos ambientais produzidos;
- 4) a condenação dos réus ao pagamento de indenização pelos danos morais ambientais coletivos praticados contra os povos indígenas Tenharim-Marmelo e Diahui, em valor a ser arbitrado por este Juízo, a ser revertida ao fundo de que trata o art. 13 da Lei nº 7.347/1985.

Alega o MPF que foi instaurado o Inquérito Civil nº 1.13.000.000693/2008-92 para apurar o impacto ambiental causado pela rodovia BR-230 (Transamazônica) na Terra Indígena Tenharim-Marmelo e Diahui, com base em notícias de que os impactos causados pelo empreendimento teriam provocado a diminuição do sustento alimentar dos índios e atingido os seus locais sagrados, com registro de utilização de mão-de-obra indígena nas atividades de construção da rodovia.

Afirma que os relatórios técnicos, antropológico e ambiental encaminhados pela COIAB – Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira noticiam uma série de danos causados pela referida obra



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

(relacionadas às fls. 06/07).

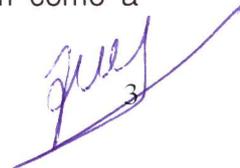
Aduz que o DNIT reconheceu a existência do Contrato UT-01-01/2008-00, firmado com a empresa ASC Empreendimentos e Construções Ltda para a realização de serviços de manutenção da rodovia BR 230-AM, segmento KM 400,60 a KM 619,90, que abrange parte da área Indígena Tenharim-Marmelo, bem como a inexistência de estudo ou projeto de engenharia visando desviar a rodovia da área indígena.

Alerta que o IBAMA informou a inexistência de licença ambiental expedida para a referida obra, mas apenas o processo com pedido de licenciamento ambiental para a pavimentação da rodovia BR 230/AM – Trecho Humaitá/AM – Lábrea/AM, mas sem a expedição da licença, estando arquivado. Também não houve apresentação de plano de recuperação de áreas degradadas.

Alega que o próprio DNIT informa não ter solicitado o licenciamento ambiental para os serviços de manutenção e conservação rodoviários, no segmento do KM 400,60 ao KM 619,90 (referente ao contrato com a Requerida ASC).

Informa que foi expedida pelo MPF a Recomendação nº 04/2009/2º OFCIV/PR/AM ao DNIT para paralisação de qualquer obra de recuperação da BR-230, em qualquer trecho, até a obtenção da licença ambiental do IBAMA. O DNIT informou que as obras já estavam autorizadas pela Portaria Ministerial nº 273/2004. Contudo, essa autorização não abrange a exploração de jazidas, bota-fora, construção de canteiros, acessos e remoção de vegetação e outras atividades que pudessem demandar licenças ou autorizações específicas, o que vem sendo executado pelo DNIT.

Narra que comunicou ao IBAMA que a realização da obra, no trecho de interceptação das Terras Indígenas Tenharim-Marmelos e Diahui, entre a cidade de Apuí e a travessia do Rio Madeira, estaria facilitando a exploração de jazidas de cascalho, com supressão de vegetação associada, bem como a


3

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

retirada de madeira da TIs para a manutenção ou conservação de pontes na rodovia. O IBAMA realizou vistoria na área, entre os dias 09/12/2009 a 12/12/2009, encaminhando relatório, no qual foi consignada a necessidade de licenciamento ambiental em razão da execução de atividade de apoio como construção de canteiros, áreas de empréstimo, supressão/extração florestal etc. O IBAMA informou também que o processo de licenciamento da obra no trecho que abrange a divisa do Pará com o Amazonas até Humaitá/AM está parado aguardando manifestação do DNIT desde 2002. O IBAMA também fez recomendações em seu relatório e expediu Autos de Infração e Notificação ao DNIT para regularização da situação.

Sustenta o Autor que a conduta dos requeridos violou o art. 225 da CF/88, que trata do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, e a legislação que trata da proteção dos direitos indígenas, acarretando a sua responsabilização civil, penal e administrativa, como o Decreto 1141/94, que prevê a necessária elaboração de EIA-RIMA para a realização de obras que possam afetar Terras Indígenas, como ocorreu no presente caso, cabendo a responsabilização civil objetiva (art. 37, § 6º, da CF/88), em razão da adoção constitucional do princípio do poluidor-pagador (art. 225, § 3º).

Com a inicial, vieram os documentos de fls. 38/440.

Despacho se reservando para apreciar o pleito liminar após a manifestação dos requeridos às fls. 476.

Às fls. 481/486, o DNIT apresentou sua manifestação sobre o pleito antecipatório. Juntou documentos às fls. 487/568.

Às fls. 583/585, a ASC Empreendimentos e Construções Ltda informa que a execução dos serviços contratada já se encontra concluída. Junta os documentos de fls. 586/590 e 592/624.

Decisão, às fls. 637, declinando da competência para a 7ª Vara desta Seccional, especializada em matéria ambiental.

Despacho, às fls. 645, reconhecendo a perda do objeto do pleito



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

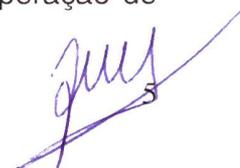
liminar em razão da informação da conclusão das obras pela Requerida ASC Empreendimentos e Construção Ltda em 05/03/2009.

Contestação do DNIT, às fls. 655/659, alegando a improcedência da ação, uma vez que as obras realizadas na BR-230/AM, no trecho Humaitá/AM – Lábrea/AM são apenas intervenções singelas para conservação e manutenção da rodovia, dispensando o licenciamento ambiental prévio, nos termos da Portaria Interministerial nº 273, de 03/11/2004. Juntou documentos às fls. 660/666.

Contestação da ASC Empreendimentos e Construção Ltda, às fls. 674/712, alegando, preliminarmente, a sua ilegitimidade passiva, a inépcia dos pedidos por falta de delimitação das áreas a serem recuperadas. No mérito, sustenta que não restou configurada a responsabilidade civil por dano ambiental, seja porque não participou da construção original da Rodovia BR-230, seja porque só passou a atuar na área para realizar serviços remanescentes de manutenção do trecho após o abandono pela empresa ETP, de modo que os danos relatados pelo IBAMA em seu laudo dizem respeito a danos ocorridos por atos praticados pela empresa CMM, especialmente nas áreas de empréstimo usadas pela CMM, que não foram por si utilizadas. Aduz também que a reconstrução da Ponte do Rio Marmelo não fazia parte do seu contrato.

A Ré ASC sustenta, ainda, a inexigibilidade de licenciamento ambiental em razão de que apenas realizou serviços de manutenção de trecho da rodovia Transamazônica de revestimento terroso, que é de baixo impacto ambiental não passível de licenciamento nos termos da Portaria Interministerial 273/2004, afirmando que as atividades citadas pelo IBAMA em seu laudo (item 4) não estão abrangidas pelo objeto do contrato firmado pela ASC com o DNIT.

Argúi a impossibilidade da caracterização de danos morais ambientais coletivos em razão de o prejuízo apontado ter sido descrito de forma genérica, bem como afirma ser descabido o pedido de recuperação de



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

locais degradados em razão da recuperação natural das áreas supostamente degradadas em razão do decurso do tempo, rechaçando, ainda, a condenação ao pagamento de multa combinada com a obrigação de recomposição da área em razão de se configurar num *bis in idem*.

Por fim, sustenta a impossibilidade de condenação dos réus ao pagamento de honorários advocatícios em Ação Civil Pública, exceto se provada a má-fé.

Réplica do MPF às contestações às fls. 715/717.

Termo de audiência para inquirição das testemunhas do MPF e da Ré ASC às fls. 747/748, gravada na mídia juntada às fls. 753.

Razões finais do MPF às fls. 772/773, reiterando os termos e os pedidos feitos na inicial. Razões finais do DNIT às fls. 776/779. Razões finais da Ré ASC às fls. 790/803.

Decisão, às fls. 810, em que o Juízo da 7ª Vara declina da competência dos autos para esta 1ª Vara.

É o relatório. DECIDO.

Inicialmente, examino as preliminares argüidas.

A Requerida ASC alega a sua ilegitimidade passiva, argüindo não ter participado da construção da Rodovia BR-230 (Transamazônica), que ocorreu no início da década de 1970, de modo que defende não ter como responder pelos danos alegados pelo MPF, relativos a essa época.

Da mesma forma, sustenta a sua ilegitimidade em relação ao dano alegado pelo MPF fundamentado no relatório do IBAMA, realizado entre os dias 08/12/2009 e 15/12/2009, 9 meses após a entrega do objeto do contrato firmado entre a ASC e o DNIT para realização de serviços de manutenção da rodovia em questão, que ocorreu em 08/03/2009, alegando que todos os serviços realizados na BR/230, no trecho compreendido entre os quilômetros 400,60 e 619,90, e que constituíram o objeto da perícia realizada pelo IBAMA, foram realizados posteriormente a essa data e pela nova empresa contratada


6

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

pelo DNIT (Construtora Meirelles Mascarenhas Ltda – CMM).

Contudo, havendo contrato firmado da Requerida ASC com o DNIT (UT-01.1.0.00.0001/2008-00), não há como afastar a sua legitimidade para figurar na presente ação.

A questão de a Requerida vir ou não a responder por eventuais danos requeridos pelo MPF em razão das obras na BR-230 é matéria a ser verificada no julgamento do mérito da lide e não em preliminar, razão pela qual afasto a arguição de ilegitimidade passiva da Requerida.

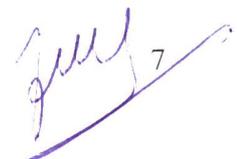
No tocante à alegação de inépcia da inicial, a ASC argúi não ter havido a delimitação da área em que ocorreu o suposto dano ambiental, o que levaria à inépcia da inicial.

Não lhe assiste razão. Isto porque a eventual falta de delimitação da área afetada por dano ambiental é matéria a ser analisada por ocasião do julgamento de mérito, não se prestando para caracterizar a alegada inépcia da inicial. Em tese, a delimitação pode ocorrer até em fase de execução de eventual julgado, sendo inclusive mais econômico que a prova seja produzida posteriormente, na medida em que não seria viável delimitar eventuais danos em cinco mil quilômetros sem que houvesse um convencimento concreto acerca de danos ambientais. O potencial de haver um desperdício material e humano desnecessário recomenda que a prova somente seja produzida após eventual condenação em obrigação de fazer, a fim de evitar elevados custos aos entes públicos envolvidos. O assunto, portanto, não é questão preliminar, mas atinge o pedido e causa de pedir (mérito).

Ademais, o pleito do Órgão Autor não se restringe à recomposição de danos ambientais, havendo pedido também de danos morais coletivos, que independem da delimitação de eventual área degradada.

Assim, afasto a preliminar argüida.

Não havendo outras questões processuais ou preliminares pendentes de apreciação, ingresso na análise do mérito da lide.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

Da leitura da inicial e de todas as peças que seguem, é possível concluir que a causa de pedir e o pedido estão divididos em duas grandes categorias: danos ambientais materiais propriamente ditos, sofridos pelas áreas supostamente degradadas em razão da construção do grande empreendimento chamado Transamazônica, e danos morais ambientais coletivos, supostamente praticados contra os povos indígenas Tenharim-Marmelo e Diahui.

Analiso em conjunto todas as teses de dano, tanto o ambiental suportado pelo respectivo bioma (composto de terra, floresta e água) - afetado pela construção do empreendimento BR-230/ Transamazônica - , quanto o dano ambiental moral e coletivo suportado pelos povos indígenas Tenharim-Marmelo e Diahui.

Inicio a análise do mérito com a contextualização dos fatos.

Da leitura da inicial e todas as peças que a acompanham, bem como contestações, réplicas e alegações finais, é possível concluir que o pedido definitivo encerra como **causa de pedir a tutela do meio ambiente em face do impacto ambiental causado pela realização de diversas obras na rodovia BR-230 (Transamazônica), especificamente sobre as Terras Indígenas Tenharim Marmelo e Diahui, em trecho próximo ao município de Apuí/AM.**

Assim, embora claramente delimitados o pedido e causa de pedir, é imprescindível reavivar a história da Transamazônica e os impactos decorrentes desse grande empreendimento, já registrados em diversos ramos das ciências.

Passados 44 anos de sua inauguração, a Rodovia Transamazônica (BR-230) - que corta os Estados da Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins, Pará e Amazonas, possui cerca de cinco mil quilômetros.

Desde a sua inauguração em 1972, o governo Federal jamais se preocupou em fazer um estudo idôneo de impacto ambiental e social da rodovia. Nunca se falou em plano de gestão de recursos hídricos. Não se



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10ª INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

delimitou as consequências para as populações tradicionais e os povos indígenas que habitavam aquele ethos. Não se pensou no prejuízo para a biodiversidade e para a história e identidade da nação.

Em razão de décadas de omissão, a paisagem natural e a sociobiodiversidade está completamente desfigurada no local. Há provas nos autos de que povos indígenas foram alvo de genocídio, inclusive com utilização de arma de fogo.

Neste ponto, imprescindível fazer um recorte histórico, a fim de localizar e contextualizar a Transamazônica no tempo e espaço.

A Transamazônica foi idealizada dentro de um contexto histórico denominado Operação Amazônia – instaurada que foi em 1966 e se propunha a inaugurar uma nova política desenvolvimentista para a região. Para este fim lançou mão de uma série de instrumentos legais e medidas administrativas, tendo como carro chefe a política de incentivos fiscais, associada ao binômio governo-setor privado, (PANDOLFO, 1994).

Importante recordar que, em consonância com os objetivos da chamada Operação Amazônica também foram criados a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e o Banco da Amazônia (BASA).

A SUDAM, além de coordenar e supervisionar programas e planos de outros órgãos federais atuando na região, criou incentivos fiscais e financeiros especiais para atrair investidores privados, nacionais e estrangeiros, enquanto o BASA se encarregaria de repassar o dinheiro provindo dos incentivos fiscais que se reverteriam em empreendimentos empresariais. Esse recorte histórico foi bem recuperado por Ianni Octávio¹, em 1979.

Neste contexto, a idéia de construção da Transamazônica surgiu em 1969, em trabalho publicado por Eliseu Resende, então diretor do DNER, onde defendia a tese da criação de uma infra-estrutura de transporte, a fim de

¹ IANNI, Octávio. Colonização e contra-reforma agrária na Amazônia. Petrópolis RJ: Ed. Vozes, 1979.

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

oferecer apoio ao crescimento de atividades econômicas. Mais do que isso, a Transamazônica foi inicialmente pensada para além de um projeto de rodovia interestadual. Pensou-se o projeto sobretudo com vistas ao que acreditava vir a propiciar a colonização e o desenvolvimento nacional, para as décadas de 1970 e seguintes.

Este projeto de ocupação se efetivou com abertura da Rodovia BR 230 no sentido Altamira/Itaituba do Estado Pará e a migração de milhares de famílias para essa região, que foram impelidas, pelos órgãos governamentais, a ocuparem as terras situadas ao longo dessa Rodovia e de suas estradas transversais, sem qualquer estudo de impacto socioambiental e sem o planejamento quanto às consequências em uma, duas ou mais décadas após os assentamentos.

Como afirmou Maria Ivonete Coutinho da Silva², *a Transamazônica sempre esteve em pauta nas discussões e projetos políticos governamentais, nos noticiários jornalísticos, nos periódicos e panfletos produzidos pelos movimentos populares, e em alguns trabalhos de pesquisadores e estudantes do Brasil e, sobretudo, de fora do país. Escritores e poetas também escolheram alguns temas que revelaram sentimentos e experiências vividas e aprendidas no contexto da Transamazônica.*

A mesma pesquisadora observa que vários povos indígenas foram alvo de genocídio (e não apenas os Tenharim-Marmelo e Diahui), tratando-se prática comum na época da abertura das matas para passar a rodovia. Disse a escritora, na mesma obra referida no parágrafo anterior:

Acrescente-se a isso que a Transamazônica foi instalada em um território povoado por índios, seringueiros, pequenos e grandes comerciantes,

² - SILVA, Maria Ivonete Coutinho da. MULHERES MIGRANTES NA TRANSAMAZÔNICA: CONSTRUÇÃO DA OCUPAÇÃO E DO FAZER POLÍTICA. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Pará. Orientadora: Diana Antonaz. - Belém, 2008.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

marreteiros, fazendeiros, sendo no entanto tratada, no momento de sua construção como uma estrada que cortava um vazio de homens e mulheres, terra a ser conquistada e colonizada. Conquista e colonização do centro contra a Amazônia - uma variante de colonialismo -, em uma época em que se multiplicavam as críticas a esta forma de dominação. Ainda hoje, ouvem-se fragmentos de relatos sussurrados a respeito do genocídio cometido contra os índios que povoavam o antigo município de Altamira: dizem que **os índios Araras que defendiam seu território, foram amarrados a tratores que avançavam sobre a selva.** - *grifei*

Dezenas de outros pesquisadores também estudaram com profundidade a Transamazônica. Merece destaque a pesquisa de Otávio Velho³, escritor que chamou a atenção para o fato de que a discussão a respeito da Transamazônica foi deslançada como efeito de uma luta 'de bastidores' a respeito do plano idealizado pelo Instituto Hudson e apoiado por Roberto Campos.

Pretendia-se, segundo Otávio Velho, a formação de um imenso lago através do represamento do rio Amazonas, que seria destinado à produção de energia elétrica e serviria igualmente como caminho para as áreas minerais da Amazônia. Uma aliança entre setores do governo e outros nacionalistas contrapunha a este projeto a abertura da Transamazônica.

O chamado **projeto Hudson** teria como consequência o despovoamento de uma das regiões mais povoadas da Amazônia, retirando,

³ - VELHO, Otavio G. FRENTE DE EXPANSÃO ESTRUTURA AGRÁRIA: Estudo do Processo de Penetração numa Área da Transamazônica. 2. Ed. Rio de Janeiro: editora Zahar, 1972.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

com a formação do grande lago, as populações tradicionais (caboclos ribeirinhos) e povos indígenas que viviam ao longo do rio Amazonas e seus afluentes. Além disso, constituir-se-ia em espaço aberto aos interesses econômicos internacionais, em particular dos autores da proposta.

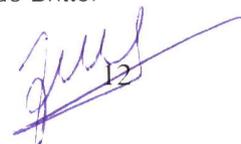
Esse foi o real contexto histórico de idealização e implantação da Transamazônica, registrado nos mais idôneos livros, dissertações de mestrado e teses de doutorado, assentados que estão nas bibliotecas de todas as partes do Brasil e do mundo.

A ideia que permeou o imaginário dos agentes do governo federal que adotaram e concretizaram a Transamazônica a seu modo, era a de que o campo seria um espaço isolado, perdido e atrasado e deveria ser resgatado pela cidade.

Essa premissa, todavia, sempre esteve equivocada. No ponto, R Willians⁴ já afirmou que a ideia comum *de um mundo rural perdido não é apenas uma abstração desta ou daquela etapa do processo histórico contínuo: está em contradição direta com qualquer visão efetiva do futuro, no qual o trabalho agrícola deverá se tornar mais importante e central, e não menos.* Nesse sentido, na época em que se idealizou a Transamazônica, o campo e as florestas brasileiras estiveram erroneamente associadas à ideia de passado e ao pressuposto de 'estarem perdidos', sem rumo, aniquilados, necessitando serem desbravados para o progresso.

Esse foi o grande erro de pensamento que norteou o desejo de implantação da Transamazônica: seria preciso resgatar o campo e a floresta de seu próprio fracasso. Ocorre que esse fracasso jamais existiu, sendo o setor primário o responsável pela reprodução de todas as vidas, seja pela semeadura, seja pela colheita - sobretudo do alimento que fornece a todas as civilizações, as do próprio campo e as de todas as cidades.

⁴ - WILLIANS, R. Campo e cidade na História e na literatura. Tradução Paulo Henrique Britto. São Paulo, Companhia das Letras, 1985.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

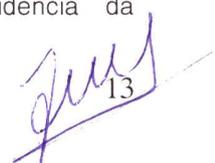
Com a ideia de que era preciso resgatar o campo de seu abandono peculiar, a notícia sobre a implantação de um projeto de colonização às margens da rodovia Transamazônica (BR-230), nos anos de 1970, estimulou a migração de milhares de famílias de trabalhadores rurais – empobrecidos por falta de terras e de oportunidades - para a Amazônia brasileira.

Fazia-se concretizar um dos feitos do governo federal de então, no sentido de orientar os fluxos migratórios para esta parte do território brasileiro vista como um grande vazio demográfico. O discurso oficial era expresso no sentido de que o deslocamento dos denominados excedentes populacionais do Nordeste “esvaziaria” os conflitos sociais na região, na medida em que criaria polos de mão de obra favoráveis à expansão dos projetos agropecuários, minero-metalúrgicos e industriais na Amazônia.

Ao mesmo tempo, esse deslocamento populacional faria da Amazônia uma área fornecedora de matéria prima e consumidora de produtos do Centro-Sul do País.

Esse resgate histórico pode ser facilmente extraído do discurso que o então Presidente da República Emílio Garrastazu Médici proferiu para uma plateia de empresários e políticos, por ocasião de uma reunião extraordinária da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), na cidade de Manaus (AM), em 08/10/1970. Para Médici⁵, o governo considerava necessária a colonização na Transamazônica porque seria “o esforço necessário à solução dos dois problemas: o homem sem terras no Nordeste e o da terra sem homens na Amazônia (...)”; e que nessas condições se impunha “a expansão do setor agropecuário nas regiões favoráveis, o aproveitamento dos jazimentos minerais e a industrialização na medida necessária, bem como, ao mesmo tempo, a redistribuição dos seus excedentes demográficos,

⁵ - MÉDICI, Emílio Garrastazu. *Sob o signo da fé*. Discurso do Presidente da República na Reunião Extraordinária da SUDAM (Manaus, 08/10/1970). Brasília: Presidência da República/Biblioteca da Presidência da República, 1970, p. 150.


13

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

ocupando espaços internos vazios, mas potencialmente poderosos, sobretudo no território de atuação da SUDAM.

Simple assim. O ex-presidente Médice, sem qualquer fundamento científico, tinha acabado de criar uma fórmula perfeita para o desbravamento e progresso da Amazônia e do Brasil. Eis que então uma ideia equivocada e sem qualquer embasamento foi a responsável pela implantação de um projeto que devastou biomas, prejudicou recursos hídricos, afetou o modo de vida e a cultura de povos indígenas e subtraiu a vida de milhares de brasileiros. O prejuízo não é de fácil mensuração, principalmente porque é contínuo e ainda afeta a vida de milhares de famílias, povos indígenas, comunidades tradicionais e grupos sociais – rurais e urbanos e causa prejuízo a todo o Brasil.

Aliás, é importante destacar que o ex-presidente Emílio Médici não possuía qualquer conhecimento científico sobre a Amazônia e a ideia equivocada de desbravar o que lhe era desconhecido trouxe conseqüências graves ao país. Conhecimento científico é a informação e o saber que parte do princípio das análises dos fatos reais e cientificamente comprovados. Para ser reconhecido como um conhecimento científico, este deve ser baseado em observações e experimentações, que servem para atestar a veracidade ou falsidade de determinada teoria. Médice não teve o menor cuidado em tentar provar sua equivocada teoria sobre os benefícios da construção da Transamazônica.

Ressalte-se que a Transamazônica, apesar de ocupar um lugar destacado nas políticas do período militar para a Amazônia, representa apenas uma parte do processo mais amplo de projetos do governo federal de então, ao qual se somaram diversos outros grandes empreendimentos rodoviários, uns mais e outros menos desastrosos, sendo todos realizados sem qualquer cuidado científico: rodovias Cuiabá-Cachimbo-Santarém, Belém-Brasília, Manaus-Humaitá-Porto Velho-Cuiabá e Perimetral Norte, entre vários outros projetos de colonização.


14

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

Entre 1970 e 1984, segundo dados do Instituto de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), foram implantados 64 projetos de colonização oficial, abrangendo 12 milhões de hectares e assentando 85.503 famílias, das quais 65.435 foram instaladas na Amazônia⁶. Para a realização destes grandiosos projetos, milhares de trabalhadores foram atraídos para a região em busca das 'melhorias de vida' propaladas pela propaganda governamental. Tudo com base em ideias de chefe de governo e sem qualquer estudo idôneo de impacto socioambiental. O resultado é o Brasil de hoje em todos os seus péssimos indicadores sociais e humanos na região afetada (IDHM) e isso diz muito do que representou a falta de planejamento nas décadas de 1960 e 1970 na construção de rodovias.

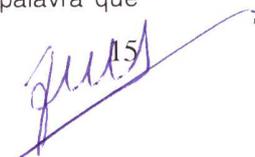
Com esse recorte oportuno na história, fica mais fácil compreender o impacto ambiental causado pela rodovia BR-230 (Transamazônica) tanto no meio ambiente material quanto no imaterial, especificamente na Terra Indígena Tenharim-Marmelo e Diahui, em especial diante das provas de que os impactos causados pelo empreendimento provocaram na diminuição do sustento alimentar dos índios, tendo sobretudo atingido os seus locais sagrados, com registro de utilização de mão-de-obra indígena nas atividades de construção da rodovia.

Há provas, ainda, de que ocorreu a exploração de jazidas de cascalho, supressão de vegetação e retirada de madeira das Tis – terras indígenas Tenharim Marmelo e Diahui, tudo de forma ilícita.

Há também provas nos autos de que um dos principais rituais dos Tenharim, povo que é parte do grupo autodenominado Kagwahiva⁷ - a Festa

⁶ - ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. *Conflito e mediação: os antagonismos sociais na Amazônia segundo os movimentos camponeses, as instituições religiosas e o Estado*. 1993. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Universidade Federal do Rio de Janeiro/Museu Nacional, Rio de Janeiro, 1993.

⁷ - Tenharim é o exônimo pelo qual são conhecidos três grandes grupos indígenas que vivem atualmente na região do curso médio do rio Madeira, no sul do Amazonas - mais precisamente nas Terras Indígenas Tenharim do Igarapé Preto e Tenharim Marmelo. Os três grupos pertencem a um conjunto mais amplo de povos autodenominados **Kagwahiva** - palavra que

 15

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

*Mboatawa*⁸ - tornou-se severamente prejudicada após o desmatamento da floresta para a construção da Rodovia BR-320. A festa era realizada todos os anos entre julho e agosto e a supressão indevida de milhares de quilômetros da floresta trouxe a dificuldade de encontrar a matéria prima utilizada para a confecção dos artefatos usados na festa.

Note-se que nenhum dos Requeridos impugnou as provas juntadas pelo Órgão Autor, tendo havido discussão técnica restrita à responsabilidade de cada um.

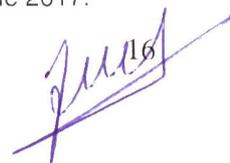
Neste ponto, nem caberia realmente ter impugnado os danos que a Transamazônica causou ao meio ambiente material e aos povos indígenas mencionados nesta ação, uma vez que a ciência já comprovou o desastre que foi a construção da rodovia e esse conhecimento (esse sim, científico) está assentado nos autos e em diversas obras literárias idôneas e teses de doutorado, registradas no Ministério da Educação – MEC e nas Universidades Federais brasileiras, em especial na Universidade Federal do Amazonas e na do Pará.

É indiscutível nos autos e na ciência, portanto, os danos ambientais materiais e o impacto ambiental causado pela rodovia BR-230 (Transamazônica) especificamente na Terra Indígena Tenharim-Marmelo e Diahui, localizadas no Estado do Amazonas. O maior erro, o responsável pelo

significa "nós", "a gente" e também pode ser grafada nas formas Cavahiba, Cabaiba, Cabahiba, Kawahib, Kagwahív, e que falam a mesma língua, pertencente à família lingüística tupi-guarani.

⁸ - De acordo com os registros orais relatados aos antropólogos e cientistas sociais sobre o *Mboatawa*, os Tenharim sempre se dividiram entre a colheita de taboca para a confecção da flauta (*Yrerua*) usada nas danças e rituais, a confecção de ornamentos como cocares (*akanitara*), colares (*mboy'ra*) e a fabricação dos arcos e flechas (*yvyrapara u'ywa*). Durante aproximadamente os trinta dias que antecedem a festa, encetam-se no preparo da farinha cerimonial Tenharim, a *Mandiogwy*, conhecida como farinha branca que é distribuída as famílias no encerramento do *Mboatawa*. Dias antes do início da festa, grupos familiares se dividem pelo território e saem para realizar a caçada. Cada qual estabelece um acampamento à margem dos rios por onde pernoitam por dias e noites caçando e pescando para abastecer o *Mboatawa*. E é justamente com a chegada dos caçadores que a festa se inicia.

Fonte: portal oficial da FUNAI em Humaitá, Coordenação Regional do rio Madeira. Disponível em <https://crmadeira.wordpress.com/category/mboatawa/>, acesso em 2 de março de 2017.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAPÁ

dano que se busca nesta ação, foi o governo federal ter ignorado o valor da sociobiodiversidade contida no bioma devastado para a construção da Rodovia (Transamazônica), assim agindo sem qualquer fundamento científico e movido pela ideia equivocada de Emílio Garrastazu Medice.

Merece destaque a pesquisa intitulada **Amazônia Eterna**⁹, transformada inclusive em documentário, onde alguns dos maiores pesquisadores sobre a Amazônia expressaram a necessidade de atribuir valor à sociobiodiversidade da Amazônia. Vejamos abaixo algumas das principais conclusões científicas contidas na pesquisa:

Valor em economia quer dizer importância. Como eu atribuo valor a um ecossistema, a uma espécie ou a uma função natural? Mostrando como essa função, essa espécie ou esse ecossistema tem importância, conforme ensinou Carlos Eduardo Yang, economista da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Por sua vez, Paulo Moutinho, do Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia- IPAM, já disse que *manter a Amazônia intacta, utilizada de maneira sustentável, manter a sua cobertura funcionando, isso é de uma oportunidade não apenas ambiental ou social, mas especialmente econômica. **Tem um besouro amazônico que vale 8 mil dólares, um grama do veneno da aranha marrom vale 25 mil dólares***, disse José Aroldo Mouta, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

Bertha Becker afirmou claramente que *temos que utilizar os recursos, porque se você não atribuir valor a floresta em pé ela jamais permanecerá em pé, ou seja, **se ela não tiver valor econômico ela vai valer mais derrubada, ou vai ser queimada ou vai ser exportada***¹⁰. Bertha é

⁹ - Disponível em <http://www.amazoniaeterna.com.br/documentario>, acesso em 2 de março de 2017.

¹⁰ - Com o fundamento científico claro e objetivo de Bertha, podemos concluir que Medice equivocou-se ao não verificar o valor econômico da floresta em pé que foi derrubada de forma abrupta e sem licença, sem avaliação de impactos e sem plano de recuperação de área degradada.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

professora emérita da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Aliás, ***se desmatamento fosse um elemento crucial para o desenvolvimento econômico, as regiões de desmatamento mais antigo do Brasil seriam as mais desenvolvidas, como por exemplo a zona da mata nordestina, onde o processo de desmatamento constituiu apenas mais uma forma de exclusão, a exclusão ambiental, que junto com a exclusão social e a exclusão econômica, fundamentaram essa profunda desigualdade que hoje se tenta reduzir.*** Essa é a acertada conclusão de Carlos Eduardo Young, Economista da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Nesse contexto, estando devidamente comprovado nos autos o dano ambiental material e aquele que refletiu no modo de vida, na cultura, na alimentação, nos rituais e na tradição dos povos indígenas Tenharim Marmelo e Diahui (em especial pelo relatório técnico, antropológico e ambiental produzido pela COIAB e não impugnado, o Relatório sobre os conflitos de autoria da Antropóloga Luciene Pohl – igualmente não impugnado, o relatório apresentado pela OPIAM também sem impugnação), passo a apreciar a responsabilidade individual dos requeridos, demonstrando o nexo de causalidade entre suas ações (ou omissões) e os eventos danosos.

I – Responsabilidade do réu DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE – DNIT:

O impacto ambiental causado pela rodovia BR-320, conhecida como Transamazônica, na terra Indígena Tenharim Marmelo e Diahui está fartamente comprovado nos autos.

Não são pontos controvertidos nos autos, na medida em que nenhum


18

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

requerido os impugnou¹¹, os seguintes fatos: a construção da rodovia destruiu cemitérios indígenas tradicionalmente ocupados pelos mortos dos povos Tenharim Marmelo e Diahui; a construção da rodovia trouxe garimpeiros e exploração ilegal de minérios, o que resultou na contaminação dos recursos hídricos e dos mananciais de peixes, prejudicando a alimentação dos povos indígenas; a construção da rodovia trouxe a chegada de madeireiros ilegais. Madeireiros instalaram serrarias e cortaram árvores de porte comercial de forma totalmente incontrolável, sem critérios e cautelas para o respectivo reflorestamento, causando danos à Terra Indígena Diahui, em especial com a formação de pasto no local. Nenhum desses fatos foi contestado pelo requerido e aconteceram **sem que o DNIT ao menos tentasse impedir ou denunciar aos demais órgãos os episódios.**

Conforme consta dos autos, o IBAMA informou a inexistência de licença ambiental expedida para a obra. O que existiu foi apenas o processo com pedido de licenciamento ambiental para a pavimentação da rodovia BR 230/AM – Trecho Humaitá/AM – Lábrea/AM, mas sem a expedição da licença, estando atualmente tudo arquivado. Também não houve apresentação de plano de recuperação de áreas degradadas.

Afirma o IBAMA que o próprio DNIT não solicitou o licenciamento ambiental para os serviços de manutenção e conservação rodoviários, no segmento do KM 400,60 ao KM 619,90. Ocorre que o principal fato que gera a responsabilidade do DNIT não foi ter deixado de licenciar a obra. Mas o fato de que a instituição se omitiu em não fiscalizar a sua realização e não se preocupou em verificar como estava sendo realizada eventual construção, conservação e manutenção da rodovia. **Omitiu-se o DNIT no seu dever de fiscalizar a obra e evitar ou minimizar os impactos graves que até hoje devastam o meio ambiente, a cultura e a tradição dos povos indígenas mencionados nesta ação.**

¹¹ - Estando todos devidamente comprovados durante o Inquérito Civil nº 1.13.000.000693/2008-92, anexado com a inicial.


19

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

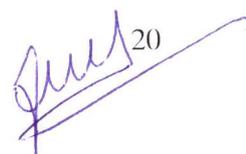
A supressão indevida da floresta, a contaminação de recursos hídricos por atividade garimpeira ilegal, a colocação de pasto que transfigura a vegetação de forma irreversível no bioma Amazônia, a morte de vários animais, inclusive de valores altíssimos para a indústria de medicamentos (como os besouros e aranhas) - e que poderiam ter seus lucros repartidos entre o ente público e os povos indígenas -, enfim, o prejuízo que a Transamazônica causou ao patrimônio genético (vegetal e animal) **são danos ambientais materiais que podem e necessariamente devem ser ressarcidos.**

Por sua vez, a destruição de cemitérios indígenas, os prejuízos à realização da festa – e seus respectivos rituais - *Mboatawa* , a entrada de produtos que não faziam parte do *ethos* dos povos indígenas Tenharim Marmelo e Dihai alteraram parte de sua tradição e transfiguraram elementos culturais que vinham sendo mantidos intactos há centenas de anos na floresta e esses fenômenos **são danos morais que devem ser ressarcidos**¹².

Mesmo que este juízo federal aplicasse a teoria do “fato indígena”¹³, abordada pelo Supremo Tribunal Federal quando do julgamento do caso “Raposa Serra do Sol” - teoria esta por meio da qual devemos observar um marco temporal para proteção do direito dos povos indígenas - no caso concreto os Tenharim Marmelo e os Dihai até hoje ainda habitam e vivem no mesmo local, tentando manter o seu *ethos*, cultura e tradição, não obstante os efeitos devastadores das obras de responsabilidade do DNIT, referentes à Transamazônica e os trechos sobre tais Terras Indígenas.

¹² - Conforme art. 231 da CF/88, são reconhecidos aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e fazer respeitar todos os seus bens. Afirmou o próprio legislador constituinte que os direitos sobre as respectivas terras são imprescritíveis (§4º, mesmo artigo).

¹³ - No julgamento pelo STF da Ação Popular referente à Terra Indígena Raposa Serra do Sol (Pet 3388/RR), o Voto-Vista do Ministro Menezes Direito – cujo posicionamento integrou o dispositivo da decisão proferida pelo Relator do processo – sugeriu o abandono da teoria do indigenato e o acolhimento da teoria do fato indígena, segundo a qual na configuração das terras como indígenas, é essencial aferir se a ocupação das terras pelos índios possui as características de persistência e constância, na data da promulgação do permissivo constitucional (05/10/1988)

 20

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

Neste ponto, o Superior Tribunal de Justiça já firmou precedente no sentido da responsabilidade do DNIT pelos danos que acontecem nas rodovias, inclusive danos morais. Vejamos:

ADMINISTRATIVO. RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO. **ACIDENTE RODOVIÁRIO. ANIMAL NA ESTRADA. MORTE. INDENIZAÇÃO. LEGITIMIDADE PASSIVA DO DNIT. DANO MORAL configurado.** PRETENSÃO DE REEXAME DE PROVAS. SÚMULA 7/STJ. 1. O Tribunal de origem decidiu, procedendo com amparo nos elementos de convicção dos autos, que é legítimo o DNIT para figurar no polo passivo da demanda, que ficou configurado dano moral reparável e que procedeu à análise dos critérios da razoabilidade e proporcionalidade do valor da condenação. 2. Assim, insuscetível de revisão, nesta via recursal, o referido entendimento, por demandar reapreciação de matéria fática. Incidência da Súmula 7/STJ. Agravo interno improvido. (Relator Ministro Humberto Martins, STJ, Segunda Turma, pub DJe de 15/4/2016, AIRESP - AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL - 1565425,

Com o entendimento da Corte Superior de Justiça, ficou assentado que a morte de um animal na estrada é motivo de indenização por dano moral. Seguindo a mesma lógica, a morte de rituais indígenas, o desaparecimento de parte da cultura, a dificuldade em obtenção de alimentos e a supressão da floresta que abriga a tradição de povos indígenas são danos materiais e morais que merecem igualmente ser indenizados.

Cabia, portanto, ao réu DNIT ter cumprido a norma constitucional inserida no Capítulo VII da Carta Magna, eis que o legislador constituinte originário reconheceu expressamente aos índios sua organização social, costumes, línguas, crenças e tradições, e os direitos originários sobre as terras que tradicionalmente ocupam, competindo à União demarcá-las, proteger e



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

fazer respeitar todos os seus bens (art. 231). No caso específico, onde se grafou 'União' devemos interpretar o ente público e seus respectivos Órgãos, conforme jurisprudência já assentada no STJ e reproduzida nesta sentença.

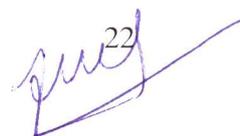
No mesmo sentido, jamais foi observado pelo réu DNIT o teor da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho, **assinada pelo Brasil em 1989**¹⁴ e ratificada em 2002, que trata sobre Povos Indígenas e Tribais, promulgada internamente conforme Decreto nº 5.051, de 19 de abril de 2004. A Convenção assegura que nenhum Estado possui o direito de negar a identidade de um povo indígena ou tribal, que se reconheça como tal, devendo respeitar os seus costumes e tradições.

Portanto, seja por ocasião da construção da Transamazônica, seja por ocasião das obras de conservação da rodovia (no caso concreto referente ao trecho das Terras Indígenas Tenharim Marmelo e Diahui), **não observou o DNIT as ações de proteção ambiental, a saúde, a cultura, a tradição e o apoio à preservação das atividades produtivas e os rituais dos povos indígenas**, direitos esses originários dos povos e que não dependiam de normatização positiva, mas que acabaram sendo também regulados pela Convenção 169 da OIT, pela Constituição de 1988 e pelo Decreto nº 1.141 de 5 de maio de 1994 (o qual foi posteriormente revogado pelo Decreto nº 7.747, de 5 de junho de 2012, que instituiu a Política Nacional de Gestão Territorial e Ambiental das Terras Indígenas – PNGATI).

Reconhecida está, portanto, a responsabilidade objetiva ambiental do DNIT pelos danos materiais e morais pleiteados na inicial, independente da configuração do elemento subjetivo culpa.

A responsabilidade objetiva ambiental significa que quem danificar o meio ambiente tem o dever jurídico de repará-lo. Nos autos está presente, na análise da conduta do réu DNIT, o binômio dano-reparação, independente da presença da culpa. Além dos dispositivos da Convenção, da Constituição

¹⁴ - Disponível em <http://www.oitbrasil.org.br/convention>, acesso em 3 de março de 2017.

 22

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

Federal e da legislação infraconstitucional, esta Magistrada adota a jurisprudência do STJ, reproduzida nesta Sentença, bem como a teoria de Paulo Afonso Leme Machado¹⁵, para quem não interessa que tipo de obra ou atividade seja exercida pelo que degrada, pois não há necessidade de que ela apresente risco ou seja perigosa. Procura-se quem foi atingido e, se for o meio ambiente e o homem, inicia-se o processo lógico-jurídico da imputação ambiental.

É o caso dos autos, onde firmei convicção pela responsabilidade do réu DNIT e ao fim estarão definidos os parâmetros para a devida indenização, sendo que o dispositivo tratará especificamente da condenação.

II – Responsabilidade do réu ASC EMPREENDIMENTOS E CONSTRUÇÕES LTDA:

Às fls. 234/240 dos autos, consta o Contrato de Empreitada, realizado entre o réu DNIT e a empresa ré ASC Empreendimentos e Construções Ltda.

O contrato faz referência ao seguinte objeto: a execução, mediante recuperação e conservação, do trecho e subtrecho entre as BRs 307 (Benjamin Constant/AM), Rio Manicoré, BR-319, em um total de 219,30 Km de extensão da Rodovia Transamazônica.

O Contrato foi assinado por esta empresa ré e o DNIT em 19 de março de 2008, com previsão de um ano para a conclusão, tendo havido uma prorrogação de tempo.

Às fls. 242/250 consta mais um contrato com o mesmo objeto, porém com trecho de recuperação e conservação diferente do anterior. Este documento foi assinado em 3 de novembro de 2008 por esta empresa ré e o DNIT.

No caso dos danos ambientais materiais e os danos morais

¹⁵ - MACHADO, Paulo Afonso Leme. DIREITO AMBIENTAL BRASILEIRO, 24ª edição. Ed. Malheiros, 2016.

 23

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

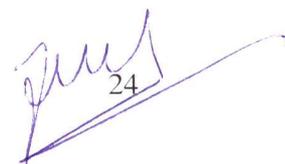
analisados nesta ação, não foi produzida prova que viesse a demonstrar terem sido os prejuízos causados por essa empresa ré, mesmo que de forma indireta. Ademais, diversas empresas trabalharam na execução de obras nos trechos das Terras Indígenas Tenharim Marmelo e Diahui.

O relatório de vistoria realizado em 2010 pelo IBAMA, juntado às fls. 395/412, há menção a atividades de outra empresa, identificada como CMM Construtora Meirelles Mascarenhas Ltda, a qual sequer faz parte do polo passivo.

Não existe uma prova concreta quanto à participação da empresa ré ASC Empreendimento nos danos ambientais e morais ocasionados nas Terras Indígenas, sendo em tese plausível que tenham sido concretizados por ocasião dos trabalhos realizados por outras empresas. Neste ponto, como a responsabilidade ambiental é solidária, caberia ao DNIT ter procurado produzir provas que demonstrassem que empresa participou da destruição dos cemitérios indígenas, ou que empresa facilitou a supressão da floresta e a contaminação dos recursos hídricos. E que empresa agiu (por ação ou omissão) de modo a prejudicar as festas sagradas e rituais inerentes à cultura dos Tenharim Marmelo e Diahui.

A responsabilidade objetiva ambiental significa que quem danificar o meio ambiente tem o dever jurídico de repará-lo. É a aplicação do binômio dano-reparação. No caso da empresa Ré ASC Empreendimentos, é ao menos em tese possível que já existissem os danos quando foi contratada pelo DNIT para recuperar uma parte do trecho da rodovia.

Tanto o art. 14, § 1º da Lei 6.938/81 quanto o artigo 225 da Constituição Federal adotam a teoria da responsabilidade objetiva ambiental. A opção do legislador brasileiro pela teoria objetiva visou a garantir o sistema de prevenção e repressão dos danos ambientais, pois essa teoria tende a suprir a necessidade de comprovação do elemento subjetivo, no caso o dolo ou a culpa.


24

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10ª INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

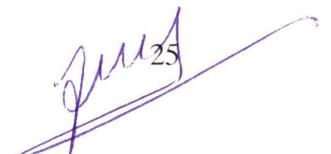
Todavia, mesmo sem a necessidade de comprovar o elemento subjetivo, não se pode deixar de verificar a participação do suspeito (pessoa física ou jurídica) no ato danoso. Neste ponto, embora a empresa ré tivesse trabalhado da rodovia por um período equivalente a quase dois anos a partir de 2008, há provas nos autos de que **os danos são anteriores**, conforme se verifica do relatório cujo trecho às fls. 135 passo a transcrever:

“(…) Começar tudo de novo é difícil e triste. Ver a casa da gente ser tomada pela água e não ter como deter a natureza. Mais triste ainda é não ser consultado em nenhuma decisão tomada pelo governo, não sendo respeitado nem a memória dos parentes que foram enterrados e que protegem nossas vidas.

Essa mudança da aldeia principal dos Diahui ocorreu em 2003, conforme relatos do Cacique Pedro e do vice-Cacique Nilson. (...) - grifei

A responsabilidade civil objetiva em matéria ambiental (independentemente da existência de culpa) é um mecanismo processual que garante a proteção dos direitos da vítima dos danos ambientais - no caso toda a coletividade (em relação aos danos ambientais materiais gerais), bem como o povo indígena Tenharim Marmelo e o Diahui (no caso do dano ambiental moral).

Por isso, aquele que exerce uma atividade potencialmente poluidora ou que implique risco a alguém, assume a responsabilidade pelos danos oriundos do risco criado. Neste ponto, firmei convicção de que não está provado nos autos qual empresa específica atuou na ocasião dos danos discutidos na ação, podendo ter sido qualquer uma que foi contratada pelo DNIT, inclusive a Ré (ou as anteriores e posteriores). Como não se produziu a



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10ª INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

prova, o DNIT não poderá fazer uso do instituto da responsabilidade solidária para dividir com alguma empreiteira a indenização que deverá custear em razão dos prejuízos por todos os danos causados em razão de sua omissão do dever de cumprir a Constituição, a Convenção 169 e as leis do país.

Incabível, portanto, concluir pela responsabilidade solidária da empresa ré ASC Empreendimentos e Construções Ltda, por falta de provas quanto à sua participação direta ou indireta nos eventos danosos.

A convicção, porém, em nada prejudica o direito das vítimas, na medida em que o Superior Tribunal de Justiça, em diversos precedentes, já firmou posição segundo a qual, **em matéria ambiental, embora seja solidária a responsabilidade objetiva, o litisconsórcio passivo é facultativo, o que permite que a ação seja ajuizada contra qualquer um deles**. Precedentes: REsp 1079713/SC julgado em 18/08/2009, e Resp 1056540/GO, julgado em 25/08/2009. Nada impede, ainda, que o réu DNIT, quando e se considerar oportuno, ingresse com a devida ação regressiva contra as pessoas físicas e jurídicas que participaram dos danos e cujas provas estejam em seu poder.

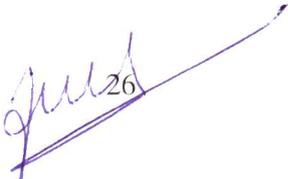
DISPOSITIVO

Por todo o exposto, julgo a lide nos limites do pedido e causa de pedir na forma abaixo:

I – Rejeito as preliminares arguidas pelos Requeridos;

II- Julgo procedente o pedido contido na presente Ação Civil Pública para condenar o réu DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE – a:

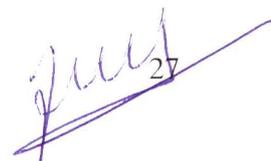
- a) Realizar obrigação de fazer consistente em **recuperar a área degradada** pelas obras da Rodovia-230, realizadas sobre as Terras Indígenas Tenharim


26

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10 INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

Marmelo e Diahui, em trecho próximo ao município de Apuí/AM e a ser delimitado de forma específica apenas em procedimento de liquidação de sentença (ilíquida), o qual não ensejará nova discussão nesta lide já decidida, mas tão-somente integrará o título judicial como incidente processual, na forma do art. 509 e seus incisos e parágrafos, do CPC/2015.

- b) Realizar obrigação de fazer consistente **recompor a vegetação de taludes e das margens de rios** e igarapés alterados e com solo exposto, da mesma forma contida na letra anterior (procedimento de liquidação de sentença);
- c) Realizar obrigação de fazer consistente em **efetivar a recomposição topográfica, ajustes de drenagem, implementação de medidas de contenção da sedimentação e recomposição florestal com espécies nativas nas áreas de empréstimo e na de APP** – área de preservação permanente – do igarapé que teve seu curso alterado, tudo já identificado pelo IBAMA conforme relatório contido nos autos. O cumprimento desta obrigação se dará da mesma forma que as letras anteriores (procedimento de liquidação de sentença).
- d) Realizar obrigação de fazer consistente em **implementar medidas compensatórias (em especial reflorestamento com espécies nativas)**, em razão dos danos ambientais materiais causados pelas obras da rodovia-230, sendo que as medidas


27

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 10ª INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

necessariamente serão estabelecidas pelo IBAMA em procedimento de liquidação de sentença.

III - Condeno, ainda, o réu DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE – ao pagamento de multa ambiental pelos danos causados **pela realização de diversas obras na rodovia BR-230 (Transamazônica), especificamente sobre as Terras Indígenas Tenharim Marmelo e Diahui, em trecho próximo ao município de Apuí/AM.** A multa é atribuição exclusiva do IBAMA e será aplicada e fixada segundo os parâmetros da lei de regência, o que se dará por ocasião do procedimento de liquidação de sentença;

IV - Condeno, ainda, o réu DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE – ao pagamento de indenização pelos danos ambientais morais coletivos causados aos povos indígenas Tenharim Marmelo e Diahui, em valor que, ponderando os critérios de proporcionalidade dos danos ambientais e os impactos causados aos respectivos povos, fixo em 5 (cinco) milhões de reais para o Povo Tenharim Marmelo e 5 (cinco) milhões de reais para o povo Diahui, totalizando a indenização em 10 (dez) milhões de reais pelos danos morais suportados, conforme fundamentação nesta sentença.

O valor aqui fixado não tem o poder de recompor os cemitérios destruídos, as festas e rituais como eram realizados antes da transamazônica. Também não trará de volta a memória, a tradição e a cultura intactas dos dois povos indígenas afetados, mas irá imprimir o caráter didático e pedagógico, bem como garantirá a possibilidade de empoderamento aos Tenharim Marmelo (que hoje contam com uma população aproximada de 699 pessoas¹⁶) e aos

¹⁶ - Informação oficial disponível em <https://pib.socioambiental.org/pt/povo/tenharim/1033>, acesso em 3 de março de 2017.

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO ESTADO DO AMAZONAS

Diahui (que hoje contam com uma população aproximada de apenas 50 pessoas¹⁷).

V – A correção monetária do valor da indenização por dano moral ambiental incide a partir da presente data (arbitramento no item IV), conforme Súmula 362 do STJ e será computada conforme Manual de Cálculos da Justiça Federal, quando da liquidação da sentença. Os juros serão contados a partir do vencimento da obrigação, o que se dará a partir da citação válida e serão calculados conforme o Manual de Cálculos da Justiça Federal.

Nesse caso, a fixação do termo inicial dos juros moratórios na data da citação se harmoniza com a regra implícita no art. 397, caput, CCB, de que nas obrigações que não até então não desfrutavam de certeza e liquidez, a mora é ex persona, ou seja, constitui-se mediante interpelação do credor. Precedentes: REsp 1.257.846-RS, Terceira Turma, DJe 30/4/2012; e REsp 762.799-RS, Quarta Turma, DJe 23/9/2010.

VI - Não cabe, em ação civil pública julgada procedente, condenação em custas e honorários advocatícios, conforme já decidiu o Supremo Tribunal Federal, no RE 428324/DF, não existindo, na hipótese, vulnerabilidade do art. 128, § 5º, inciso II da CF/88.

VII – Julgo improcedentes os pedidos formulados contra a ré ASC Empreendimentos e Construções Ltda, conforme fundamentação contida nesta sentença.

Publique-se. Registre-se. Intime-se.

Manaus, 3 de março de 2017.

Juíza Federal Titular – **Jaiza Maria Pinto Fraxe**

¹⁷ - Informação oficial disponível em <https://pib.socioambiental.org/pt/povo/jiahui/1330>, acesso em 3 de março de 2017.