

**XXVIII CONGRESSO NACIONAL DO
CONPEDI BELÉM – PA**

DIREITO, GOVERNANÇA E NOVAS TECNOLOGIAS

DANIELLE JACON AYRES PINTO

ELÍSIO AUGUSTO VELLOSO BASTOS

AIRES JOSE ROVER

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás

Vice-presidente Sudeste - Prof. Dr. César Augusto de Castro Fiuza - UFMG/PUCMG – Minas Gerais

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS – Sergipe

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul

Secretário Executivo - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - Unimar/Uninove – São Paulo

Representante Discente – FEPODI

Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro

Prof. Dr. Aires José Rover - UFSC – Santa Catarina

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP – São Paulo

Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago da Silva - UDF – Distrito Federal (suplente)

Prof. Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP – São Paulo (suplente)

Secretarias:

Relações Institucionais

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM – Santa Catarina

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR – Ceará

Prof. Dr. José Barroso Filho - UPIS/ENAJUM – Distrito Federal

Relações Internacionais para o Continente Americano

Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas - UFG – Goiás

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão

Relações Internacionais para os demais Continentes

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo

Profa. Dra. Maria Aurea Baroni Cecato - Unipê/UFPB – Paraíba

Eventos:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch (UFMS – Rio Grande do Sul)

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho (Unifor – Ceará)

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta (Fumec – Minas Gerais)

Comunicação:

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro (UNOESC – Santa Catarina)

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho (UPF/Univali – Rio Grande do Sul)

Dr. Caio Augusto Souza Lara (ESDHC – Minas Gerais)

Membro Nato – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP – Pernambuco

D597

Direito, governança e novas tecnologias [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/CESUPA

Coordenadores: Danielle Jacon Ayres Pinto; Elísio Augusto Velloso Bastos; Aires Jose Rover – Florianópolis: CONPEDI, 2019.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-849-3

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Direito, Desenvolvimento e Políticas Públicas: Amazônia do Século XXI

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Congressos Nacionais. 2. Assistência. 3. Isonomia. XXVIII Congresso Nacional do CONPEDI (28 : 2019 : Belém, Brasil).

CDU: 34



XXVIII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI BELÉM – PA

DIREITO, GOVERNANÇA E NOVAS TECNOLOGIAS

Apresentação

O XXVIII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI BELÉM – PA mostrou que os temas relacionados às novas tecnologias estão cada vez mais inseridos na realidade jurídica, social, política e econômica brasileira e do mundo. Diversos fenômenos do cenário digital foram abordados ao longo dos trabalhos e deixaram em evidência uma interconectividade de temas e áreas do conhecimento que demonstraram que a busca por soluções nessa esfera só pode ser pensada de forma multidisciplinar e alicerçada na criatividade e inovação. Assim, importantes discussões foram travadas no universo da Inteligência Artificial, Novas Tecnologias e suas repercussões na Relação com o Poder do Estado; da Governança, Novas Tecnologias e suas repercussões no Direito Civil, no Direito Internacional, no Direito Ambiental, no Direito do Trabalho, no Direito Penal e nas Relações Econômicas; e, por fim, das repercussões da Lei Geral de Proteção de dados Pessoais (Lei nº 13.709/2018).

Lista dos artigos, falta tirar os que não foram apresentados, não anotei o nome...

A INFLUENCIA DA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL SOBRE O SISTEMA DEMOCRÁTICO

A INTERNET É A ÁGORA MODERNA: AS NOVAS TECNOLOGIAS COMO INSTRUMENTO DE EXERCÍCIO DIRETO DO PODER

BLOCKCHAIN E DEMOCRACIA: A NOVA TECNOLOGIA A SERVIÇO DA CIDADANIA

BOLHAS SOCIAIS E SEUS EFEITOS NA SOCIEDADE DA INFORMAÇÃO: DITADURA DO ALGORITMO E ENTROPIA NA INTERNET

O USO DE RECONHECIMENTO FACIAL BASEADO EM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL EM SISTEMAS DE VIGILÂNCIA E SUAS IMPLICAÇÕES NO DIREITO À PRIVACIDADE

A OFENSA AO PRINCÍPIO DA NEUTRALIDADE DA REDE E, POR CONSEQUENTE, AOS DIREITOS HUMANOS EM VIRTUDE DOS SERVIÇOS DE INTERNET OFERECIDOS PELAS EMPRESAS DE TELEFONIA MÓVEL

CROWDFUNDING ENQUANTO CONTRATO VIRTUAL: UMA ANÁLISE DA NATUREZA JURÍDICA E DE SUAS ESPÉCIES

DIREITO E INTERNET: PERSPECTIVAS REGULATÓRIAS NO DIREITO BRASILEIRO SOBRE A UTILIZAÇÃO DE PROVEDORES CASEIROS DE INTERNET

GOVERNANÇA CORPORATIVA EM STARTUPS

GOVERNANÇA E CULTURA ORGANIZACIONAL NA INDÚSTRIA FINANCEIRA: O PAPEL DO SUPERVISOR E REGULADOR BANCÁRIO

A LEI DE ACESSO À INFORMAÇÃO COMO INSTRUMENTO DE PARTICIPAÇÃO POPULAR

A RELAÇÃO DE CONSUMO E A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL: REFLEXÕES ACERCA DA VULNERABILIDADE DO CONSUMIDOR

LEI 13.709/2018 - LEI GERAL DE PROTEÇÃO DE DADOS E OS REFLEXOS NAS PESQUISAS CLÍNICAS

AUTORIDADE GARANTIDORA NÃO INDEPENDENTE E SUAS IMPLICAÇÕES NA TUTELA DO DIREITO CONSTITUCIONAL À PRIVACIDADE

O USO DE SOFTWARES DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL NAS DECISÕES DA JUSTIÇA CRIMINAL: PARÂMETROS PARA CRIAÇÃO E UTILIZAÇÃO

A AÇÃO CONTROLADA EM FACE DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS CONSTITUCIONAIS NA SOCIEDADE DA INFORMAÇÃO

DESAFIOS DA GOVERNANÇA AMBIENTAL E ANÁLISE JURÍDICA DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA RODOVIA BR-319 SOB A LUZ DO PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL COMO GARANTIDORA DO DIREITO FUNDAMENTAL AO MEIO AMBIENTE

O PARADOXO ENTRE INOVAÇÃO TECNOLÓGICA E PRODUÇÃO DE LIXO ELETRÔNICO: UM DESAFIO NACIONAL DO SÉCULO XXI

O DIREITO À DESCONEXÃO: INSTRUMENTO DE EFETIVAÇÃO DOS DIREITOS DA PERSONALIDADE DO TRABALHADOR

INVESTIMENTO EM STARTUPS: ALTERNATIVA À POLÍTICA DE AUSTERIDADE

SANDBOX, UM MODELO REGULATÓRIO ATRAENTE PARA INCENTIVAR A OFERTA DE SERVIÇOS FINANCEIROS INOVADORES E QUE CONTRIBUI PARA UMA LEGISLAÇÃO MAIS ASSERTIVA

MATURIDADE DA INTELIGÊNCIA COMPETITIVA E A INFLUÊNCIA NA TOMADA DE DECISÃO EM ESCRITÓRIO DE ADVOCACIA: UM ESTUDO DE CASO DE LAWTECHS E LEGALTECHS

Prof.º Dr.º Aires José Rover - UFSC

Prof.ª Dr.ª Danielle Jacon Ayres Pinto – IMM/ECEME e UFSC

Prof.º Dr.º Elísio Augusto Velloso Bastos - CESUPA - Centro Universitário do Estado do Pará

Nota Técnica: Os artigos que não constam nestes Anais foram selecionados para publicação na Plataforma Index Law Journals, conforme previsto no artigo 8.1 do edital do evento. Equipe Editorial Index Law Journal - publicacao@conpedi.org.br.

DESAFIOS DA GOVERNANÇA AMBIENTAL E ANÁLISE JURÍDICA DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA RODOVIA BR-319 SOB A LUZ DO PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO

CHALLENGES OF ENVIRONMENTAL GOVERNANCE AND LEGAL ANALYSIS OF THE ENVIRONMENTAL LICENSING BR-319 UNDER THE LIGHT OF THE PRECAUTIONARY PRINCIPLE

Adriana Almeida Lima ¹
Denison Melo de Aguiar ²

Resumo

Há uma relação entre a governança ambiental e o licenciamento ambiental, a partir do Princípio da Precaução, ao se tratar da BR-319. O objetivo desta pesquisa é relacionar a governança ambiental e o licenciamento ambiental na realidade da BR-319, considerando o Princípio da Precaução. O trabalho com metodologia de pesquisa teórica-documental, com levantamento bibliográfico e na legislação Brasileira. Num outro momento será demonstrado o caso prático e real alicerçado dentro dos parâmetros legais da legislação ambiental. E, ultimo será tratado sob os aspectos relevantes das garantias tuteladas pelo licenciamento ambientais e suas condicionantes na BR-319.

Palavras-chave: Licença ambiental, Princípio da precaução, Governança ambiental, Br -319, Amazônia

Abstract/Resumen/Résumé

There is a relationship between environmental governance and environmental licensing, based on the Precautionary Principle, when dealing with BR-319. The objective of this research is to relate environmental governance and environmental licensing in the reality of BR-319, considering the Precautionary Principle. The work with methodology of theoretical and documentary research, with bibliographic survey and in Brazilian legislation. In another moment, the real and practical case will be demonstrated, based on the legal provisions of the environmental legislation. And, the latter will be dealt with under the relevant aspects of the guarantees protected by environmental licensing and its conditions in BR-319.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Environmental license, Precautionary principle, Environmental governance, Br – 319, Amazon

¹ Professora de Direito da Universidade do Estado do Amazonas. Mestre em Direito Ambiental. Membro da Clínica de Mecanismos de soluções de Conflitos. Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Direito /UFMG.

² Professor de Direito da Universidade do Estado do Amazonas. Mestre em Direito Ambiental. Líder da Clínica de Mecanismos de soluções de Conflitos. Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Direito/UFMG.

INTRODUÇÃO

Existem desafios relacionados entre a governança ambiental e o licenciamento ambiental, de modo que ambas, podem proporcionar uma melhor efetividade para a realização desta. A base para a sua relação pode ser o princípio da precaução, como um instrumento de controle entre a governança e licenciamento ambientais. Importante destacar que a relação entre ambas pode ser relacionada na realidade da BR-319.

O objetivo desta pesquisa é relacionar a governança ambiental e o licenciamento ambiental na realidade da BR-319. Deste modo, o objetivo deste estudo é proporcionar o desempenho do licenciamento ambiental na rodovia BR-319 sob a luz do princípio da precaução em suas características.

Dado que, com a expansão do aumento da preocupação com a preservação e precaução ambiental por parte de nossa sociedade afeta diretamente a governança ambiental que se reflete na situação da gestão ambiental e os seus modelos institucionais e processos que tratam de comportamentos políticos que estão ligadas às ações que dizem respeito às esferas sociais que consubstanciam a governabilidade.

O direito entende que os empreendimentos que são considerados como potenciais causadores de dano ambiental sigam a nossa legislação ambiental pátria com a necessidade geral de delimitação pela Constituição da República Federativa do Brasil, a partir do artigo 225, §1º, dispondo de segurança e agilidade a todos os processos de licenciamento ambiental que estruturam de forma específica a instalação de obra, empreendimento ou atividade potencialmente causadora de degradação do meio ambiente.

Será exigido Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA), com ampla publicidade; regulamentando a Constituição Federal de 1988 resolução do CONAMA 237/97 conforme a legislação, trata das linhas gerais dos procedimentos para o licenciamento ambiental. As definições jurídicas caracterizam que a lei do licenciamento ambiental está definida pelo artigo 9.º, da Lei 6.938/1981, que foram enunciados de forma a exemplificar os critérios para a realização dos objetivos (artigo 4º) da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), dentre eles, o inciso IV, que previu o licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras ensejam que o licenciamento que deve cumprir regras que são específicas e obrigatórias para a possibilidade de exploração do meio ambiente.

O procedimento administrativo tem como regra geral a gestão ambiental com as formalidades instituídas pela Política Nacional do Meio Ambiente, delimitadas pela Lei nº 6.938/1981 (BRASIL, 1981). esta estabelece diretrizes gerais da política de licenciamento com os

instrumentos de implementação do art.9º com a exigência de que as atividades poluidoras devem a partir a potencialidade do dano ambiental estabelecer técnicas peculiares, bem como condicionantes devem ser adotadas para licenciamento ambiental que também estão dispostas, na Lei Complementar n. 140/2011, que estabelece que os empreendimentos e atividades são licenciados ou autorizados, ambientalmente, por um único ente federativo.

Outra vertente que condiciona a ação do governo, entes públicos e sociedade é a consolidação das bases organizacional para a gestão ambiental no Brasil que foi a formação evolutiva do IBAMA, por meio da Lei Federal nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, que se sobrepõe como entidade de grande valia com preceitos autônomos e autonomia administrativa e financeira, com a personalidade de direito público, com finalidade de fiscalizar, com poder de polícia tornar sua função corretiva, para garantir a preservação do meio ambiente, neste sentido, recursos minerais que são objeto de degradação com potencial lesivo e efeito poluidor como forma de garantir também a sadia qualidade da sociedade.

É de grande relevância a aplicação do princípio da precaução no que concerne a guarda da visibilidade jurídica que o direito ambiental possui e a importância do cenário análise jurídica do licenciamento ambiental da rodovia BR-319 que deve vir ao encontro dos ditames principiológicos, haja vista que a problemática se encontra no seguinte sentido, a governança ambiental é efetiva na análise jurídica do licenciamento ambiental da BR-319? Diante deste fator é que se busca entender a aplicação do princípio da precaução que tem como objetivo tornar realidade a proteção ambiental com o equilíbrio adequado da capacidade de governar com a capacidade de se estabelecer critérios e limites para os órgãos ambientais no que compreende o licenciamento ambiental.

Para tanto, se utilizou a pesquisa teórica-documental. Inicialmente, foi feito levantamento bibliográfico dos temas relacionados, posteriormente foi feito o levantamento de pesquisa na legislação Brasileira sobre o tema. Dessa forma, se configurou o perfil da relação acima descrita.

A pergunta-problema desta pesquisa é: como se configuram os desafios relacionados entre a governança ambiental e o licenciamento ambiental na realidade da BR-319, a partir do princípio da precaução?

2. Governança Ambiental

A governança no contexto histórico nada mais é do que a relação entre estado e sociedade civil organizada, numa parceria desenvolvimentista que requer um estudo peculiar em sua base

estrutural que tem como linha de frente a gestão, com diferentes atuações, a negociação, participação, tem como pano de fundo o alinhamento entre o desenvolvimento sustentável e o desenvolvimento econômico. Neste diapasão há um consenso de que o desenvolvimento sustentável deve ser estrutura do conhecimento científico aliado a novas tecnologias com base em um planejamento racional.

A União Internacional para a Conservação da Natureza (UICN) concebe governança como a soma das diversas formas com as quais pessoas e instituições, públicas e privadas, gerenciam seus assuntos em comum. É um processo continuado por meio do qual podem se acomodar interesses conflitantes ou diversos, assim como ações de cooperação. Inclui instituições formais com o poder de fazer cumprir a lei, bem como arranjos informais entre pessoas e instituições em função dos seus interesses comuns Comissão de Governança Global (1995).

A Governança é a capacidade governativa em sentido mais amplo, envolvendo a capacidade da ação estatal na implantação das políticas e na consecução das metas coletivas, incluindo o conjunto dos mecanismos e procedimentos para lidar com a dimensão participativa e plural da sociedade Diniz (1996).

Para efeito de estrutura, governança está relacionada à capacidade de transformar o ato governamental em ação pública, articulando as ações do governo e envolvendo conceitos como participação, parceria, aprendizagem coletiva, regulação e melhores práticas Malo, (2000); Câmara, (2011).

Na oportunidade Carvalho (2017) ressaltar que a governança de modo geral toma forma de acordo as constituições seguintes à Constituição Federal de 1891 (CF/1891), inclusive a de 1988, sempre mantiveram sem nenhuma hesitação a organização federativa do Estado Nacional. Neste particular, é importante frisar que a sociedade brasileira, desde fins do século XIX, fez uma opção definitiva por ter o Estado organizado de forma federal. Além de consagrar a República, o Estado democrático de direito e o sistema presidencialista do ponto de vista da forma de organização do Estado, a CF/1988 apresentou como uma de suas marcas mais evidentes a descentralização da gestão do Estado, onde o mesmo autor deduz que das maneiras de organizar essa assimetria se encontra, naturalmente, na forma federal de organização do Estado.

Assim, chegamos à CF/1988 que define em suas esferas governamentais, um modelo de governança que descentraliza para os três poderes a competência para tratar sobre o assunto, tanto Estados, quanto municípios e a própria união devem ter modelos descentralizados de governança como determina a própria Constituição Federal de 1988, bem como as legislações especiais.

Os estudos de Cavalcanti (2004), demonstram que ao tratar do tema da governança ambiental no Brasil, chama atenção para a incongruência entre os avanços no que concerne aos arranjos institucionais, normas e leis do país em torno da questão ambiental e do atraso relativo à esfera das suas implementações. O autor atribui o descompasso, entre outros fatores, ao imediatismo das políticas econômicas centradas na ideia reducionista, ou melhor, no credo inarredável do desenvolvimento como crescimento econômico, verdadeiro valor cultural disseminado na nossa sociedade. Isso se reflete, inclusive, no papel marginal do ministério do meio ambiente vis-à-vis os demais, sobretudo as áreas econômicas do governo, como o ministério do planejamento e diante da crítica do autor, há também uma relação muito forte com a política conservadora. Neste contexto, Zhouri, Laschefski e Pereira, (2005), o que se percebe no decorrer dos últimos tempos é uma ameaça crescente a esse tipo de governança institucional chamada a efeito desde a Constituição de 1988 e a Rio-92. Como já observado, a adoção de uma política conservadora de ajuste econômico tem reconduzido meio ambiente e justiça social ao estatuto de barreiras ao desenvolvimento, colocando em risco as fundamentais conquistas ambientais das últimas décadas.

O que significa que a configuração do desenvolvimento sustentável está estruturada num contexto crítico que se divide em expropriações de recursos naturais e injustiças ambientais com desrespeito claro ao meio ambiente, criando inclusive uma crise democrática.

Observando as ideias sobre o histórico crítico, nessa direção, Braunmühl e Winterfeld (2005) ressaltam três características principais na articulação da ideia de governança global:

1. Resgate do papel político do Estado.
2. Governança como um novo modelo político em que vários atores sociais governamentais e não-governamentais, sociedade civil e corporações sistematicamente se juntam para apresentar soluções em novos arranjos societários.
3. Globalização deve apoiar-se em um consenso ético mínimo, como representado pelos acordos sobre direitos humanos sob o regime da ONU.

Para Altvater (1999), assim como para as autoras, entretanto, este modelo de governança global coloca em questão os problemas concernentes à democracia. Porque poderá haver enfraquecimento da própria democracia, bem como o aumento da responsabilidade do Estado. A problemática a ser resolvida sem colocar em risco a democracia e os recursos naturais seria uma maior participação da sociedade civil, movimentos sociais, bem como das empresas para legitimar a representatividade desses grupos e não o contrário como trata Bryant e Bailey (1997) que entendem que os arranjos societários, as redes de poder que se constituem nos processos sociais muitas vezes misturam essas instâncias, deslegitimando as representações estanques ou

sincrônicas referentes a Estado, mercado e sociedade civil, os autores fazem análise do ponto de vista da ecologia política.

Participar da governança é chamar a sociedade civil para de forma eleita e organizada exercer o seu papel conforme os segmentos dominantes da sociedade, com qualificação técnica específica, com domínio sobretudo em pontos como ética e meio ambiente. Portanto, são aqueles participantes “capacitados”, ou seja, aqueles que dominam o capital social requerido pelo campo social em questão Bourdieu, (1993); Carneiro, (2003); Zhouri, Laschefski e Pereira (2005).

Neste cenário, se coloca a crítica sobre a licença ambiental que em sua esfera prática e executória conforme Zhouri (2008) entende que, processa-se, pois, um deslocamento da esfera da política para a esfera da economia, em que direitos e sujeitos coletivos são invisibilizados e substituídos pelo foco em interesses e atores particulares. A governança ambiental assim proposta promove um esvaziamento do sentido político das lutas ambientais expresso no processo de licenciamento.

Um dos principais instrumentos da Política Nacional de Meio Ambiente, o processo de licenciamento ambiental evidencia as dinâmicas do campo ambiental Zhouri, Laschefski e Paiva, (2005), campo este constituído por posições hierarquizadas e relações de poder muito desiguais. As representações simbólicas do meio ambiente, seu uso e destinação são ali disputadas e decididas.

Nestes termos, ainda descrevendo o que destaca Zhouri, Laschefski e Pereira (2005) no entendimento destes o Licenciamento é um procedimento administrativo de exigência legal do Estado em relação a atividades causadoras ou potencialmente causadoras de impactos ambientais.

Contudo o presente artigo condiciona o estudo entre as estratégias utilizadas para análise ambiental e socioeconômica da governança ambiental dos municípios sob influência da rodovia BR319 e a outra análise da implementação de Unidades de Conservação no contexto da rodovia BR-319, ambas publicadas em 2018. Assim sendo, o objetivo desta obra é descrever os aspectos de cumprimentos legais das legislações brasileira no caso da BR-319. De maneira que se possa evidenciar o que foi cumprido e não, bem como, como quais são as tendências futuras do que ocorreu e ocorrerá neste caso.

Neste contexto entende Carvalho (2017) defende que deve ter arranjos de governança regional que permita à congregação dos municípios, com a participação do estado respectivo, executar de forma compartilhada atribuições que não conseguiria fazer de forma isolada. Entretanto, já

que existem de fato, torna-se necessário criar estruturas regionais de governança que possam lhes dar viabilidade.

3. O Princípio da Precaução Ambiental

No âmbito constitucional, embora não haja previsão expressa, a justificativa do licenciamento encontra-se no art. 225, § 1º, inciso V, ao dispor que incumbe ao poder público controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente. Trata-se do princípio da precaução e do dever de atuação acautelatória do poder público diante de atividades que causem riscos ambientais, de acordo com Kässmayer (2017).

É necessário destacar que o licenciamento ambiental é a materialização do princípio geral da ponderação que se dimensiona em características peculiares que envolvem tanto os princípios da precaução e da prevenção, cuja a ocorrência e explicação está direcionada pelas regras doutrinárias e jurisprudências que encontram guarida nas explicações de Milaré, (2013). Neste cenário, a doutrina encontra guarida também no princípio da prevenção que compreende tanto atividades de reparação, como de prevenção, conforme Rodrigues (2005) assinala que:

Se ocorrido o dano ambiental, a sua reconstituição é praticamente impossível. O mesmo ecossistema jamais poderá ser revivido. Uma espécie extinta é um dano irreparável. Uma floresta desmatada causa uma lesão irreversível, pela impossibilidade de reconstituição da fauna e da flora e de todos os componentes ambientais em profundo e incessante processo de equilíbrio, como antes se apresentavam. Enfim, com o meio ambiente, decididamente, é melhor prevenir do que remediar.

Deste modo, a efetivação dos princípios constitucionais da precaução e da prevenção, outrossim são de extrema necessidade efetiva à qualidade de vida do ser humano enquanto pessoa, bem como de todos que necessitam do meio ambiente e suas formas de vida de modo ecologicamente equilibrado, neste sentido o licenciamento ambiental, acaba por ser um dos maiores instrumentos de formalidade legal que guarda seu reconhecimento intangível da Constituição, tal como reconhecido pelo Supremo Tribunal Federal (STF), uma vez que: “O Direito Ambiental é – ou deve ser –, antes de mais nada, um conjunto de normas de caráter preventivo. Em todos os segmentos dessa disciplina jurídica se ressalta o aspecto da prevenção do dano ambiental”.

A tutela do meio ambiente, através de longa evolução, ultrapassou a fase repressiva-reparatória, baseada fundamentalmente em normas de responsabilidade penal e civil, até atingir o estágio atual em que a preocupação maior é com o evitar e não com o reparar ou o reprimir Benjamin (1992). Os princípios guardam a capacidade quando compreendidos como princípios gerais de influenciar a interpretação e a composição de aspectos cinzentos do direito ambiental Derani (1997). O ato administrativo cujo qual o órgão ambiental competente com diretrizes de política ambiental, determinação de princípios condicionam, restrições e medidas de controle ambiental devem ser adotadas como fonte principal e obedecidas pelo empreendedor, pessoa física ou jurídica que devem cumprir as legislações ambientais Brasileiras.

De acordo com Hammer Schmidt (2003), O princípio da precaução tem sua aplicação com base em dois pressupostos: a possibilidade de que condutas humanas causem danos coletivos vinculados a situações catastróficas que podem afetar o conjunto de seres vivos; e a falta de evidência científica (incerteza) a respeito da existência do dano temido. Lida-se com um risco não mensurável, potencial, não avaliável. Sua aplicação demanda um exercício ativo da dúvida, vez que sua lógica visa ampliar a incerteza, sendo que esta não exonera de responsabilidade; pelo contrário, ela reforça a criação de um dever de prudência.

Neste sentido a base específica de aplicação da Portaria Interministerial Nº 273, de 03 de novembro de 2004, advinda do Ministério do Meio ambiente e Ministério dos Transportes, quando estabeleceram diretrizes e regras para o Programa Nacional de Regularização Ambiental de Rodovias Federais; atualmente organizado como Programa de Rodovias Federais Ambientalmente Sustentáveis – PROFAS, (Portaria MMA/MT nº 288/2013). Tinha como objetivo adequar conjunto de vias da rodoviária federal (56 mil km) à política ambiental que já havia, aferindo as normas ambientais às atividades de conservação, manutenção, restauração e melhoria permanente da via rodoviária federal. Assim, o art. 5º autorizava atividades de manutenção, conservação e restauração em rodovias pavimentadas, está portaria estava condicionada ao sistema de atividades que seriam realizadas, por este motivo é que a aplicação própria do princípio da precaução se faz presente nesta condição por agregar os valores preceituais principiológicos que caracterizam a prudência na expectativa de ação dos órgãos ambientais.

Ao analisar os processos de licenciamentos, que estão em andamento para BR319, se percebe que se instituiu um novo feitio de se construir tal organismo, inicialmente um licenciamento ambiental, e noutro momento, o mesmo objeto de licenciamento de maneira descentralizada e desmembrada com vários licenciamentos. Dessa forma, se utilizando o sistema legal como uma forma de efetivar aspectos políticos e econômicos envolvidos à Br-319, e centrando em aspectos

legais, objetivando as conservações sociais e ambientais da área da Br-319, na Amazônia Brasileira.

A demarcação de frações territoriais em unidades de conservação é uma demonstração de governança efetiva que se coaduna com o princípio da precaução porque a forma de controle de uma área, vai depender do esforço do enquadramento consentido, remetendo ao poder puro, que de acordo com Claval (1979) parte de uma organização particular do espaço, sendo possível efetivá-lo quando atrelado a um determinado controle permanente, e este, implica numa vigilância constante para alcançar o objetivo esperado através de um aparato capaz de propiciar o exercício do poder, seja através da articulação do espaço em áreas contínuas, organização de sua vigilância, colocação de controles nos limites das circunscrições.

Neste compasso, Neto, Nogueira (2017) destacam que em decorrência da possibilidade de desmatamento, grilagem de terras e de ocupação, o projeto de revigoramento da rodovia Manaus-Porto Velho foi pensado como um caminho que possuísse, em suas respectivas margens, diversas unidades de conservação verdadeiro *buffer zone*, apontadas como uma preocupação da governança estatal quanto aos recursos naturais do seu território prevendo o princípio da precaução, bem como da prevenção. Esta ação foi tomada após a suspensão das obras durante o primeiro PAC em que, como pré-requisito inicial para instalação do empreendimento e reinício das obras, o Ministério do Meio Ambiente, através de seu órgão IBAMA solicitou, através do DNIT, um estudo de impacto ambiental – EIA e um relatório de impacto ambiental - RIMA, na busca de verificar a viabilidade do projeto e os seus respectivos efeitos positivos e negativos ao longo de 857 km de rodovia, tendo ainda 405 km a serem recuperados.

Importante salientar que fazendo um recorte no que Hammerschmidt (2003) afirma, conclui-se que o princípio da precaução requer que as políticas e decisões que apresentem significativos riscos ambientais sejam precedidas de estudos de avaliação do impacto ambiental, os quais podem constituir um relevante instrumento do princípio da precaução, na medida em que contribuam para assegurar que as decisões sejam tomadas com base na melhor informação científica disponível e neste caso específico o EIA-RIMA é de fundamental importância para a viabilidade da execução do projeto BR-319, uma vez que se faz obrigatório a viabilidade positiva e negativa dos efeitos do impacto ao meio ambiente e bem observado pelo que trata.

Machado (2005) adverte que a implementação do princípio da precaução não tem por finalidade imobilizar as atividades humanas, mas visa à durabilidade da sadia qualidade de vida das gerações humanas e à continuidade da natureza existente no planeta. A precaução deve ser

visualizada não só em relação às gerações presentes, como em relação ao direito ao meio ambiente das gerações futuras.

4. Aspectos relevantes das garantias tuteladas pelo licenciamento ambientais e suas condicionantes na BR-319.

Num contexto histórico, a construção da BR319, foi aberta e construída entre 1968 e 1973. A rodovia BR-319 foi construída em 1973 pela ditadura militar, mas faltou trânsito suficiente para justificar a sua manutenção, e foi abandonado pelo Ministério dos Transportes em 1988; a BR-319. No entanto, o EIA tinha falhas gravíssimas e nunca foi aprovada. O parecer técnico de IBAMA concluiu Fearnside (2009). O Estudo de Impacto Ambiental não reúne as mínimas condições e informações que permitam avaliar a viabilidade ambiental do empreendimento, mesmo deixando de lado a qualidade técnica do EIA/RIMA, a emissão da LP não pode ser efetivada Arbocz, Magalhaes, Pereira, Naliato, Reinecke (2009).

No entanto, a rodovia foi concluída em 1976, integrada ao Programa de Integração Nacional - PIN, estabelecido em 1970. Naquele momento, o discurso geopolítico estava diretamente associado ao binômio segurança nacional e desenvolvimento econômico. A ideia era facilitar o desenvolvimento relacionado a segurança nacional Neto (2014).

No arcabouço histórico se percebe a integração de políticas e governança ambiental, já que o objetivo era a manutenção rodoviária, como os serviços de conservação e restauração da rodovia e reconstruir a rodovia, como a pavimentação geral.

Como previsto pela estrutura do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, a gestão ambiental é realizada forma necessariamente organizada, já que deverá ser da seguinte forma, nos estados pelos órgãos estaduais, e nos municípios pelos órgãos municipais, que, segundo a Constituição Federal, Artigo 24, inciso VI, devem legislar de forma concorrente sobre temas ambientais. No mesmo contexto se dá ampla diligência de forma a completar a sistema com os objetivos trazido ao art. 23 da Constituição Federal que estabelece a competência administrativa e de gestão comum da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios em matéria ambiental, bem como a regulamentação da Lei Complementar nº 140, fixando as normas desse compartilhamento de competências.

A partir de 1981, diversos fatores contribuíram para tornar a rodovia BR-319 numa via intrafegável. Oliveira e Neto (2014) faz uma análise dessa situação, destacando cinco principais fatores de interferência, diretamente associados à secção do fluxo entre as capitais regionais, como: excesso de peso dos veículos; crise econômica no final da década de 70, limitando

investimentos em infraestrutura e corroborando com a ausência de manutenção; elevados índices pluviométricos; aterros da rodovia, quando da construção, realizados, possivelmente, com a presença de matéria orgânica (raízes, galhos, troncos de árvores); retirada de trechos do pavimento por uma construtora.

As questões ambientais contribuíram para agregar as polêmicas enfáticas sobre a situação da BR319, e deram ensejo a duas situações específicas e relevantes considerando, os tipos de serviços de engenharia, desenvolvidos pelo DNIT para a rodovia BR 319/AM, bem como: a) Manutenção rodoviária, como os serviços de conservação e restauração da rodovia e b) Reconstrução da rodovia, como a pavimentação da rodovia.

Neste contexto o estudo sobre o processo de licenciamento ambiental da rodovia interestadual BR-319/Amazonas-Rondônia, resultou evidenciar a busca pela legalidade e o cumprimento das condicionantes necessários ao enquadramento do princípio da precaução em conjunto com a governança ambiental sob o ponto de vista do licenciamento ambiental, bem como os descumprimentos legais presentes no processo de licenciamento.

Diante das expectativas com a formalização do processo de licenciamento ambiental, houve muitas modificações e cumprimento das condicionantes envolvidas na Rodovia BR-319. Importante destacar a criação e modificação da criação de “Portais” no processo de licenciamento, bem como a modificação territorial de Unidades de Conservação, dentre outros impactos e externalidades negativas biotecnológicas e socioambientais.

No comentário de Torrent (2014) se acentua em suas considerações, que o juízo administrativo acerca da concessão da Licença Ambiental envolve certa discricionariedade técnica e a avaliação da conveniência do projeto, este ato administrativo não se equipara ao modelo tradicional de licença. Explica-se: ordinariamente, as licenças são identificadas como direito subjetivo daquele que preenche os requisitos previstos em lei, fato que as confere caráter de estabilidade (inexistente, por exemplo, nas autorizações, cuja concessão se encontra adstrita a juízo de conveniência e oportunidade do agente público, sendo marcadas pela precariedade). No caso da Licença Ambiental, é nítida a maior liberdade deliberativa dada ao órgão condutor do processo de licenciamento ambiental.

Foram constatados que mesmo com a expectativa da aplicação legal, houve ausência de indícios em campo de efetivação das ações propostas que eram a formação e criação dos portais de fiscalização no fortalecimento das ações de fiscalização, bem como sinalização e demarcação de Unidades de Conservação, IBAMA (2009), sendo que o Elaboração de Projeto de Engenharia para os Portais de Fiscalização foi realizado de acordo com os instrumentos de

celebrados pelo DNIT entre 2007 a 2018, e pagos no valor R\$1.497.379,66 9 (um milhão e quatrocentos e noventa e sete mil e trezentos e setenta e nove reais e sessenta e seis centavos). Após as constatações acima, parte-se para a seção: “Recomendações e pontos de alerta o licenciamento ambiental da BR-319”. Nesta seção, se ponderará o que se pode fazer, a partir do contexto atual, para que haja uma compatibilização e convergência com o ordenamento jurídico Brasileiro. Por fim, importante destaca que esta é uma obra elaborada a partir de uma perspectiva de estudo de caso. Isso significa afirmar que, inicialmente, se centralizou no caso concreto do processo do licenciamento ambiental para demonstrar o que está de acordo com a lei ou não. Portanto, o caso do licenciamento Ambiental da BR-319 é peculiar, de acordo com a realidade da Amazônia Brasileira.

A tutela ambiental por intermédio da governança ambiental representados pelo IBAMA (2009), fez as seguintes recomendações: i. Formação de Comitê-Gestor para planejar, acompanhar e monitorar a implementação dessas e outras ações previstas para a região. Fase: anterior à Licença Prévia; ii) execução imediata de recursos conforme apresentação no “Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conservação da BR-319”; Fase: anterior à Licença Prévia; iii) Implantação imediata das ações interinstitucionais de proteção e vigilância para a área de influência da BR-319. Fase: anterior à Licença Prévia; iv) Elaboração (Fase: anterior à Licença Prévia) e Execução (Fase: anterior à Licença de Instalação) de Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária; v) Levantamento, organização e disponibilização de informações geográficas aos órgãos públicos com ações de desenvolvimento previstas ao longo do eixo da BR-319. Fase: anterior à Licença Prévia; vi) garantir no processo de licenciamento ambiental da rodovia, a manutenção da conectividade das áreas naturais relevantes através dos estabelecimentos de modelos de engenharia apropriados. Fase: anterior à Licença de Prévia e execução durante a Instalação. Entre tantos outros que vierem a ser alvo de proteção legislativa condizente com a execução de um plano viável tanto para a população quanto para a administração pública.

As etapas se modularam na abrangência da governança ambiental pelos órgãos administrativos que concedem licença determinaram: a) pesquisa de aspectos populacionais, trabalho de campo, coleta de dados de pesquisa, bem como vistorias com o objetivo de investigar tanto as populações quanto as obras de pavimentação da rodovia BR-319. A estrutura do trabalho está identificada conforme o Termo de Referência – TR nº 03/2013 emitido pelo IBAMA, com determinantes explicativas que devem ser verificadas, bem como as dinâmicas: a) populacional, b) econômica, c) territorial, d) sociocultural e conclusões sobre as possibilidades socioeconômicas.

Conforme Milaré (2013), no processo de licenciamento, o órgão ambiental que o conduz procura trazer para o plano concreto as conclusões, propostas e programas de controle e monitoramento apresentados nos estudos ambientais que subsidiarão a decisão sobre o pedido de concessão de licença apresentado pelo empreendedor. Em suma, é por meio dele que o Poder Público exerce o controle das atividades humanas que interferem no meio ambiente, compatibilizando o desenvolvimento socioeconômico com a preservação do equilíbrio ecológico.

Após estas considerações se levou em conta as normas determinadas e situações em conformidade com as competências da relação governança ambiental e proteção ao meio ambiente que há muito consignadas pelo do CONAMA 237/97 destacando que os empreendimentos e as operações serão licenciados em apenas um nível de competência (artigo 7º), de acordo com as regras e parâmetros fixados em seus artigos 4º, 5º e 6º, neste contexto leis de cooperação determinantes fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, disciplinando ação cooperativa entre os entes da federação, neste ponto a resolução do CONAMA 237/97 se apresenta de forma deveras relevante.

Desta feita a contribuição para a solução de conflitos na disciplina de competências é regra de sobreposição de atuação dos órgãos administrativo que determinam o licenciamento, ou seja, um conjunto de regras de governança. Mas a Resolução Conama nº 237, de 1997, não conseguiu resolver esta problemática acima, por usar um critério de ampliatiivo criou regra de subjetividade que perpetuou ainda mais os conflitos por este motivo, com o advento da Lei Complementar nº 140, de 2011 a licença tomou proporção diferenciada, agregou regras mais objetivas que se destinam a analisar o local e onde será desenvolvido a atividade ambiental, como potencialmente causadora de poluição ao meio ambiente por meio do empreendimento. O objetivo da Lei Complementar nº 140, de 2011, foi a utilização de critérios novos e objetivos que pudessem resolver os conflitos de competência.

No caso específico acima mencionado a Licença Prévia (LP) é solicitada de suma importância por conta da fase de planejamento da implantação do empreendimento neste caso a BR-319. A licença tem como função comprovar, por meio de estudo técnicos, a aprovação da viabilidade ambiental do projeto, autorizar sua localização e conceituação técnica, além de especificar condições para o desenvolvimento do projeto executivo. Levando em consideração que a Licença de Instalação e de operação, para serem executadas, devem estar alinhadas com a licença previa.

No entanto importa destacar que Meirelles, Neto, Cenamo, Guarido (2018), de acordo com diagnóstico do Meio Socioeconômico, no que tange a complexidade do empreendimento e suas

características impactantes, este, tem como intenção principal reconhecer a área a ser afetada pelo empreendimento. O referido diagnóstico, permitiu estabelecer critérios específicos, criando espaços para sua relativização e comparações com pesquisa privilegiada na base estrutural permitindo fazer as divisões territoriais a saber: Estado do Amazonas e Porto Velho. Contudo, o licenciamento ambiental vem sendo assistido de forma incisiva de perto pelo Poder Legislativo, com o auxílio do Tribunal de Contas da União (TCU), que tem constatado uma atuação do IBAMA mais voltada para a emissão de licenças do que para a avaliação dos efeitos ambientais resultantes de ações empreendedoras como regra negativa.

Além de dar efeito fiscalizatório dos próprios atos de governança na administração pública, o que leva os debates enfrentados pelo processo legislativo como instrumento de gestão, deve incorporar debates legais e aprimoramento nos processos de licenciamento que são determinantes de cunho do executivo como metodologia e instrumento de gestão da administração pública.

Em 2019, atualmente o Governo do Amazonas entregou ao Palácio do Planalto o projeto que conclui a BR-319, especificamente do chamado Trecho do Meio, do km 177,8 ao km 655,7, que ainda não foi pavimentado, o referido projeto fará parte do Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia (PRDA). A justificativa do Estado para pavimentar a BR-319, é ampliar o intercâmbio comercial e abrir mercados para nossas potencialidades regionais Almeida (2019), explicou ainda que o projeto é resultado de um trabalho que envidou esforços de um grupo multiétnico, reunindo um trabalho coletivo de secretários de Produção Rural (SEPROR), de Meio Ambiente (SEMA), Infraestrutura (SEINFRA) e de Planejamento, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEPLAN-CTI).

O planejamento para inclusão do Projeto para conclusão da BR-319 ao PRDA, que fará parte do Plano Plurianual (PPA) 2020-2023 da União, tem como finalidade a inclusão para abrir novas frentes de financiamento do projeto, além do Orçamento da União. Atualmente o maior entrave da conclusão da obra é o orçamento de 2019 do qual não foi inserido como proposta pela União, bem como o licenciamento ambiental que ainda é objeto de embates jurídicos. Sendo que um dos maiores objetivos dessa nova visão do projeto de pavimentação da BR-319 é definitivamente para o Estado, desenvolver potenciais em harmonia com a floresta destaca Almeida (2019).

Tendo como explicação as bases estruturais do licenciamento, o secretário de Estado de Meio Ambiente, Taveira (2019), explica que a estrada já tem unidades de conservação ao longo de seu trajeto (9 estaduais e 11 federais), mas é preciso investir, por exemplo, na atualização dos planos de gestão de cada. Esclarece também que são necessários os recursos para a implantação

dos portais e pontos de fiscalização na BR-319, esses últimos nos ramais e rios, além de recursos para o fortalecimento do Batalhão Ambiental.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo histórico do licenciamento ambiental da BR-319, tem como aspecto formal desde 1973, críticas negativas destacadas por historiadores, cientistas, bem como pesquisadores que após estudos afirmaram que a construção tal como a pavimentação da BR-319, permite que o governo sustente ações, mesmo com elevados fatores impactantes para o meio ambiente.

Atender as condições mínimas de viabilidade ambiental para abertura da BR-319, é trabalhar governança ambiental coletiva e compartilhada no sentido de desenvolver a implantação imediata das ações interinstitucionais de proteção e precaução ambiental estabelecendo garantir no processo de licenciamento ambiental a conexão entre os recursos naturais e o desenvolvimento sustentável que são de extrema relevância através dos arquétipo de engenharia apropriada à liberação das licenças ambientais e execução.

A governança ambiental é de primordial importância neste estudo, porque o embasamento da efetividade da licença ambiental para pavimentar a BR-319, em especial ao se tratar do licenciamento ambiental com base no princípio da precaução, tem como fundamental importância, o exercício da democracia integrando políticas ambientais, harmonização entre a gestão ambiental por intermédio dos órgãos ambientais, definindo os aspectos e competências de cada um, qualificações técnicas, científicas e jurídicas que possam se equilibrar com desenvolvimento sustentável, bem como a importância de participação da sociedade neste processo, visto que, a efetividade do que realmente pode ser significado para o estado pode colocar toda a sociedade em risco, por este motivo é que o licenciamento ambiental da BR-319, para ser efetivo deve ser devidamente atendido os preceitos do art. 225 da Constituição Federal de 1988.

O licenciamento ambiental deve ser interpretado dentro dos critérios e limites que estruturam as legislações que se correlacionam ao conhecimento técnico de conservação de recursos naturais aliados às novas tecnologias, por este motivo é de extrema importância que os recursos para a implantação dos portais e pontos de fiscalização sejam efetivados em conjunto com a sinalização e demarcação de Unidades de Conservação, sem desmerecer um planejamento racional qualificado em consonância com a organização federativa e proteção ambiental.

REFERENCIAS

ALMEIDA, Carlos Alberto Souza de Almeida Filho. **Secretário da Casa Civil do Amazonas. Governo do Amazonas entrega projeto para que asfaltamento da BR-319 faça parte de Plano de Desenvolvimento da Amazônia.** Disponível em: <http://www.amazonas.am.gov.br/2019/06/governo-do-amazonas-entrega-projeto-para-que-asfaltamento-da-br-319-faca-parte-de-plano-de-desenvolvimento-da-amazonia/>. Acesso em 23 jul. 2019.

ALTVATER, E. Restructuring the space of democracy. **Ambiente e Sociedade**, ano II (3 e 4): 5-27, 1999. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000105&pid=S0102-6909200800030000700003&lng=en. Acesso em 23 ago. 2019.

Arbocz GF, Magalhães L, Pereira MG, Naliato VJ, Reinecke. W. 2009. **Parecer No. 398 078/2009 - COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA.** Assunto: Análise da viabilidade ambiental das obras de pavimentação/reconstrução da rodovia BR-319, no 400 trecho entre os Km's 250 a 655,7, com 405,7 km de extensão no Estado do 10 401 Amazonas. Processo nº 02001.006860/2005-95. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA): Brasília, DF, Brazil.

BENJAMIN, A. H. Os princípios do estudo de impacto ambiental como limites da discricionariedade administrativa. **Revista Forense**. Rio de Janeiro, n. 317, p. 25-45, jan. /mar. 1992.

BOURDIEU, Pierre. **Outline of a theory of practice.** Cambridge, Cambridge University Press, 1993.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil.** 1891. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm. Acesso em: 22 ago. 2019.

BRASIL. **Lei Complementar no 140, de 8 de dezembro de 2011.** Fixa normas, nos termos dos incisos III, VI e VII do caput e do parágrafo único do art. 23 da Constituição Federal, para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente, ao combate à poluição em qualquer de suas formas e à preservação das florestas, da fauna e da flora; e altera a Lei no 6.938, de 31 de agosto de 1981. Diário Oficial da União, Brasília, 8 de dezembro de 2011. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp140.htm. Acesso em: 24 jul. 2019.

BRASIL. **Lei no 6.938, de 31 de agosto de 1981.** Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 2 set. 1981. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6938.htm. Acesso em: 22 ago. 2019.

BRAUMÜHKL, C & WINTERFELD, V. (2005), "Sustainable governance: reclaiming the political sphere: reflections on sustainability, globalization and democracy". **Wuppertal Papers**, 135e. Disponível no site www.wupperinst.org. Acesso em: 22 ago. 2019.

BRYANT, R & BAILEY, S. **Third world political ecology.** London/Nova York, Routledge, 1997.

CÂMARA, J. B. D. **Governabilidade, governança ambiental e estado do meio ambiente no Distrito Federal.** 2011. Tese (Doutorado) – Universidade de Brasília, Brasília, 2011.

CARNEIRO, Eder Jurandir. **Modernização recuperadora e o campo da política ambiental em Minas Gerais.** Tese doutorado em Sociologia e Política, Belo Horizonte, UFMG, 2003

CARVALHO, José Carlos. **Licenciamento Ambiental e Governança Territorial: a Questão Federativa, Licenciamento ambiental e governança territorial: registros e contribuições do**

seminário internacional/Organizadores Marco Aurélio Costa, Letícia Beccalli Klug, Sandra Silva Paulsen - Rio de Janeiro: Ipea, 2017.

CAVALCANTI, Clóvis. Características da governança ambiental no Brasil. **XXIV Reunião da ABA**, FP.27 “Antropologia e a práxis socioambiental”, Olinda, 2003

CLAVAL, Paul. **Espaço e Poder**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

COMISSÃO DE GOVERNANÇA GLOBAL. Our global neighborhood: the report of the Commission on Global Governance. Londres: Oxford University Press, 1995.

DERANI, Cristiane. **Direito ambiental econômico**. São Paulo: Max Limonad, 1997.

DINIZ, E. Governabilidade, governança e reforma do Estado: considerações sobre o novo paradigma. **Revista do serviço público**, Brasília, v. 120, n. 2, mai./ago. 1996.

DNIT. **BR 319 – AM/RO**. Disponível em: http://www.dnit.gov.br/noticias/BR319_AM_RO_.pdf. Acesso em 24 jul. 2019.

FEARNSIDE, P.M. & P.M.L.A. Graça. 2009. BR-319: A rodovia Manaus -Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central. **Novos Cadernos NAEA**. Vol. 12(1): 2009.

HAMMER SCHMIDT, Denise. O Risco na Sociedade Contemporânea e o Princípio da Precaução no Direito Ambiental. **Sequência**. Porto Alegre, SC, 2003. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/sequencia/article/view/15317> Acesso em: 23 go. 2019.

HAMMERSCHMIDT, Denise. O Risco na Sociedade Contemporânea e o Princípio da Precaução no Direito Ambiental. **Revista de Direito Ambiental**. São Paulo: Revista dos Tribunais, Ano 08, nº 31, Jul-Set. 2003.

IBAMA, Diretoria de Licenciamento Ambiental, Pavimentação/Reconstrução da Rodovia BR-319/AM-RO. **Situação do licenciamento Ambiental**. Disponível em: http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/ccr4/dados-da-atuacao/eventos/audiencia-publica/audiencia-publica-br-319/Pavimentacao_Recuperacao_BR-319.pdf, 2009. Acesso em: 24 jul. 2019.

IBAMA. **Pavimentação/Reconstrução da Rodovia Br-319 AM-RO: situação do licenciamento ambiental**. 2007. Disponível em: http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/ccr4/dados-da-atuacao/eventos/audiencia-publica/audiencia-publica-br-319/Pavimentacao_Recuperacao_BR-319.pdf. Acesso em: 24 jul. 2019.

KÄSSMAYER, Karin. **O licenciamento ambiental em debate**: considerações sobre o projeto de lei do senado no 654, de 2015, e a proposta de emenda à constituição no 65, de 2012. Licenciamento ambiental e governança territorial: registros e contribuições do seminário internacional/Organizadores Marco Aurélio Costa, Letícia Beccalli Klug, Sandra Silva Paulsen - Rio de Janeiro: Ipea, 2017.

MALO, M.C. 2000. **La Coopération et l’Economie Sociale. Cahiers du CRISES 101** (Centre de Recherche sur les Innovations Sociales dans l’Entreprises et lês Syndicats). Disponível em <http://www.crisis.uqam.ca>. Acesso em: 23 jul. 2019.

MEIRELLES, Fernanda de Almeida, CARRERO, Gabriel Cardoso; Fernandes, NETO José Guedes; CENAMO, Mariano Colini; GUARIDO, Paula Carolina Paes. **Análise ambiental e socioeconômica dos municípios sob influência da rodovia BR-319**. Manaus: IDESAM, 2018.

MILARÉ, Édís. **Direito do Ambiente**. 8. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013.

NETO, Thiago Oliveira e NOGUEIRA, Ricardo Jose Batista, O DEBATE INSTITUCIONAL SOBRE RODOVIAS NA AMAZÔNIA: O CASO DA BR-319. **Sociedade e Território**. Natal. Vol. 29, N. 1, p. 84 - 101.jan. /jun. de 2017.

OLIVEIRA NETO, Thiago. A Integração Rodoviária da Amazônia: Um estudo sobre a BR-319. In: Seminário Nacional de Planejamento e Desenvolvimento, 2014, Florianópolis. **Anais do 2SNPD**. Florianópolis: UDESC, 2014b. v 1, pp. 504-525.

PROFAS. **PORTARIA INTERMINISTERIAL MMA/MTN, 288, DE 16 DE JULHO DE 2013**, institui o Programa de Rodovias Federais Ambientalmente sustentáveis, PROFAS, para fins de regularização ambiental das rodovias federais. Disponível em: http://infraestrutura.gov.br/images/MEIO_AMBIENTE/LEGISLACAO/Portaria2882013.pdf. Acesso em: 24 jul. 2019.

RODRIGUES, Marcelo Abelha. **Elementos de direito ambiental**: Parte Geral. 2. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005. p. 203.

TAVEIRA, Eduardo Costa. **Secretário do Meio Ambiente do Amazonas, Governo do Amazonas entrega projeto para que asfaltamento da BR-319 faça parte de Plano de Desenvolvimento da Amazônia**. Disponível em: <http://www.amazonas.am.gov.br/2019/06/governo-do-amazonas-entrega-projeto-para-que-asfaltamento-da-br-319-faca-parte-de-plano-de-desenvolvimento-da-amazonia/>. Acesso em: 23 jul. 2019.

TORRENT, Paulo Timponi. Principais aspectos do processo de licenciamento ambiental. **Conteúdo Jurídico**. Brasília-DF: 25 jun. 2014. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.48775&seo=1>>. Acesso em: 17 jun. 2019.

ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K. & PAIVA, A. Uma sociologia do licenciamento ambiental: o caso das hidrelétricas em Minas Gerais in Andréa Zhouri, Klemens Laschefski e Doralice Pereira (orgs.) **A insustentável leveza da política ambiental**: desenvolvimento e conflitos socioambientais, Belo Horizonte, Autêntica, 2005.

ZHOURI, A.; LASCHEFSKI, K. & PEREIRA, D. Introdução: desenvolvimento, sustentabilidade e conflitos socioambientais in Andréa Zhouri, Klemens Laschefski e Doralice Pereira (orgs.) **A insustentável leveza da política ambiental**: desenvolvimento e conflitos socioambientais, Belo Horizonte, Autêntica, 2005.

ZHOURI, Andréa. Justiça ambiental, diversidade cultural e accountability. Desafios para a governança ambiental. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. Vol. 23, núm. 68, outubro, 2008, pp. 97-107. Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais São Paulo, Brasil.