

EXCELENTÍSSIMO SENHOR MINISTRO PRESIDENTE DO SUPREMO
TRIBUNAL FEDERAL

PEDIDO DE **MEDIDA CAUTELAR**

PARTIDO DA SOCIAL DEMOCRACIA BRASILEIRA – PSDB, partido político com representação no Congresso Nacional e devidamente registrado no Tribunal Superior Eleitoral, inscrito no CNPJ sob o nº 03.653.474/0001-20, com sede em SGAS 607, Ed. Metrópolis, Cobertura 02, Asa Sul, Brasília/DF, CEP: 70.200-670, por seus advogados infra-assinados, vem, mui respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com fundamento no art. 102, §1º, da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 e nos preceitos da Lei nº 9.882/1999, propor

ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL
COM PEDIDO DE MEDIDA CAUTELAR

a fim de que sejam adotadas as providências urgentes listadas ao final, voltadas ao equacionamento de graves e irreparáveis lesões a preceitos fundamentais, decorrentes de atos e omissões administrativas da União e respectivos órgãos públicos federais em comprovada ineficiência de execução de políticas públicas estatais que garantam a pavimentação da Rodovia BR-319.

I. RESUMO DO OBJETO DA ADPF

I.I. BR-319: Uma questão de efetivação do princípio da dignidade da pessoa humana, promoção do desenvolvimento nacional, integração regional e garantia dos direitos fundamentais.

O objeto da presente ADPF consiste em sanar atos administrativos comissivos e omissivos da União e de seus órgãos no que tange à pavimentação

da Rodovia BR-319, essencial para a integração nacional e desenvolvimento econômico e social da região Norte.

Essa omissão compromete a eficácia de preceitos fundamentais consagrados na Constituição Federal, especialmente aqueles relativos à **dignidade da pessoa humana (art. 1º, III)**, à **redução das desigualdades regionais e sociais (art. 3º, inc. III)**, e à **ordem econômica (art. 170)**.

A defesa da revitalização da BR-319 é uma questão que reflete diretamente na mobilidade, acessibilidade e dignidade da pessoa humana, principalmente dos amazônidas, para além das questões meramente processuais, estando vinculada à justiça social e ao direito de desenvolvimento regional.

A não pavimentação da BR-319 configura omissão administrativa que impede a efetivação de direitos fundamentais, sendo essencial a atuação do STF para preservar a força normativa da Constituição. O STF já se manifestou em diversas ocasiões sobre o papel do Poder Judiciário na concretização de direitos fundamentais, especialmente quando há omissão do Poder Público.

A omissão da União impede o exercício de direitos sociais, econômicos e culturais, dificultando o acesso a serviços básicos e ao mercado de trabalho. A jurisprudência do STF reconhece que a omissão estatal pode gerar graves lesões a direitos fundamentais, cabendo ao Judiciário intervir para assegurar a sua efetividade.

A infraestrutura rodoviária, especialmente a BR-319, é instrumento fundamental para a realização dos objetivos da República Federativa do Brasil, conforme preconizado no artigo 3º da Constituição Federal. Sua pavimentação representa não apenas a promoção do desenvolvimento nacional, mas também a redução das desigualdades regionais e a garantia de acesso a direitos básicos.

Estudos técnicos e relatórios ambientais indicam a viabilidade da pavimentação da BR-319 de forma sustentável. Inclusive, neste prisma, insta

salientar a Licença Prévia nº 672/2022, emitida pelo IBAMA, que autorizou a pavimentação da BR-319, no trecho que liga Porto Velho/RO a Manaus/AM, contudo, fora objeto de questionamento na Ação Civil Pública nº 1001856-77.2024.4.01.3200.

A jurisprudência do STF aponta para a necessidade de compatibilização entre desenvolvimento econômico e proteção ambiental, sendo possível a adoção de medidas mitigadoras que assegurem a proteção do meio ambiente sem comprometer o desenvolvimento regional.

Portanto, a pavimentação da BR-319 revela-se imprescindível para garantir a efetividade da Constituição, ao concretizar direitos fundamentais, promover a inclusão econômica e social e assegurar o desenvolvimento regional sustentável, em harmonia com a proteção ambiental.

II. LEGITIMIDADE ATIVA

Cuida-se o requerente de partido político com ampla representação no Congresso Nacional, razão pela qual goza de legitimidade ativa para a proposição de Ação Direta de Inconstitucionalidade, nos termos do artigo 103, inciso VIII1, da Constituição Federal, c/c art. 2º, I da Lei nº 9.882/1999.

Frise-se, ainda, jurisprudência deste Supremo Tribunal Federal, confere, há muito a legitimidade universal aos partidos políticos para a proposição de ações de controle concentrado de constitucionalidade, razão pela qual não incide, sobre as agremiações partidárias, a restrição jurisprudencial referente à necessidade da demonstração do vínculo da pertinência temática.

Veja-se:

STF

ADI 1963 MC
Rel Min. Mauricio Correa
Jugado em 18/03/1999, DJ de
07/05199

1. Os partidos políticos com representação no Congresso Nacional têm legitimidade ativa universal para propor ação direta de inconstitucionalidade, não incidindo, portanto, a condição da ação relativa à pertinência temática.

STF

ADI 1963 MC

Rel Min. Celso de Mello

Jugado em 07/03/1996, DJ de
24/11/2000

Partido político. Ação direta. Legitimidade ativa. Inexigibilidade do vínculo de pertinência temática. Os partidos políticos, desde que possuam representação no Congresso Nacional, podem, em sede de controle abstrato, arguir, perante o STF, a inconstitucionalidade de atos normativos federais, estaduais ou distritais, independentemente de seu conteúdo material, eis que não incide sobre as agremiações partidárias a restrição jurisprudencial derivada do vínculo de pertinência temática.

Demonstrada, sob a ótica legal e jurisprudencial, a legitimidade ativa do requerente para a proposição de ações de controle concentrado de constitucionalidade, passa-se, agora, a analisar o cabimento da presente Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental.

III. CABIMENTO

A arguição de descumprimento de preceito fundamental, prevista no art. 102, § 1º, CF e regulamentada pela Lei nº 9.882/1999, tem como finalidade “evitar ou reparar lesão a preceito fundamental, resultante de ato do Poder Público”. Cumulativamente, mister atender ao princípio da subsidiariedade, disposto no art. 4º, §1º, da Lei da ADPF.

O governo federal omitiu-se na adoção de medidas necessárias e efetivas à pavimentação da Rodovia BR-319, negligenciando política pública essencial para a promoção do desenvolvimento regional sustentável e a integração da região amazônica ao restante do território nacional. Tal omissão administrativa compromete não apenas o acesso à infraestrutura adequada, mas também impede a efetivação de direitos fundamentais previstos na Constituição Federal.

No caso da BR-319, que conecta importantes regiões do país e é essencial para o desenvolvimento econômico e social, a falta de pavimentação caracteriza uma falha do Estado em cumprir seu papel garantidor de infraestrutura mínima adequada, o que impacta diretamente o direito de locomoção, o desenvolvimento regional e os princípios da igualdade e eficiência.

As ações e omissões do Poder Público resultam em grave violação e lesão irreversível a preceitos fundamentais, especialmente aqueles relativos à dignidade da pessoa humana (art. 1º, III), à redução das desigualdades regionais e sociais (art. 3º, inc. III), e à ordem econômica (art. 170).

O isolamento da população amazonense gera barreiras ao acesso à educação, saúde e segurança pública, **afrontando diretamente o princípio da redução das desigualdades regionais e sociais. (art. 3º, inc. III, CF).**

A gravidade do quadro, que impede o exercício pleno da cidadania, revela situação inédita desde a promulgação da Constituição de 1988, exigindo a intervenção desta Suprema Corte, na condição de guardião da Constituição, conforme previsto no artigo 102, *caput*, da Constituição Federal.

A ADPF destaca-se por ser instrumento eficaz para enfrentar omissões que comprometam direitos fundamentais e princípios constitucionais, sendo utilizada em diversas situações onde a inércia do poder público causa prejuízos significativos à sociedade, como a ADPF 347, oportunidade na qual o STF reconheceu o estado de coisas inconstitucional no sistema penitenciário brasileiro devido as condições desumanas e degradantes dos presídios, resultantes da omissão administrativa em garantir direitos básicos dos detentos. Esta decisão reforça o papel da ADPF como mecanismo para compelir o Estado a cumprir suas obrigações constitucionais, *in verbis*:

STF

ADPF 347/DF

Rel Min. Marco Aurélio

Julgamento 09/09/2015. DJe
19/02/2016

CUSTODIADO - INTEGRIDADE FÍSICA E MORAL - SISTEMA PENITENCIÁRIO - ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL - ADEQUAÇÃO. Cabível é a arguição de descumprimento de preceito fundamental considerada a situação degradante das penitenciárias no Brasil. SISTEMA PENITENCIÁRIO NACIONAL - SUPERLOTAÇÃO CARCERÁRIA - CONDIÇÕES DESUMANAS DE CUSTÓDIA - VIOLAÇÃO MASSIVA DE DIREITOS FUNDAMENTAIS - FALHAS ESTRUTURAIS - ESTADO DE COISAS INCONSTITUCIONAL - CONFIGURAÇÃO. Presente quadro de violação massiva e persistente de direitos fundamentais, decorrente de falhas estruturais e falência de políticas públicas e cuja modificação depende de medidas abrangentes de natureza normativa, administrativa e orçamentária, deve o sistema penitenciário nacional ser caracterizado como "estado de coisas inconstitucional" (...)

Igualmente, o STF determinou que o Governo Federal adotasse medidas necessárias para o fornecimento de oxigênio aos hospitais de Manaus durante a crise de saúde causada pela pandemia da COVID-19, caracterizando a omissão administrativa como violação de preceitos fundamentais, especialmente o direito à saúde, se não, vejamos:

STF

ADPF 756/DF

Rel Min. Ricardo Lewandowski

Julgamento 22/03/2021. DJe 30/03/2021.

TUTELA DE URGÊNCIA EM ARGUIÇÃO DE DESCUMPRIMENTO DE PRECEITO FUNDAMENTAL. CONCESSÃO MONOCRÁTICA. PLAUSIBILIDADE DAS ALEGAÇÕES E PERIGO DE DANO PELA DEMORA CONFIGURADO. EMERGÊNCIA DE SAÚDE PÚBLICA DECORRENTE DA COVID-19. SERÍSSIMA CRISE SANITÁRIA INSTALADA EM MANAUS. FALTA DE OXIGÊNIO E OUTROS. INSUMOS MÉDICO-HOSPITALARES. DIREITO À VIDA E À SAÚDE. NECESSIDADE DE PLANO COMPREENSIVO E DETALHADO. MEDIDA CAUTELAR REFERENDADA PELO PLENÁRIO.

I - Plausibilidade das alegações dos requerentes quanto à caótica situação sanitária de Manaus, capital do Estado de Amazonas, que está a exigir uma pronta, enérgica e eficaz intervenção por parte das autoridades sanitárias dos três níveis político-administrativos da Federação, particularmente da União.

II - Em situações como esta sob análise, marcada por incertezas quanto às medidas mais apropriadas para o enfrentamento da pandemia, incumbe ao Supremo Tribunal Federal exercer o seu poder contramajoritário, oferecendo a necessária resistência às ações e omissões de outros Poder da República (...)

Nesse contexto, nos termos do artigo 102, § 1.º, regulamentado pela Lei nº 9.882/1999, a ADPF se mostra como o instrumento processual adequado para o enfrentamento da questão.

Nesse sentido, insta analisar três critérios quanto ao cabimento da presente arguição:

- (i) Violação ou risco de violação de preceito fundamental;
- (ii) Decorrentes de atos do Poder Público, omissivos ou comissivos; e
- (iii) A inexistência de outro meio eficaz para sanar a lesão.

Requisitos os quais, ressalte-se desde já, estão presentes nesta ação.

III.I. Lesão ou ameaça de lesão a preceitos fundamentais

Como sabido, em que pese não haver taxatividade sobre o enquadramento de elementos constitucionais como preceitos fundamentais, existe sólido consenso jurisprudencial no sentido de integrarem tal conceito, entre outros: as bases teleológico-normativas da República (artigo 1.º), seus propósitos (artigo 3.º), os direitos e deveres individuais e coletivos (artigos 5.º e outros) e os direitos sociais (artigo 6.º e outros), inclusive aqueles direitos compreendidos pelo Título VIII – Da Ordem Social (artigos 193 a 232).

A omissão estatal na pavimentação da BR-319 viola diretamente diversos preceitos constitucionais fundamentais, a saber: **Dignidade da Pessoa Humana (Art. 1º, III, CF)**, o qual constitui fundamento da República Federativa do Brasil. A não pavimentação da BR-319 impede o acesso a serviços básicos como **saúde (Art. 196, CF)** e **educação (Art. 205, CF)**, comprometendo as condições mínimas para uma vida digna. O isolamento da população amazonense fere o **direito de ir e vir (Art. 5º, XV, CF)** e **impede o pleno exercício da cidadania (Art. 1º, II, CF)**.

De mesma sorte, existe violação à **Ordem Econômica (Art. 170, CF)**, a qual deve ser fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, visando assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social. A pavimentação da BR-319 é essencial para o escoamento da produção local, integração econômica e desenvolvimento regional. Sua ausência compromete a competitividade e prejudica a livre iniciativa e o desenvolvimento econômico regional.

Desenvolvimento Sustentável (Art. 225, CF): A proteção do meio ambiente para as presentes e futuras gerações deve ser compatibilizada com o desenvolvimento sustentável. Estudos técnicos indicam que a pavimentação pode ser realizada com responsabilidade ambiental, promovendo o equilíbrio entre preservação e progresso econômico.

Redução das Desigualdades Regionais (Art. 3º, III, CF): A Constituição prevê como objetivo fundamental da República a redução das desigualdades regionais. A não pavimentação da BR-319 perpetua o isolamento da região amazônica, impedindo seu desenvolvimento e ampliando as disparidades regionais.

Direito à Saúde (Art. 196, CF): O acesso a serviços de saúde é prejudicado pela falta de infraestrutura adequada, comprometendo a efetivação do direito fundamental à saúde, especialmente em situações de emergência médica, como lamentavelmente ocorreu na pandemia da Covid-19.

Direito à Educação (Art. 205, CF): O deslocamento de estudantes e professores, bem como o acesso a instituições de ensino, é obstaculizado pela ausência de uma via segura e adequada, afetando a concretização do direito à educação.

Direito à Mobilidade (Art. 5º, XV, CF): O direito de locomoção em território nacional é prejudicado pela precariedade da rodovia, que impede o livre trânsito de pessoas e bens, comprometendo a integração nacional (Art. 3º, I, CF).

A gravidade do quadro, que impede o exercício pleno da cidadania e a realização dos objetivos fundamentais da República, exige a intervenção desta Suprema Corte, na condição de guardião da Constituição, conforme previsto no artigo 102, caput, da Constituição Federal.

III.II. Atos do Poder Público

O artigo 1.º da Lei n.º 9.882/1999 prevê, de maneira irrestrita, que poderá ser objeto de ADPF “ato do Poder Público”. Os fatos abaixo narrados demonstram que atos omissivos e comissivos do Poder Público federal estão a inviabilizar a execução efetiva da política pública de Estado que garantam a pavimentação da Rodovia BR-319.

A história da BR-319 teve início na década de 1970, quando o governo militar passou a investir na construção de rodovias na região amazônica, com o objetivo de promover a integração da região à economia nacional.

Ocorre que, **há mais de três décadas**, a pavimentação dessa rodovia vem sendo debatida. O prolongamento e postergação por tanto tempo desta discussão sem um desfecho, por si só, já possui o condão de comprovar a ineficácia do Poder Público em garantir a execução de políticas públicas que garantam a pavimentação da BR-319, como expressão da garantia dos direitos fundamentais da população da região amazônica.

Atualmente, o problema para reativação do fluxo no modal não se permeia pela falta de recurso, mas pelos **entraves e empecilhos criados por instituições do próprio Estado** e/ou por aquelas não governamentais, inviabilizando a integração territorial, como o caso da BR-319, para a qual foram solicitados e reprovados vários relatórios de impacto ambiental, impedindo o avanço das obras de reconstrução.

Sem a retomada das obras, travadas em decorrência do embate institucional entre órgãos ambientais – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais - IBAMA e Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas - IPAAM e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes- DNIT.

Em apertado resumo, conforme detalhado adiante, sem pretender apresentar rol taxativo, os atos do Poder Público questionados na presente ADPF são organizados da seguinte forma: (i) atuação estatal absolutamente deficiente, com comprovada ineficácia quanto à formatação de um plano estratégico coordenado entre seus órgãos, com o fito de se garantir a pavimentação da BR-319; (ii) atos omissivos e comissivos destinados a postergar e inviabilizar a pavimentação da BR-319; (iii) atos normativos destinados a inviabilizar a atuação estatal suficiente.

Em suma, a presente ADPF se volta contra ações e inações inconstitucionais perpetradas pelo Poder Público federal que paralisam e inviabilizam a execução efetiva e suficiente da política que garanta a pavimentação da BR-319, de modo que resta configurado o segundo requisito de admissibilidade.

III.III. Subsidiariedade

Conforme o entendimento jurisprudencial, o requisito da subsidiariedade, disposto no artigo 4.º, § 1.º, da Lei n.º 9.882/1999, estará preenchido quando não houver meios aptos à solução global da questão posta em Juízo. É o que compreende esse Excelso Pretório:

STF

ADPF 33
Rel Min. Gilmar Mendes
DJe 27/10/2006

13. Princípio da subsidiariedade (art. 4º, §1º, da Lei no 9.882/99): inexistência de outro meio eficaz de sanar a lesão, compreendido no contexto da ordem constitucional global, como aquele apto a solver a controvérsia constitucional relevante de forma ampla, geral e imediata. 14. A existência de processos ordinários e recursos extraordinários não deve excluir, a priori, a utilização da arguição de descumprimento de preceito fundamental, em virtude da feição marcadamente objetiva dessa ação.”

É notório que, há mais de vinte anos, tramitam diversas ações judiciais em todo o território nacional relacionadas à pavimentação da BR-319. Essas ações, frequentemente, resultaram em **decisões conflitantes**, o que tem gerado um ambiente de **insegurança jurídica** para a população e investidores, afetando diretamente o desenvolvimento econômico e social da região amazônica. Essa multiplicidade de decisões judiciais, sem um direcionamento uniforme, impede a construção de uma solução definitiva e segura para o tema.

Somente à título exemplificativo, vejamos o mais recente caso, a Ação Civil Pública nº 1001856-77.2024.4.01.3200, proposta por uma ONG, a qual, em suma, questiona a Licença Prévia nº 672/2022, emitida pelo IBAMA, autorizando a pavimentação da BR-319, no trecho que liga Porto Velho/RO a Manaus/AM sob

o fundamento de supostas falhas na governança ambiental, ausência de estudo de impacto climático e falta de consulta prévia às comunidades.

Em 24 de julho de 2024, a Juíza Federal Mara Elisa Andrade, da 7ª Vara da Justiça Federal no Amazonas, deferiu um pedido de tutela de urgência, determinando a suspensão imediata dos efeitos da Licença Prévia nº 672/2022. Inconformada com a decisão a AGU, representando o IBAMA, ingressou com um pedido de suspensão da liminar, argumentando que a paralisação das obras causa grave lesão à ordem pública, todavia, em 22 de agosto de 2024, o Desembargador João Batista Moreira, Presidente do TRF1, manteve a liminar que suspendeu a licença.

Contudo, mais recentemente, em 07 de outubro de 2024, o Desembargador Flávio Jardim ao julgar um Agravo de Instrumento, derrubou a referida decisão liminar. A referida decisão já fora agravada pela ONG, através de um Agravo Interno, pendente de julgamento.

O exemplo narrado acima, é uma das mais recentes disputas judiciais que envolve o tema e somente o **caráter vinculante e erga omnes** das decisões do Supremo Tribunal Federal, no exercício de sua função de guardião da Constituição (art. 102, caput, da CF), pode proporcionar a **unificação do entendimento jurídico** sobre a matéria, assegurando **segurança jurídica e estabilidade institucional**.

Além disso, o princípio da subsidiariedade impõe que a ADPF seja utilizada quando não houver outro meio eficaz para sanar a lesão a preceitos fundamentais. Dada a **inexistência de instrumento processual com eficácia vinculante** que aborde de forma abrangente e definitiva as controvérsias relacionadas à BR-319, resta evidenciado que a presente ADPF é o **instrumento processual adequado e necessário** para o restabelecimento da ordem constitucional violada.

Assim, considerando o histórico de decisões judiciais conflitantes e a ausência de solução definitiva ao longo de décadas, torna-se imprescindível a atuação do Supremo Tribunal Federal por meio desta ADPF para garantir a efetividade do texto constitucional e assegurar a dignidade da população amazônica por meio da pavimentação da BR-319.

IV. SÍNTESE DOS FATOS

A **Rodovia BR-319**, popularmente conhecida como Manaus-Porto Velho, desempenha um papel estratégico ao conectar os estados do Amazonas e de Rondônia com o restante do Brasil. Com 918 quilômetros de extensão, atravessa o Bioma Amazônico, apresentando desafios significativos relacionados ao equilíbrio entre o desenvolvimento regional e a preservação ambiental.

A rodovia foi inaugurada em 1976, durante o governo militar, como um projeto estratégico para a integração da Amazônia ao território nacional. Contudo, a falta de manutenção e políticas públicas efetivas resultou na deterioração da via, tornando sua trafegabilidade extremamente precária a partir do final da década de 1980.

Desde então, há mais de três décadas, sua recuperação tem sido debatida, envolvendo questões ambientais, econômicas e sociais. **A ausência de infraestrutura adequada impõe barreiras significativas ao desenvolvimento regional, ao exercício da dignidade humana e ao direito de mobilidade da população amazonense.** Este cenário demonstra a inércia do Estado brasileiro e a consequente violação de preceitos fundamentais previstos na Constituição Federal.

O isolamento logístico causado pela precariedade da BR-319 impacta diretamente a economia, a população e os serviços essenciais, gerando barreiras significativas ao crescimento regional. Além dos desafios técnicos, ambientais e

institucionais, a rodovia tem sido objeto de ações judiciais conflitantes, criando um cenário de insegurança jurídica que impede avanços concretos na sua reestruturação.

IV.I. Contexto Histórico da BR-319

Durante seus primeiros anos de funcionamento, a BR-319 teve um papel crucial na circulação de mercadorias, passageiros e bens de consumo, tornando-se uma das principais vias de integração econômica entre o Amazonas e o restante do país.

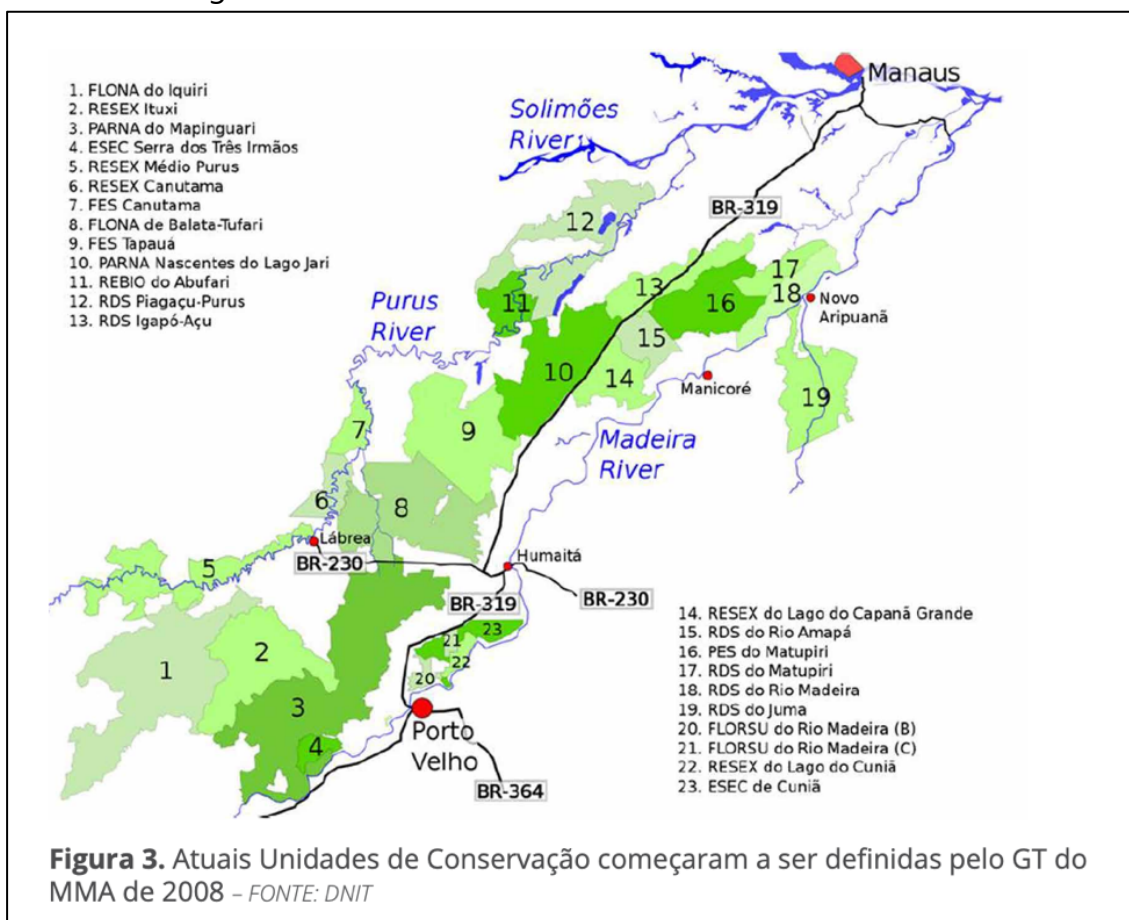
Estudos da época apontam que o tempo de transporte entre Manaus e Porto Velho foi reduzido de 15 dias, por meio de transporte fluvial, para apenas 12 horas por via terrestre. Essa mudança representou um avanço logístico significativo, permitindo uma maior competitividade da economia local e fortalecendo as cadeias produtivas da Zona Franca de Manaus. Além disso, a rodovia possibilitou o acesso rápido a serviços essenciais, garantindo deslocamento mais ágil para a população ribeirinha e comunidades do entorno.

Entretanto, a falta de manutenção regular e o abandono por parte do poder público resultaram em um cenário de degradação acelerada ao longo da década de 1980 e início da década de 1990. Com chuvas intensas, erosões naturais e ausência de pavimentação em diversos trechos, a estrada começou a apresentar graves problemas de trafegabilidade.

Em 1988, trechos inteiros da rodovia tornaram-se intrafegáveis, comprometendo sua funcionalidade e forçando o isolamento de comunidades dependentes da via para transporte de insumos, acesso à saúde e educação. A degradação progressiva da BR-319 obrigou a economia regional a depender

exclusivamente do transporte fluvial e aéreo, aumentando os custos logísticos e dificultando a inserção da Amazônia Ocidental no mercado nacional.

A partir de 1990, surgiram as primeiras discussões sobre a recuperação da BR-319. Nesse mesmo período, a questão ambiental começou a ganhar maior relevância no cenário jurídico e político brasileiro, tornando a reconstrução da rodovia um tema sensível para os órgãos de fiscalização e controle ambiental. Nos anos 2000, com o avanço da legislação ambiental e a crescente preocupação com o desmatamento da Amazônia, diversos instrumentos de proteção ambiental foram criados ao longo do traçado da BR-319. Entre os principais mecanismos adotados, destacam-se a criação de 27 Unidades de Conservação (UCs), que abrangem cerca de 13 milhões de hectares de florestas protegidas e territórios indígenas.



Desde 2005, a recuperação da BR-319 tem sido alvo de uma série de iniciativas governamentais, estudos técnicos e embates jurídicos, tornando-se um dos maiores desafios logísticos e ambientais do país. A complexidade do

processo de reativação da rodovia decorre, em grande parte, da necessidade de conciliar o desenvolvimento econômico da região Norte com a proteção do Bioma Amazônico, o que tem gerado intensos debates entre diferentes setores da sociedade, órgãos ambientais, Ministério Público e tribunais de justiça. Esse cenário prolongado de indefinições compromete não apenas a viabilidade da obra, mas também a segurança jurídica necessária para que investidores e agentes públicos possam implementar o projeto de forma eficiente e sustentável.

O primeiro grande impasse ocorreu em 2005, quando o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1) determinou a suspensão das obras de pavimentação da rodovia, **exigindo a realização de um Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (EIA/RIMA)**. Essa decisão representou um marco na regulamentação da infraestrutura viária na Amazônia, pois estabeleceu que qualquer tentativa de recuperação da BR-319 deveria estar subordinada a critérios rigorosos de proteção ambiental. A decisão do TRF-1 se baseou no receio de que a reativação da rodovia pudesse impulsionar o desmatamento descontrolado, estimular ocupações irregulares e afetar negativamente as populações indígenas e ribeirinhas que vivem ao longo do traçado.

Em resposta à decisão judicial, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) iniciou os primeiros estudos para a realização do EIA/RIMA, buscando viabilizar o licenciamento ambiental da rodovia. No entanto, o processo enfrentou dificuldades técnicas e institucionais, uma vez que órgãos como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) impuseram uma série de condicionantes ambientais para a aprovação da obra.

A partir de 2015, a discussão sobre a recuperação da BR-319 ganhou novo fôlego com a criação de Grupos de Trabalho (GTs) interinstitucionais, que

reuniram órgãos ambientais, representantes do setor produtivo e comunidades locais. Ainda em 2015, a questão da pavimentação da BR-319 voltou ao centro das discussões nacionais, quando um **novo parecer técnico do Ibama apontou que o projeto poderia prosseguir, desde que fossem adotadas medidas rigorosas de mitigação de impactos ambientais.** No entanto, nesse mesmo ano, o Ministério Público Federal (MPF) ingressou com nova ação civil pública, solicitando a suspensão do licenciamento, sob a alegação de que os estudos apresentados até aquele momento eram insuficientes para garantir a sustentabilidade ambiental da rodovia. Como consequência, as obras foram novamente interrompidas, gerando um ciclo contínuo de avanços e retrocessos.

Nos anos seguintes, houve tentativas de destravar o processo de recuperação da BR-319. Em 2020, o TRF-1 autorizou a retomada parcial das obras em trechos específicos da rodovia, desde que fossem cumpridos os requisitos ambientais estabelecidos nos pareceres técnicos do Ibama. Contudo, essa decisão não foi suficiente para garantir a plena execução do projeto, uma vez que novas ações judiciais foram propostas por organizações ambientalistas e pelo próprio MPF, questionando a validade dos licenciamentos emitidos até então. Esse ambiente de insegurança jurídica afastou investimentos e dificultou a obtenção de recursos federais para a obra.

Em 2022, após anos de impasses, **o Ibama concedeu a Licença Prévia (LP) nº 672/2022, permitindo, sob rigorosos critérios ambientais, a pavimentação do trecho mais crítico da BR-319, conhecido como "Trecho do Meio".** Essa licença representou um avanço significativo na viabilidade do projeto, pois incluiu diretrizes de desenvolvimento sustentável e medidas de mitigação ambiental. Dentre as condições impostas, destacam-se a instalação de passagens de fauna, barreiras de contenção, fiscalização intensa contra desmatamento e monitoramento ambiental em tempo real. Essa decisão trouxe um novo cenário para a reativação da rodovia, contudo, conforme já exposto,

também é questionado por mais uma Ação Civil Pública, com Agravo Interno pendente de julgamento.

Atualmente, a BR-319 permanece como um dos maiores desafios logísticos e ambientais do país. De um lado, sua pavimentação representa a única alternativa viável para reduzir o isolamento da Amazônia Ocidental, garantir a dignidade das pessoas residentes no local, integrar economicamente a região Norte, promover desenvolvimento sustentável e garantir a soberania nacional. De outro, há receios, que já deveriam ter sido superados por todos os estudos técnicos apresentados, ao longo de três décadas, sobre os impactos que sua reabertura poderia ter na floresta amazônica.

O impasse entre os diferentes setores da sociedade evidencia a **necessidade de um marco jurídico definitivo, capaz de garantir segurança jurídica e previsibilidade institucional para a execução do projeto dentro dos parâmetros da legislação brasileira.**

Diante do histórico de degradação, das dificuldades institucionais e dos entraves jurídicos, a BR-319 se tornou um símbolo do conflito entre desenvolvimento e conservação ambiental na Amazônia. O avanço do projeto depende, portanto, de uma decisão definitiva e vinculante do Supremo Tribunal Federal, capaz de estabelecer diretrizes claras para a pavimentação da rodovia, conciliando interesses econômicos, sociais e ambientais em um equilíbrio que garanta o progresso sustentável da região Norte do Brasil.

IV.II. Impactos Socioeconômicos da Não Pavimentação

A ausência de infraestrutura adequada na BR-319 tem causado **impactos severos à economia, à mobilidade e ao acesso a direitos fundamentais da população amazônica.** A dependência excessiva do transporte fluvial e aéreo impõe altos custos logísticos, restringe o desenvolvimento econômico e

compromete o acesso da população a bens e serviços essenciais. A rodovia, que poderia ser um fator de desenvolvimento regional, tornou-se um símbolo de isolamento e precariedade, impedindo que o Amazonas e outras áreas da Amazônia Ocidental tenham condições equânimes de crescimento em relação ao restante do Brasil.

O impacto econômico da não pavimentação da BR-319 é expressivo. **Estudos indicam que o custo logístico na região Norte é aproximadamente 40% maior do que no restante do país**, devido à necessidade de transporte via fluvial e aéreo. Esse encarecimento impacta diretamente o preço de mercadorias e insumos básicos, tornando produtos essenciais mais caros para a população local. O transporte de alimentos, combustíveis, medicamentos e materiais de construção sofre com altos custos operacionais, o que resulta em menor oferta e preços mais elevados para os consumidores. Além disso, essa situação dificulta a competitividade das empresas instaladas na região, afastando potenciais investimentos e reduzindo a capacidade de crescimento econômico.

O isolamento imposto pela ausência de infraestrutura adequada também impacta diretamente a população ribeirinha e indígena, que enfrenta dificuldades extremas de acesso a serviços de saúde, educação e segurança pública. Sem uma via terrestre confiável, comunidades inteiras dependem de viagens fluviais demoradas para obter atendimento médico de emergência, fazer deslocamentos escolares e acessar mercados e oportunidades de emprego. A precariedade do transporte terrestre intensifica as desigualdades sociais, dificultando a inclusão dessas populações no sistema produtivo e impedindo que tenham acesso a políticas públicas de maneira eficiente.

A falta de uma infraestrutura de transporte terrestre eficiente afeta diretamente o escoamento da produção da Zona Franca de Manaus (ZFM), um dos mais importantes complexos industriais do país. A dependência de vias fluviais e aéreas torna o transporte de insumos e produtos acabados mais caro e

menos eficiente, reduzindo a competitividade das indústrias locais. Investidores evitam a região devido aos elevados custos logísticos e à imprevisibilidade do transporte, o que limita a expansão industrial e prejudica a geração de empregos. Sem a BR-319, a economia do Amazonas e de estados vizinhos fica estagnada, uma vez que empresas enfrentam dificuldades para operar com eficiência e competitividade em um cenário de alto custo logístico e infraestrutura precária.

IV.III. O isolamento de Manaus e a Crise do Oxigênio na Pandemia da COVID-19: Relevância da BR-319

É de conhecimento público que Manaus, capital do Estado do Amazonas, não possui atualmente uma ligação terrestre asfaltada com o restante do território nacional. Com uma população de cerca de 2,3 milhões de habitantes, o que representa mais da metade dos moradores do estado, a cidade enfrenta sérios desafios logísticos, especialmente em situações de emergência.

Um exemplo marcante dessa vulnerabilidade ocorreu em 14 de janeiro de 2021, durante o episódio que ficou conhecido como a **“Crise do Oxigênio”**. Na ocasião, a falta de oxigênio medicinal em hospitais do Estado resultou na **morte de mais de 60 pessoas**, evidenciando as dificuldades extremas enfrentadas por uma cidade geograficamente isolada. O episódio teve grande relevância para o debate sobre a pavimentação da BR-319, pois escancarou os riscos que o isolamento terrestre impõe em momentos de crise humanitária e sanitária.

A gravidade do cenário foi detalhada em diversos processos judiciais. Em especial, destaca-se o recurso interposto pela empresa White Martins Gases Industriais do Norte Ltda., distribuído em 24 de janeiro de 2021, autuado sob o

número 1002290-68.2021.4.01.0000 no TRF-1. Em paralelo, a empresa também apresentou manifestações nas ações de Tutela Antecipada Antecedente nº 1001043-55.2021.4.01.3200 e nº 1000983-82.2021.4.01.3200, tramitando perante a 1ª Vara Federal da Seção Judiciária do Amazonas. Esses documentos oferecem um panorama detalhado sobre as dificuldades logísticas enfrentadas para o fornecimento de oxigênio durante aquele período crítico, **destacando como o isolamento rodoviário de Manaus agravou o problema.**

De acordo com as informações prestadas pela White Martins, houve um aumento dramático na demanda por oxigênio medicinal. O relatório da empresa aponta que, durante a primeira onda da pandemia em maio de 2020, o consumo diário chegou a 30 mil m³, representando um pico de demanda durante 33 dias consecutivos. Entretanto, em janeiro de 2021, a demanda disparou, atingindo aproximadamente 70 mil m³/dia, mais que duas vezes e meia o pico anterior. O aumento foi tão significativo que, em apenas nove dias, a procura pelo produto mais do que duplicou, com projeções que ultrapassavam 100 mil m³/dia.

Segundo a empresa, o aumento, portanto, foi de 5,6 vezes em relação à média histórica, e de cerca de 2,3 vezes quando comparada com o pico da primeira onda, cenário que havia sido largamente projetado como o pior possível por diversos estudos científicos.

Naquele momento, a empresa informou que teria condições de fornecer no máximo 80.000m³/dia e esse quantitativo apenas era possível por força de uma operação de guerra que havia sido montada pelo Governo Federal. Logo, a produção do Estado não era suficiente para atender a demanda.

Confira-se o mapa das chamadas pontes de fornecimento que tiveram que ser executadas para abastecer Manaus, consoante documento emitido pela empresa White Martins, não havendo qualquer indicativo de que tais informações sejam inverídicas ou tenham sido contestadas em juízo, vejamos:

(2.3.2)

Esforços Logísticos em curso com recursos White Martins, os quais contam suporte das Forças Armadas, suporte esse que deve ser mantido

(a)

Ponte Fluvial – Belém/Manaus

30. A primeira ponte existente é rodoviária/fluvial, e está ligando Belém/Manaus. Ela é contínua e é alimentada pela produção de três usinas, duas das quais de propriedade da White Martins e uma terceira da concorrente Air Liquide.

31. O produto é produzido nas unidades da White Martins, localizadas em Ourilândia, Pará, e São Gonçalo do Amarante, Ceará, também numa terceira planta da Air Liquide, situada em Imperatriz, Maranhão. De lá, o produto é transportado em caminhões da White Martins até Belém, Pará, onde é embarcado de balsa para Manaus.



32. Para viabilizar essa ponte rodoviária/fluvial, a White Martins efetuou o deslocamento de 34 carretas criogênicas e 11 ISO tanques, oriundos de 7 Estados diferentes.

33. O mapa abaixo ilustra de onde foram deslocados os equipamentos que estamos utilizando para atender à demanda de Manaus (AM):



34. As fotos abaixo servem para ilustrar o que é (a) um ISO tanque (em cima de uma prancha de transporte) e também (b) uma carreta criogênica:



35. Esta ponte fluvial deve ser mantida e a sua interrupção implicará a ausência de gás no Amazonas.

(b)

Ponte Terrestre – Venezuela/Manaus

36. Existe a previsão de receber 25 mil m³ por semana (3.571 m³/diários), a partir de operação da Invegas, empresa venezuelana do mesmo grupo da White Martins.
37. Para que essa ponte terrestre seja viabilizada, é necessário esta carga seja liberada para entrada no país pelas autoridades competentes.
38. É assim necessário que seja reforçada a necessidade de agilidade na aduana Brasileira, permitindo o acesso dos veículos venezuelanos a Pacaraima (RR) para realizar transbordo do produto nos veículos dedicados da White Martins para essa operação.

(c)

Ponte Aérea – Diversos locais/Manaus
Oxigênio em Cilindros

39. Estão sendo aportados na operação de outros Estados, por via aérea, cerca de 100 cilindros, correspondendo a uma média diária de 1 mil m³.
40. Essa operação deve ser mantida por meio de suporte, da via aérea da FAB, para manter a continuidade da entrega de cilindros com oxigênio comprimido de outros Estados.

(d)

Ponte Aérea – Manaus/Belém
Transporte de ISO Tanques

41. É necessário que seja estabelecida uma operação aérea de retorno de ISO tanques vazios da base aérea de Manaus para a base aérea de Belém, suportada pela FAB.
42. Esses ISO tanques, pelo peso, não podem ser transportados cheios de Belém para Manaus e seguem na via fluvial. Porém, para acelerar o processo de alimentação e de retorno desses tanques cheios a Manaus, é necessário que a Força Aérea Brasileira (FAB) faça esse transporte de forma contínua.
43. Essa operação reduz o ciclo de entrega de produto de Belém para Manaus, com a diminuição do tempo de retorno a Belém de 14 para 8 dias.
44. Reforça-se, assim, a necessidade de suporte, via aérea da FAB, para transporte dos tanques vazios de Belém/Manaus.

Embarque do ISO tanque vazio na base aérea de Manaus com destino a Belém para ser abastecido



(e)

Ponte Aérea – Belo Horizonte/Brasília/Manaus
Transporte de ISO Tanques

45. Está em curso uma ponte aérea que viabiliza o deslocamento de 32 tanques criogênicos móveis, de capacidade 1 mil litros (denominados Permacyl). Esta ponte aérea é mantida em cooperação com as autoridades governamentais e com a FAB. Ela permite trazer em torno de 11 mil m³/dia de oxigênio de Brasília para Manaus.



46. Esta operação necessita de 5 carretas criogênicas, detidas pela White Martins, que leva produto de Belo Horizonte (MG) para Brasília (DF).
47. Reforça-se a necessidade de suporte, via aérea da FAB, para manter a continuidade da entrega de tanques criogênicos com oxigênio comprimido líquido, que, produzidos em Belo Horizonte, saem pela via aérea de Brasília e

são entregues em Manaus. O transporte entre Belo Horizonte e Brasília será feito pela White Martins.

(f)
Ponte Fluvial Belém/Manaus
Transporte de Tanque Criogênico estacionário pela Marinha do Brasil

48. Está em curso uma operação de transporte marítimo com apoio da Marinha para transferir um tanque criogênico estacionário de 90 mil m³ de capacidade, da cidade de São Paulo até a cidade de Belém, onde haverá transbordo para uma balsa e enchimento do produto para a cidade de Manaus.



49. É necessário que a Marinha do Brasil deixe permanentemente um navio com capacidade transportar tanque criogênico estacionário de 90 mil m³ de capacidade, para fazer a ponte contínua entre Belém e Manaus para transporte do referido volume.

A análise desses dados e informações comprovam de forma cabal que o isolamento da cidade foi um fator determinante de adversidades incomparáveis no transporte de oxigênio, no abrupto volume que estava sendo consumido naqueles dias.

O que é fato é importante cravar com exatidão, é que **caso a BR-319 estivesse em condições mínimas de trafegabilidade, muitas vidas poderiam ter sido salvas!**

Este episódio reforça o argumento central em favor da pavimentação da BR-319: a falta de uma via terrestre adequada coloca em risco a vida da população, impedindo o fornecimento rápido de insumos essenciais em situações emergenciais. Se a BR-319 estivesse operacional, o transporte terrestre teria oferecido uma alternativa segura e ágil, reduzindo os impactos da crise e salvando vidas.

Assim, a crise do oxigênio de 2021 evidencia, de forma trágica, que a pavimentação da BR-319 não se trata apenas de um projeto de infraestrutura, mas de uma necessidade vital para garantir o direito à saúde, à vida e à dignidade da pessoa humana da população amazonense.

IV.IV. Períodos de intensa estiagem na Amazônia – Risco de Isolamento Total

Os períodos de intensa estiagem na região amazônica representam um desafio logístico e humanitário crítico, cujas consequências podem ser catastróficas caso a BR-319 continue sem pavimentação.

A Amazônia Ocidental, onde a rodovia está situada, depende essencialmente do transporte fluvial para o escoamento de produtos, abastecimento de mercadorias e acesso a serviços básicos. No entanto, durante os meses de seca intensa, comumente entre julho e outubro, os rios da região atingem níveis extremamente baixos, tornando a navegação inviável em diversas rotas cruciais. Esse fenômeno, conhecido como vazante severa, tem se tornado mais frequente e prolongado devido às mudanças climáticas, expondo a população a um **risco real de isolamento total**.

O risco é absolutamente real, haja vista, que em 2024 o Amazonas enfrentou a pior estiagem de sua história, conforme amplamente noticiado:

O GLOBO | Meio ambiente

Buscar

Maior seca da história é a mais intensa já registrada em partes da Amazônia e levou a pico de 14 anos nas queimadas

Número de focos de incêndio entre janeiro e a última segunda-feira foi o maior para este período desde 2010

Por Ana Lucia Azevedo e Eduardo Gonçalves — Rio e Brasília
11/09/2024 03h30 · Atualizado há 4 meses

f X W S



AMAZONAS  amazonica

Amazonas enfrenta seca extrema e está a caminho da pior estiagem da história em 2024, afirma especialista

De acordo com o sistema de monitoramento de secas, a maior parte do estado está em "seca extrema", com áreas adicionais em "seca grave". Estado tem 62 municípios em emergência por estiagem e queimadas.

Por g1 AM

07/09/2024 05h00 · Atualizado há 5 meses



› Brasil

República São Paul

| Urgência nas ações governamentais

Pior seca em rios da Amazônia provoca risco de colapso em abastecimento no país



Por Juliet Manfrin 06/10/2023 10:50



Seca dificulta navegação pelos rios da região amazônica. | Foto: Cadu Gomes/Vice-presidência da República

Carregan

É certo afirmar que o iminente risco de isolamento total, figura flagrante violação do princípio constitucional da dignidade da pessoa humana, vejamos:

≡ **CNN BRASIL** Ao vivo Política WW Economia Esportes Pop Viagem &

Estiagem no Amazonas já afeta mais de 88 mil pessoas e municípios receberão ajuda humanitária

Cestas básicas, caixas d'água e novos purificadores estão entre os itens de primeira necessidade

Carol Queiroz, da CNN, Manaus
08/08/2024 às 16:55 | Atualizado 09/08/2024 às 10:28

Sem água na torneira, comida mais cara: o suplício das famílias em seca histórica na Amazônia



EVANDRO DERZE/PREFEITURA DE RIO BRANCO

| Operação Estiagem em Rio Branco atende cerca de 4,2 mil famílias

Thais Carrança

Da BBC News Brasil em São Paulo

28 setembro 2023

A não pavimentação da BR-319 agrava de forma significativa esse risco. Em situações normais, o transporte fluvial complementa o aéreo, que, por sua vez, é limitado e caro, tornando-se inviável para suprir a totalidade da demanda de bens e serviços. Entretanto, durante a estiagem extrema, embarcações deixam

de circular, interrompendo o fornecimento de combustíveis, alimentos, medicamentos e insumos essenciais. Nesse cenário, sem uma via terrestre funcional, a população do Amazonas e de outros estados da região Norte enfrenta uma situação crítica de desabastecimento, que compromete direitos fundamentais, como saúde, educação e segurança alimentar, vejamos:

AMAZONAS  amazonica

Seca ameaça desabastecimento e colapso nos serviços de água e energia em Benjamin Constant, diz prefeitura

Conforme a administração municipal, a seca compromete o abastecimento de itens essenciais, como combustível, gás e alimentos básicos não produzidos localmente, além de causar escassez de água potável em várias áreas da cidade.

Por g1 AM

26/09/2024 21h30 · Atualizado há 4 meses

Além do impacto direto sobre a logística de transporte, os períodos de estiagem também trazem graves implicações ambientais, como o aumento de queimadas e emissão de gases poluentes. Essas condições extremas elevam a incidência de doenças respiratórias e outras complicações de saúde pública, que requerem respostas rápidas do sistema de saúde.

A falta de acesso rodoviário impede o deslocamento eficiente de equipes médicas, medicamentos e equipamentos hospitalares, elevando o risco de colapsos sanitários, como ocorreu na Crise do Oxigênio em Manaus, em 2021. Naquele episódio, a inexistência de uma via terrestre asfaltada para transporte emergencial contribuiu diretamente para a tragédia que custou dezenas de vidas.

A pavimentação da BR-319 seria um instrumento vital para mitigar tais riscos. Ela proporcionaria um corredor logístico terrestre seguro e permanente,

garantindo o abastecimento da região mesmo durante períodos críticos de estiagem. A rodovia asfaltada asseguraria a manutenção do fluxo de mercadorias e serviços essenciais, promoveria maior integração econômica e social e fortaleceria a soberania nacional sobre a Amazônia Ocidental. Além disso, seria uma via estratégica para ações humanitárias e emergenciais, permitindo respostas rápidas e coordenadas em crises ambientais, sanitárias ou climáticas.

Críveis são os ensinamentos Cezar Luiz Bandiera, *in verbis*:

“Certamente a falta de infraestrutura viária contribui para a perpetuação da pobreza e do isolamento. A realidade da BR-319 é o retrato da negligência governamental e da complexidade dos desafios ambientais que exigem soluções sustentáveis e respeitosas à biodiversidade local. Constata-se a repavimentação da BR-319, assim, como um passo essencial para superar o isolamento, promovendo o desenvolvimento sustentável e a integração nacional.”
(BANDIERA, 2024, p. 260)

Do ponto de vista constitucional, **o risco de isolamento total compromete** preceitos fundamentais, como **o direito à saúde (art. 196)**, **à dignidade da pessoa humana (art. 1º, III)** e **à mobilidade (art. 5º, XV)**. O art. 3º, III, que trata da redução das desigualdades regionais, também é diretamente afetado, pois o isolamento logístico reforça a marginalização socioeconômica da região Norte. Sem a BR-319 pavimentada, as populações amazônicas continuarão sujeitas a um cenário cíclico de exclusão e vulnerabilidade, incapazes de acessar direitos básicos em situações emergenciais.

Assim, a pavimentação da BR-319 não é apenas uma necessidade de infraestrutura; trata-se de uma medida estratégica e humanitária, essencial para garantir a segurança logística, a resiliência climática e a dignidade da população amazônica em face dos riscos crescentes impostos pelos períodos de intensa estiagem.

IV.V. Entraves no escoamento da produção da Zona Franca de Manaus

A falta de uma via de transporte terrestre eficiente, como a BR-319, representa um dos principais entraves ao escoamento da produção da Zona Franca de Manaus (ZFM), prejudicando significativamente a economia local e a competitividade da região no mercado nacional e internacional.

A ZFM é um dos mais importantes complexos industriais do Brasil, responsável por movimentar bilhões de reais anualmente, com destaque para os setores de eletroeletrônicos, motocicletas, químico e de bens de consumo. A sua relevância não se limita ao Amazonas, pois gera empregos, arrecadação fiscal e impulsiona a economia em âmbito nacional. No entanto, sua dependência quase exclusiva do transporte fluvial e aéreo, devido à falta de infraestrutura terrestre adequada, torna a logística de produção e distribuição extremamente onerosa e ineficiente.

A ausência da BR-319 pavimentada gera custos logísticos até 40% maiores em comparação com outras regiões do Brasil, o que impacta diretamente a competitividade do PIM. Produtos fabricados em Manaus precisam ser transportados por via fluvial até portos localizados em outras regiões ou, alternativamente, por transporte aéreo, que tem custo elevado e capacidade limitada. Essa dependência logística aumenta o preço final dos produtos, reduzindo sua atratividade para consumidores e mercados externos. Além disso, o transporte fluvial está sujeito a sazonalidades climáticas, como a estiagem severa, que diminui o nível dos rios e pode interromper a navegação, comprometendo ainda mais a eficiência da distribuição de produtos.

A falta da BR-319 asfaltada também prejudica a diversificação econômica da região. Com uma infraestrutura de transporte terrestre eficiente, a Amazônia Ocidental poderia se integrar a mercados consumidores no Centro-Oeste,

Sudeste e Sul do Brasil, impulsionando a produção extrativista e de bens de consumo regionais. A inexistência dessa via terrestre, no entanto, impede que essas cadeias produtivas se desenvolvam plenamente, mantendo a economia local excessivamente dependente do ZFM e de condições logísticas desfavoráveis.

Do ponto de vista constitucional, essa realidade infringe preceitos fundamentais. O **art. 170 da Constituição Federal**, ao tratar da ordem econômica, estabelece a necessidade de garantir o desenvolvimento equilibrado do país, com redução das desigualdades regionais. A incapacidade de escoar a produção do ZFM de forma eficiente compromete esse objetivo, perpetuando o isolamento econômico da região Norte.

Além disso, o art. 174 impõe ao Estado o papel de agente normativo e regulador da atividade econômica, função que não está sendo cumprida na medida em que o governo federal falha em fornecer a infraestrutura adequada para o desenvolvimento da região.

Ademais, **a pavimentação da BR-319 seria fundamental para estimular novos investimentos**, especialmente em setores como turismo e tecnologia, promovendo a diversificação econômica e reduzindo a dependência da ZFM. A rodovia pavimentada facilitaria o acesso a mercados consumidores, encurtaria prazos de entrega e reduziria custos de transporte, criando um ambiente econômico mais atraente e competitivo. A ausência dessa infraestrutura também inibe a geração de empregos, pois o desenvolvimento de novas atividades econômicas fica comprometido, restringindo a oferta de oportunidades de trabalho qualificado e ampliando a desigualdade socioeconômica na região.

Assim, **a dificuldade no escoamento da produção da Zona Franca de Manaus, decorrente da ausência da BR-319 pavimentada, é um obstáculo ao desenvolvimento regional e nacional.** Superar esse entrave logístico é

fundamental para promover integração econômica, geração de empregos e redução das desigualdades regionais, assegurando o pleno exercício dos direitos fundamentais da população amazônica e consolidando a Amazônia Ocidental como um polo dinâmico e sustentável da economia brasileira.

IV.VI. Agravamento das Desigualdades Regionais: Do Direito em “ser brasileiro” dos Amazonidas

A ausência de infraestrutura adequada, especialmente com a não pavimentação da BR-319, **intensifica as desigualdades regionais, mantendo a população da região Norte excluída do crescimento econômico e do desenvolvimento nacional.** Este cenário é especialmente preocupante, pois compromete preceitos constitucionais fundamentais, como o direito à dignidade da pessoa humana, a redução das desigualdades regionais e a promoção do desenvolvimento sustentável e equilibrado do país.

A Constituição Federal de 1988 estabelece em seu **art. 3º, inciso III**, como um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, a **redução das desigualdades regionais e sociais.** No entanto, a situação atual da região Norte, agravada pela falta de infraestrutura adequada, como a BR-319, demonstra um claro descumprimento desse princípio constitucional. A inexistência dessa rodovia pavimentada limita o acesso da população amazônica às principais rotas comerciais e produtivas do país, restringindo suas oportunidades de desenvolvimento econômico e social e aprofundando a histórica marginalização da região.

A região Norte, apesar de sua imensa riqueza natural e potencial econômico, enfrenta grandes desafios para integrar-se ao mercado nacional e global. O isolamento geográfico imposto pela falta de infraestrutura eficiente impede o desenvolvimento de setores produtivos estratégicos.

Ademais, a ordem econômica brasileira, definida no **art. 170** da Constituição Federal, é fundamentada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, com o objetivo de assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social. Entre os princípios que orientam essa ordem econômica, destaca-se novamente a redução das desigualdades regionais. Assim, a inexistência de infraestrutura rodoviária adequada na região Norte não apenas dificulta o desenvolvimento econômico, mas também fere o princípio da equidade no acesso às oportunidades, o que perpetua o ciclo de pobreza e subdesenvolvimento.

O **art. 174 da Constituição** também impõe ao Estado a responsabilidade de atuar como agente normativo e regulador da atividade econômica, com a função de formular e executar planos que garantam o desenvolvimento equilibrado do território nacional. A ausência de ações concretas para pavimentar a BR-319 demonstra uma omissão estatal nesse dever constitucional, pois impede que a população amazônica tenha acesso às mesmas condições de progresso econômico e social que são desfrutadas por outras regiões do Brasil.

Portanto, a pavimentação da BR-319 vai além de uma demanda logística e econômica. **Trata-se de uma necessidade constitucional**, essencial para a promoção da equidade regional, a garantia do desenvolvimento sustentável e a realização dos direitos fundamentais da população amazônica.

A continuidade do atual cenário de isolamento e exclusão compromete o projeto de nação previsto na Constituição Federal, tornando imperativa a adoção de medidas que assegurem a integração plena e o desenvolvimento justo e equilibrado da região Norte do Brasil.

IV.VII. Da Regularidade da Licença Prévia nº 672/2022 – IBAMA

A **Licença Prévia nº 672/2022**, expedida no âmbito do Processo Administrativo nº 02001.006860/2005-95, refere-se à pavimentação e restauração do trecho do km 250,7 ao km 656,4 da rodovia BR-319/AM.

Trata-se de ato administrativo dotado de presunção de legitimidade e veracidade, fruto de criterioso processo técnico conduzido por autoridade ambiental competente, que atestou a **viabilidade ambiental do empreendimento**, estabelecendo os condicionantes e diretrizes necessárias para sua futura execução.

Nesse sentido, cabe destacar que a Licença Prévia constitui etapa inicial e indispensável do licenciamento ambiental trifásico, prevista na **Resolução CONAMA nº 237/1997**, sendo o instrumento apto a aprovar a concepção e a localização do empreendimento, atestando sua viabilidade ambiental e estabelecendo as condicionantes que deverão ser atendidas para sua implementação.

Ocorre que, mesmo após a emissão da LP nº 672/2022, obstáculos indevidos vêm sendo impostos ao seu cumprimento, **impedindo que produza seus efeitos típicos e restringindo-lhe a eficácia de forma incompatível com os preceitos constitucionais já mencionados.**

Atualmente, o IBAMA aguarda que o DNIT apresente requerimento de Licença de Instalação, que deverá contar com documentos comprobatórios do cumprimento das condicionantes determinadas na Licença Prévia e outros documentos relacionados à etapa do processo.

Segundo o próprio IBAMA, em manifestação nos autos da ACP nº 1001856-77.2024.4.01.3200, a licença prévia em questão foi expedida em estrita observância das orientações técnicas da própria autarquia.

Os documentos técnicos que embasaram o licenciamento reconheceram a viabilidade ambiental do empreendimento, desde que observadas determinadas condicionantes, as quais foram incorporadas de forma compatível com as competências legais e operacionais do proponente do projeto.

A própria área técnica do IBAMA registrou, em pareceres oficiais, que as condicionantes aprovadas são suficientes para enfrentar os impactos ambientais diretos e indiretos do projeto. Ademais, foram mantidos dispositivos expressos na Licença Prévia quanto à necessidade de adoção de medidas de governança ambiental e territorial como pré-requisito para o avanço à próxima fase do licenciamento. Condicionantes específicas relativas à proteção de comunidades indígenas foram incluídas na licença, com destaque para a implementação de programas de vigilância territorial, fortalecimento institucional e apoio às atividades produtivas das comunidades impactadas, como os povos Mura, Apurinã e Munduruku.

No tocante à consulta prévia aos povos indígenas, o IBAMA atuou em estrita articulação com a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (FUNAI), órgão competente para conduzir esse procedimento. A FUNAI, por meio de ofício formal, atestou que o Componente Indígena dos Estudos de Impacto Ambiental (CI-EIA) estava apto à apresentação às comunidades envolvidas e, após realização da consulta, emitiu anuência à emissão da Licença Prévia, considerando que as comunidades indígenas impactadas aprovaram os estudos apresentados, desde que observadas as condições ali estabelecidas.

O Estudo de Impacto Ambiental (EIA), que embasa a licença, contempla análises relacionadas ao uso do solo, desmatamento, alterações microclimáticas,

sistemas de drenagem e medidas de adaptação a eventos climáticos extremos. A avaliação desses aspectos integra o conjunto de elementos técnicos que orientam a mitigação dos impactos e o planejamento das ações compensatórias, compatíveis com a natureza e o alcance do empreendimento em questão.

Importa frisar que a expedição da licença não autoriza, por si só, qualquer intervenção física na área da rodovia. Trata-se de etapa prévia e essencial à instrução do processo de licenciamento, sendo indispensável ainda o requerimento e a concessão da Licença de Instalação, que dependerá da demonstração do cumprimento integral das condicionantes fixadas.

Não há, portanto, qualquer perigo de dano ambiental iminente decorrente da vigência da licença, o que deve afastar a possibilidade de quaisquer instrumentos jurídicos que impliquem em sua suspensão.

A paralisação do processo de licenciamento, em verdade, comprometeria não apenas a continuidade dos procedimentos administrativos, mas também o planejamento de políticas públicas de infraestrutura e controle ambiental, dificultando a presença estatal em áreas vulneráveis e comprometendo o próprio meio ambiente.

Diante disso, a Licença Prévia nº 672/2022 deve ter sua segurança jurídica assegurada, não havendo qualquer razão jurídica ou fática que crie obstáculo para a produção integral dos seus efeitos.

V. DAS FUNDAMENTAÇÕES JURÍDICAS

O princípio da dignidade da pessoa humana é o fundamento essencial da Constituição Federal de 1988, consagrado expressamente no art. 1º, inciso III,

e representa o eixo central em torno do qual gravitam todos os direitos e garantias fundamentais.

Trata-se do valor intrínseco e inalienável do ser humano, que deve ser protegido e promovido pelo Estado em todas as suas ações e omissões. Assim, o Estado brasileiro tem o dever jurídico e moral de criar condições que assegurem a todos uma existência digna, o que compreende o acesso a infraestrutura, saúde, educação, mobilidade e oportunidades econômicas.

A não pavimentação da BR-319, ao perpetuar o isolamento da população amazônica e restringir o acesso a esses direitos, **fere diretamente o princípio da dignidade da pessoa humana**, resultando em omissão inconstitucional.

A doutrina constitucionalista corrobora essa compreensão, José Afonso da Silva, em sua obra *Curso de Direito Constitucional Positivo*, destaca que a dignidade da pessoa humana deve ser o alicerce de qualquer política pública, pois "o Estado existe para servir ao ser humano e promover condições para o pleno desenvolvimento de sua personalidade".

Para Barcellos (2012), a Constituição, ao partir do princípio mais fundamental exposto no art. 1º, III, "a República Federativa do Brasil [...] tem como fundamentos: [...] III – a dignidade da pessoa humana", utiliza na construção desse quadro temático várias modalidades de normas jurídicas: princípios e subprincípios de variados níveis de determinação e regras.

A dignidade humana, observa Bobbio (2002, p. 54), "é um princípio que possui características de irrenunciabilidade e intransmissibilidade e retrata o reconhecimento de que o indivíduo há de constituir o "objetivo primacial da ordem jurídica". Pode-se afirmar que a dignidade da pessoa humana é um conjunto de valores que exprime os direitos individuais, sociais e políticos de todos os cidadãos. Expõe Piovesan:

Dentre os fundamentos que alicerçam o Estado Democrático de Direito brasileiro, destaca-se a cidadania e a dignidade da pessoa humana (art.1º, incisos II e III). Vê-se aqui o encontro do princípio do Estado Democrático de Direito e dos direitos fundamentais, fazendo-se claro que os direitos fundamentais são um elemento básico para a realização do princípio democrático, tendo em vista que exerce uma função democratizadora. Os direitos fundamentais e o Estado Democrático de Direito são indissociáveis, assim como os direitos fundamentais e a dignidade humana são indissociáveis também (Piovesan, 2012, p. 26).

Têm-se, assim, os direitos fundamentais que têm como valor a dignidade da pessoa humana na qual o Estado Democrático de Direito se baseia e é através da efetivação desses direitos, constitucionalmente protegidos, que se tem um Estado garantidor da justiça social.

Assim, o Princípio da Dignidade Humana possui força normativa autônoma, ao ponto que intrinsecamente revela-se como parte elementar do constitucionalismo elevado à condição de Princípio Fundamental, destacando-se por possuir "relevância ímpar no ordenamento jurídico", pois se revela decisivo aos intérpretes e aplicadores da Constituição (ALVES, 2010, p. 118)

A dignidade humana, observa-se, é um princípio que possui características de irrenunciabilidade e intransmissibilidade e retrata, segundo Bobbio (2002), o reconhecimento de que o indivíduo há de constituir o "objetivo primacial da ordem jurídica" (p. 54). Assim, o Princípio da Dignidade Humana, estando na base da normatividade constitucional brasileira, possui, de acordo com Alves (2010), eficácia hermenêutica e normativa decisiva, sendo, portanto:

Eficaz não só para dirimir dúvidas interpretativas ou auxiliar no esclarecimento de preceitos normativos intra e extra constitucionais, especialmente no caso de colisão ou conflitos de direitos fundamentais, mas também para servir de fundamento autônomo para decisões no âmbito da jurisdição constitucional, especialmente no controle da

constitucionalidade dos atos normativos
infraconstitucionais (p. 106).

Sarlet (2009) afirma que se deve entender o princípio da dignidade da pessoa humana como o princípio que está na base do estatuto jurídico dos indivíduos, havendo de ser interpretado como individual e universal e a cada homem como se autônomo fosse estando, ainda, na base de todos os direitos constitucionalmente consagrados: direitos e liberdades tradicionais, de participação política, direitos dos trabalhadores e de participação social.

Para o autor, a dignidade da pessoa humana tem caráter multidimensional em condição de princípio e norma embasadora de direitos fundamentais:

Onde não houver respeito pela vida e pela integridade física e moral do ser humano, onde as condições mínimas para uma existência digna não forem asseguradas, onde não houver limitação do poder, enfim, onde a liberdade e a autonomia, a igualdade (em direito e dignidade) e os direitos fundamentais não forem reconhecidos e minimamente assegurados, não haverá espaço para a dignidade da pessoa humana e essa (a pessoa), por sua vez, poderá não passar de mero objeto de arbítrio e injustiças (Sarlet, 2009, p. 61).

A dignidade da pessoa humana transcende direitos básicos, abrangendo a realização de potencialidades pessoais e coletivas, o que só pode ocorrer em ambientes propícios ao acesso à educação, saúde e desenvolvimento econômico.

Vejamos entendimento jurisprudencial desta Suprema Corte:

STF

ARE 639.337 AgR
Rel Min. Celso de Mello
Julgado em 23/08/2011, 2ª
Turma, DJe 15/09/2011

A cláusula da reserva do possível – que não pode ser invocada, pelo poder público, com o propósito de fraudar, de frustrar e de inviabilizar a implementação de políticas públicas definidas na própria Constituição – encontra insuperável limitação na garantia constitucional do mínimo existencial, que representa, no contexto de nosso ordenamento positivo, emanção direta do postulado da essencial dignidade da pessoa humana. (...) A noção de "mínimo existencial", que resulta, por implicitude, de determinados preceitos constitucionais (CF, art. 1º, III, e art. 3º, III), compreende um complexo de prerrogativas cuja concretização revela-se capaz de garantir

condições adequadas de existência digna, em ordem a assegurar, à pessoa, acesso efetivo ao direito geral de liberdade e, também, a prestações positivas originárias do Estado, viabilizadoras da plena fruição de direitos sociais básicos, tais como o direito à educação, o direito à proteção integral da criança e do adolescente, o direito à saúde, o direito à assistência social, o direito à moradia, o direito à alimentação e o direito à segurança. Declaração Universal dos Direitos da Pessoa Humana, de 1948 (art. XXV).

Destarte, a não pavimentação da BR-319, ao impedir a circulação eficiente de pessoas e bens, nega à população local esses direitos básicos, especialmente o acesso a atendimento médico emergencial e educação de qualidade, o que compromete diretamente o exercício da cidadania plena.

Por fim, **a dignidade da pessoa humana está intrinsecamente ligada ao direito à saúde, assegurado pelo art. 196 da Constituição Federal.** A Crise do Oxigênio em Manaus, em 2021, evidenciou de forma trágica os efeitos negativos do isolamento logístico da região Norte. A falta de uma via terrestre pavimentada para transporte emergencial impediu o fornecimento adequado de insumos hospitalares, resultando em dezenas de mortes.

Outro aspecto relevante é a garantia do **direito à mobilidade (art. 5º, XV, da Constituição Federal)**, essencial para o exercício da cidadania plena. O isolamento logístico da região Norte restringe a liberdade de locomoção, dificultando o acesso a serviços essenciais como saúde, educação e segurança pública. Essa restrição compromete diretamente a efetivação dos direitos sociais assegurados pelo art. 6º da Constituição, que inclui saúde, educação, moradia, trabalho e transporte.

A falta de integração da região Norte ao restante do território nacional também afeta a soberania e a segurança nacional. A BR-319, ao conectar o Amazonas ao restante do Brasil, possui importância estratégica para a defesa da soberania sobre a Amazônia Ocidental, uma região de grande interesse internacional. Sua pavimentação é crucial não apenas para a economia local, mas

também para fortalecer a presença do Estado e garantir o controle efetivo sobre o território.

De mesma sorte, conforme descrito anteriormente, a Região Amazônica, tem passado reiteradamente por situações de secas extremas e estiagens históricas, que colocam a sua população em situação de isolamento absoluto, por vezes, sem acesso ao básico, como água potável e alimentos.

Tais situações asseveram que a omissão estatal em prover a pavimentação da BR-319, viola diretamente esse preceito, colocando vidas em risco e comprometendo o valor central da dignidade da pessoa humana.

Ademais, certo afirmar que a inviabilidade da integração entre os Estados afetados com os demais integrantes da Federação pela via rodoviária, **violam os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil**, vejamos:

Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;

II - **garantir o desenvolvimento nacional;**

III - erradicar a pobreza e a marginalização e **reduzir as desigualdades sociais e regionais;**

IV - **promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.**

O desenvolvimento nacional deve ser promovido de forma equilibrada, considerando as especificidades regionais e assegurando que todas as áreas do país participem do crescimento econômico e social.

Nesse sentido, críveis são as lições de Gilmar Mendes e Paulo Gonet:

Ante o risco de dilaceração interna, em virtude das angustiantes e crescentes desigualdades de fato verificadas na sua população, agravadas pelas pressões do crescimento demográfico e acentuadas pela concentração de renda que o sistema econômico ensejava, o Estado passou a assumir um papel ativo de redefinição social, com vistas a

prosseguir o ideal de integração nacional que também lhe compete. **O Estado de direito descobriu que lhe é essencial a busca da justiça social.** (g.n.)(MENDES; BRANCO, 2021, p. 104)

Salutares são as considerações de Cezar Luiz Bandiera, ao afirmar que:

As desigualdades sociais regionais, portanto, são mencionadas como algo a ser superado, reduzido, conforme previsão expressa do texto da Constituição Federal de 1988.

Destaca-se, ainda, o preâmbulo da Carta das Nações Unidas:

(...) **promover o progresso social** e melhores condições de vida de uma liberdade ampla e para tais fins, praticar a tolerância e viver em paz, uns com os outros, como bons vizinhos, e unir as nossas forças para manter a paz e a segurança internacionais (...) (g.n.)

Assim, a BR-319 desempenha um papel estratégico para a integração da Amazônia Ocidental ao restante do Brasil, facilitando o escoamento da produção da Zona Franca de Manaus (ZFM) e estimulando a diversificação econômica da região. Sem essa infraestrutura, a região Norte permanece isolada economicamente, com altos custos logísticos e reduzida atratividade para investidores.

A ausência da BR-319 compromete a competitividade da ZFM, afasta novas indústrias e restringe o desenvolvimento de setores produtivos alternativos, como o turismo e o agronegócio sustentável. Assim, a omissão na pavimentação da rodovia viola o objetivo de garantir o desenvolvimento nacional, pois impede que a região Norte contribua de forma plena para o crescimento econômico do país.

A redução das desigualdades sociais e regionais é um desafio histórico do Brasil, e a Amazônia Ocidental representa uma das regiões mais impactadas por essas disparidades. A não pavimentação da BR-319 agrava a pobreza e a

marginalização ao restringir o acesso da população local a serviços de saúde, educação e emprego.

Assim, Cezar Luiz Bandiera entende que “referido projeto não apenas alivia o isolamento geográfico dos estados do Norte, mas também promove a dignidade da pessoa humana” (BANDIERA, 2024, p. 258), de mesma sorte em que afirma que esses valores dialogam diretamente com o direito fundamental de ir e vir, pois relaciona-se diretamente ao acesso a oportunidades e recursos que permitem que todos os indivíduos participem plenamente da vida social e econômica de sua comunidade. O autor ainda aduz que:

(...) a igualdade neste contexto significa que todos, independentemente de gênero, origem ou condição socioeconômicas, devem ter a mesma capacidade de se deslocar e de acessar esses recursos e oportunidades. (BANDIERA, 2024)

O objetivo de promover o bem de todos impõe ao Estado o dever de assegurar condições para que todos os cidadãos, independentemente de sua origem geográfica, tenham acesso a direitos fundamentais e possam participar do desenvolvimento nacional.

A falta da BR-319 discrimina, de forma indireta, a população da região Norte, ao impedi-la de acessar bens, serviços e oportunidades disponíveis em outras regiões do Brasil.

Essa situação reforça preconceitos históricos em relação à Amazônia, frequentemente tratada como periferia econômica e social do país. Ademais, o isolamento imposto pela ausência da rodovia afeta desproporcionalmente comunidades indígenas, ribeirinhas e tradicionais, que enfrentam dificuldades extremas para acessar serviços públicos essenciais.

Sendo notório que há violação ao dever de não se criar distinções entre brasileiros, ao passo que negar a BR-319 à população amazônica é criar

uma concreta subcategoria de cidadãos, aos quais continua-se negando os mais básicos dos direitos e garantias fundamentais, em clara afronta ao **art. 19 da CF**:

Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios: (...)

III – criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si;

A promoção do bem de todos exige que o Estado corrija essas distorções, assegurando à região Norte infraestrutura adequada para que sua população tenha igualdade de condições no exercício da cidadania.

Nesse aspecto, é de fundamental relevância destacar que o **Art. 170 da Magna Carta** é claro ao estabelecer que a ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos uma existência digna.

Nesse aspecto, Bandiera conclui que:

Certamente a construção da BR-319 pode ser vista como uma ação alinhada a este comando constitucional objetivo, pois ao facilitar o acesso à mercados e centros produtores e ao aumentar a distribuição de produtos e a mobilidade de pessoas, **se potencializa o desenvolvimento econômico dos estados da região Norte e se promove a justiça social através da redução das desigualdades regionais.** (g.n.) (BANDIERA, 2024, p. 259)

Ainda nesse sentido, vejamos o Art. 174 da Constituição, *in verbis*:

Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

§ 1º A lei estabelecerá as diretrizes e bases do planejamento do desenvolvimento nacional equilibrado, o qual incorporará e compatibilizará os planos nacionais e regionais de desenvolvimento. (g.n.)

Salienta-se, ainda, tratar-se de hipótese prevista na competência da União, nos arts. 21, IX e 22, IX. Ressaltando, portanto, um grande déficit de atuação da União, ao não promover cumprimento da norma prevista no texto constitucional. Corrobora-se novamente ao que preceitua Bandiera, *in verbis*:

Por conseguinte, Executivo Federal deve reconhecer o potencial de vetor de desenvolvimento da rodovia, contribuindo para a redução do isolamento dos estados da região norte e promovendo uma maior equidade no acesso a oportunidades econômicas. A reconstrução da BR-319 não apenas se justifica pela necessidade de integração física econômica, mas também se alinha aos princípios constitucionais de promoção da justiça social e redução das desigualdades regionais. (BANDIERA, 2024, p. 260)

Assim, a pavimentação da BR-319 se revela não apenas uma questão de infraestrutura e logística, mas uma necessidade constitucional inadiável, essencial para garantir a efetivação do princípio da dignidade da pessoa humana, a promoção do desenvolvimento sustentável, a integração nacional e a redução das desigualdades regionais.

Por derradeiro, destaca-se, ainda, que nos últimos 20 anos, a BR-319 tem sido objeto de diversas ações judiciais, **gerando um histórico de decisões conflitantes que inviabilizaram a retomada definitiva das obras**. Essa insegurança jurídica reflete não apenas a complexidade da infraestrutura em regiões sensíveis do ponto de vista ambiental, mas também a ausência de um marco regulatório claro e de decisões judiciais unificadas, o que cria um ambiente de incerteza para investidores, comunidades locais e o próprio Estado.

Além desses marcos, a insegurança jurídica em torno da BR-319 também se manifesta na divergência de entendimentos entre instâncias do Poder Judiciário, o que compromete a coerência jurisprudencial e impede a consolidação de uma linha de decisão estável. Decisões judiciais contraditórias geram desconfiança em investidores, atrasam o cronograma de obras e afetam

negativamente a economia regional, que depende da rodovia para garantir competitividade logística e atração de investimentos.

Outro fator relevante é a falta de segurança jurídica para as comunidades locais, que vivem em constante incerteza quanto ao futuro da rodovia e às suas implicações socioambientais. A ausência de uma decisão definitiva e vinculante do Supremo Tribunal Federal (STF) amplia a sensação de abandono e dificulta o acesso da população amazônica a direitos fundamentais, como saúde, educação e mobilidade.

Portanto, a insegurança jurídica gerada pelas decisões conflitantes em torno da BR-319 compromete o desenvolvimento econômico da região Norte, perpetua a exclusão social e enfraquece a soberania nacional sobre a Amazônia Ocidental.

A superação desse cenário depende da intervenção do STF, que, ao proferir uma decisão definitiva e vinculante, poderá garantir segurança jurídica, previsibilidade institucional e a concretização dos direitos fundamentais da população amazônica.

DA MEDIDA CAUTELAR

O procedimento de tramitação da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental, regulamentado pela Lei nº 9.882/99, admite a concessão de medida liminar monocraticamente pelo Ministro relator, nos termos do art. 4º, § 1º da norma em comento.

Por se tratar de norma de natureza processual, a ausência de detalhamento dos requisitos específicos para o deferimento da medida cautelar no artigo 4º da Lei nº 9.882/99 comporta suplementação pelo artigo 300 do Código de Processo Civil de 2015, o qual exige a concomitância do *fumus boni iuris* e do *periculum in mora*.

A plausibilidade do direito (*fumus boni iuris*) se assenta nas razões expostas ao longo da presente petição inicial e nos dados fáticos aportados.

O *periculum in mora*, por sua vez, também é evidente, ao passo que as omissões que postergam a devida pavimentação da BR-319, já duram mais de três décadas, comprometendo a eficácia de preceitos fundamentais consagrados na Constituição Federal, especialmente aqueles relativos à **dignidade da pessoa humana (art. 1º, III)**, à **redução das desigualdades regionais e sociais (art. 3º, inc. III)**, e à **ordem econômica (art. 170)**.

Assim, para o presente caso, cabe destacar que a Licença Prévia (LP) nº 672/2022 constitui etapa inicial e indispensável do licenciamento ambiental trifásico, prevista na Resolução CONAMA nº 237/1997, sendo o instrumento apto a aprovar a concepção e a localização do empreendimento, atestando sua viabilidade ambiental e estabelecendo as condicionantes que deverão ser atendidas para sua implementação.

Segundo o próprio IBAMA, em manifestação de ID. 212795972 nos autos da ACP nº 1001856-77.2024.4.01.3200 (anexo aos autos) a licença prévia em questão foi expedida em estrita observância das orientações técnicas da própria autarquia, **tanto que houve recente julgado no referido processo que manteve a eficácia da Licença Prévia (LP) nº 672/2022** emitida no processo Ibama nº 02001.006860/2005-95, para o empreendimento BR 319/AM - Trecho Porto Velho/RO - Manaus/AM, que visa à pavimentação e à restauração do trecho rodoviário do km 250,7 ao km 656,4", autorizando, ainda, o prosseguimento do processo de licenciamento.

Destarte, requer a segurança jurídica necessária para que este egrégio Supremo Tribunal Federal **assegure a eficácia jurídica e a produção integral dos efeitos próprios e típicos da Licença Prévia nº 672/2022, emitida no processo IBAMA nº 02001.006860/2005-95**, relativa ao empreendimento BR-

319/AM – trecho do km 250,7 ao km 656,4, enquanto durar todo o trâmite processual desta ADPF.

Ressalte-se, que tal medida não tem o condão de suprimir etapas do processo de licenciamento, tampouco substitui a análise técnica própria da Administração. Visa, sim, garantir que o ato administrativo regularmente emitido produza seus efeitos próprios e típicos, livre de entraves inconstitucionais, abusivos ou desproporcionais, assegurando-se a autoridade do próprio Estado e o respeito aos preceitos fundamentais da República.

DOS PEDIDOS

Ante o exposto, requer-se:

- 1 O recebimento da presente Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental, **concedendo-se, imediatamente, medida cautelar** para que este egrégio Supremo Tribunal Federal assegure a eficácia jurídica e a produção integral dos efeitos próprios e típicos da Licença Prévia nº 672/2022, emitida no processo IBAMA nº 02001.006860/2005-95, relativa ao empreendimento BR-319/AM – trecho do km 250,7 ao km 656,4, enquanto durar todo o trâmite processual desta ADPF;
- 2 Após a decisão acerca do pedido liminar pelo Egrégio Supremo Tribunal Federal, **a intimação às autoridades responsáveis**, principalmente do Ministério dos Transportes, Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), no prazo de 10 (dez) dias;
- 3 A **notificação** do Procurador-Geral da República e do Advogado-Geral da União, para que se manifestem na forma do art. 52 do Regimento Interno do Supremo Tribunal Federal;
- 4 No mérito, que seja julgada **totalmente procedente** a presente ADPF, para:

4.1. Reconhecer a existência de lesão e ameaça a preceitos fundamentais da Constituição Federal, notadamente aqueles relativos à dignidade da pessoa humana (art. 1º, III), à redução das desigualdades regionais e sociais (art. 3º, inc. III), e à ordem econômica (art. 170) de forma a promover o desenvolvimento regional sustentável e a integração da região amazônica;

4.2. Declarar, com efeito erga omnes, que é dever do Poder Público, em todas as suas esferas e competências, garantir o prosseguimento regular, célere e constitucional de todas as etapas do licenciamento ambiental e da efetivação de políticas públicas estatais que garantam a pavimentação completa da Rodovia BR-319;

Termos em que,
Pede deferimento.

Brasília/DF, 03 de abril de 2025.

André Felipe Moraes Matos

OAB/DF 70.564

OAB/AM A2011