



Número: **1027587-72.2024.4.01.0000**

Classe: **SUSPENSÃO DE LIMINAR E DE SENTENÇA**

Órgão julgador colegiado: **Corte Especial**

Órgão julgador: **Gab. Presidência**

Última distribuição : **16/08/2024**

Valor da causa: **R\$ 0,00**

Processo referência: **1001856-77.2024.4.01.3200**

Assuntos: **Obras Públicas, Legitimidade Ativa, Tutela Inibitória (Obrigação de Fazer e Não Fazer)**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **NÃO**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Procurador/Terceiro vinculado
DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES (REQUERENTE)	
UNIÃO FEDERAL (REQUERENTE)	DIOGO PALAU FLORES DOS SANTOS (ADVOGADO)
JUIZO FEDERAL DA 7A VARA DA SEÇÃO JUDICIARIA DO AMAZONAS (REQUERIDO)	
Ministério Público Federal (FISCAL DA LEI)	

Documentos				
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo	Polo
423391566	22/08/2024 20:56	Decisão Monocrática Terminativa	Decisão Monocrática Terminativa	Interno



Tribunal Regional Federal da 1ª Região
Gab. Presidência

PROCESSO: 1027587-72.2024.4.01.0000 **PROCESSO REFERÊNCIA:** 1001856-77.2024.4.01.3200

CLASSE: SUSPENSÃO DE LIMINAR E DE SENTENÇA (11555)

POLO ATIVO: DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES e outros

REPRESENTANTES POLO ATIVO: DIOGO PALAU FLORES DOS SANTOS - RS63643

POLO PASSIVO: JUIZO FEDERAL DA 7ª VARA DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO AMAZONAS

DECISÃO

Trata-se de pedido de suspensão de liminar, formulado pela União e pelo Departamento de Infraestrutura de Transportes - DNIT, em face de decisão proferida pelo Juízo da 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas (ID 2128682947).

A decisão impugnada suspendeu os efeitos do ato de Licença Prévia n. 672/2022, a qual fora emitida pelo IBAMA, paralisando a reconstrução e asfaltamento do “trecho do meio” (ou “trecho 3” ou “segmento C”) da BR-319 (do km 250,7 ao km 656,4). Na origem, a ação civil pública foi ajuizada pelo Laboratório do Observatório do Clima, que se insurgiu contra a concessão de licença, sustentando a necessidade de prévia governança ambiental à emissão da licença prévia; ausência de medidas condicionantes satisfatórias e suficientes a prevenir a degradação ambiental; ausência de estudos sobre impactos climáticos no processo de licenciamento; e ausência de consulta prévia aos povos tradicionais e indígenas afetados pelo empreendimento. Transcrevo excerto dos principais fundamentos da decisão:

Está demonstrado o perigo de dano irreparável e irreversível (periculum in mora), caso não haja imediata suspensão da Licença Prévia nº 672/2022. Há indicativos claros de que a simples expectativa pública de retomada das obras de recuperação e pavimentação da rodovia é capaz de provocar uma corrida pela ocupação de novas áreas de floresta, com aumento do desmatamento no entorno e agravamento do estado de fragmentação da Floresta Amazônica, o que retroalimenta o processo de fragilização e degradação do bioma. Já no Relatório de Vistoria nº 050/2007–COAIR/CGLIC/DILIC/IBAMA (id. 2000555158 – fls. 39/45), a autarquia ambiental registrou “num prazo de apenas dois anos, a ocupação da faixa de domínio da rodovia BR-319 se intensificou rapidamente, podemos vislumbrar que com o andamento de sua pavimentação haverá uma problemática mais intensa quanto à grande procura de terras no seu entorno, processo de grilagem, ocupação de terras públicas, implantação de pastagens, construção de ramais e estradas particulares parindo da rodovia, e com a conseqüente expansão das áreas desmatadas”.

Estas constatações técnicas são condizentes com a alegação do autor, no sentido de que, apenas com o anúncio da pavimentação, teria ocorrido expressivo aumento do desmatamento no entorno da rodovia, o que demonstra a presença de dano atual, razão pela qual a suspensão da Licença Prévia nº 672/2022 é imprescindível para evitar a consolidação de graves e irreversíveis danos ao meio ambiente. Somada a esta circunstância, no id. 2136202398, o autor informou que no dia 10/06/2024 o DNIT juntou ao procedimento de licenciamento ambiental o plano básico ambiental (PBA), que seria a última etapa antes da concessão da licença de instalação.



Este evento é recente, renovando a urgência no deferimento da tutela antecipatória. Aliás, o prosseguimento do licenciamento, com claros vícios de nulidade, inconstitucionalidade e ilegalidade, em atos e etapas anteriores, contamina os atos administrativos que se sucedem, ao tempo em que incrementa as expectativas de rápida recuperação da rodovia, ditando os parâmetros para ocupação predatória das áreas adjacentes, sem que preexistia viabilidade ambiental. Sem a perspectiva de presença perene do Poder Público na região e sem políticas e estruturas públicas com capacidade para evitar uma tragédia ambiental anunciada e registrada por documentos técnicos de mais de quase duas décadas, fica demonstrado o risco de dano irreversível à Floresta. Corrobora esta circunstância o Parecer Técnico nº 9031197/2020-NLAAM/ DITEC-AM/SUPES-AM, que analisou o 2º EIA_RIMA, 30/12/2020 (id. 2000555190), no qual o IBAMA destacou:

“(...) A geração de expectativas do empreendimento e a atração de mão de obra podem representar transtornos para as comunidades próximas da rodovia, como a transmissão de doenças, por exemplo, além de grilagem de terras e desmatamento, pressionando as comunidades que existem, na região do empreendimento. As comunidades de Igapó-Açu e Realidade são as mais próximas e que demandam medidas adequadas para evitar transtornos das obras de pavimentação e da operação da rodovia.”

Está demonstrado o risco de agravamento de conflitos sociais, decorrentes da corrida por recursos naturais, ocupação de terras, exploração madeireira, dentre outras atividades que são projetadas para ocorrer, no cenário de insuficiente presença do Estado.

A intensificação de degradação e desmatamentos, além da perda de cobertura florestal de um dos principais biomas do planeta, resulta em perda de biodiversidade de fauna e flora, perda de disponibilidade hídrica, perda de serviços atrelados à mitigação e adaptação climática, intensificação das emissões de GEE, suprimindo sumidouros de carbono, dentre outros graves e irreversíveis danos que, em sinergia uns com os outros, podem levar a Floresta Amazônica ao ponto de não retorno, privando presentes e futuras gerações dos relevantes serviços ecossistêmicos prestados pela floresta.

O dever de proteção da Floresta Amazônica vincula o agir do Estado, nas três esferas de poderes da República (art. 225, caput e §4º da CRFB), tratando-se de patrimônio nacional de natureza fundamental e indisponível. Por consequência, não é dado ao administrador desconsiderar a inviabilidade do empreendimento, para dar prosseguimento ao licenciamento ambiental das obras da BR- 319, a despeito de todas as evidências técnicas e científicas apontarem para um cenário de políticas públicas ambientais estruturalmente insuficientes, ineficientes e incapazes de evitar os graves danos que decorrem da intensificação do desmatamento, na região de entorno da BR-319.

Em assim agindo, incorre em violação do direito humano ao meio ambiente equilibrado e sadio, direito este que condiciona o usufruto de outros direitos humanos, dentre os quais destaco o direito à vida digna e à saúde. Na mesma medida, incorre em violação do princípio da proibição do retrocesso em matéria ambiental, pela diminuição de qualidade e disponibilidade de bens e serviços florestais às presentes e futuras gerações.

A União e o DNIT alegam: a) há grave lesão à ordem pública, porquanto o Poder Judiciário teria interferido no âmbito do exercício legítimo e fundamentado de competência do Poder Executivo; b) o juízo promoveu análise equivocada, ignorando Relatório produzido pelo Grupo de Trabalho instituído em 2023, por força da Portaria 1.109, de 16 de novembro de 2023, do Ministério dos Transportes; c) o DNIT vem



participando ativamente em reuniões com todos os atores a fim de munir de informações para a melhor condução do processo de licenciamento ambiental ao longo da vigência de tal Grupo de Trabalho; d) a fase atual do licenciamento é etapa de Licença Prévia, cujo objetivo principal é avaliar a viabilidade ambiental do empreendimento; e) não haverá qualquer prejuízo ambiental com a retirada da suspensão dos efeitos da Licença Prévia n. 672/2022 – ao contrário, a sua suspensão, sim, gerará efeitos em cascata em diversas ações ao poder público; vi.) a determinação da suspensão da Licença Prévia n. 672/2022, emitida pelo IBAMA ao DNIT, após quase 20 anos de estudos, planejamentos e adoção das medidas mitigadoras cabíveis, sem maiores considerações acerca dos elementos mais recentes apresentados acima e sob uma perspectiva unilateral dos interesses envolvidos; e f) a decisão desconsidera o conhecimento técnico e o planejamento administrativo organizacional de órgãos e entidades com competência adequada para a análise ambiental.

O pedido principal formulado é de suspensão da referida decisão proferida pelo MM. Juízo 7ª Vara Federal Ambiental e Agrária da Seção Judiciária do Amazonas, bem como a declaração de que os efeitos da suspensão deferida sejam mantidos até o trânsito em julgado no processo principal.

É o relatório. Decido.

De início, firmo que a decisão ora discutida pode ser objeto de recurso de agravo de instrumento, seara na qual os aspectos processuais e meritórios da suspensão da licença prévia podem ser avaliados. Porém, nos autos do processo n. 1001856-77.2024.4.01.3200, não consta até o momento petição que noticie a interposição do aludido recurso.

A suspensão de liminar e sentença (SLS) é instituto reservado pelas Leis n. 8.437/92 e 12.016/09 às pessoas jurídicas de direito público, ao Ministério Público e aos particulares delegatários de serviço público, para evitar a consumação de danos públicos graves. O remédio não se presta a rever genericamente o que foi decidido, tendo como objeto específico a aferição de manifesto interesse público, de modo a se evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas. Veja-se, no ponto, a dicção do art. 4º da Lei n. 8.437/1992:

Art. 4º Compete ao presidente do tribunal, ao qual couber o conhecimento do respectivo recurso, suspender, em despacho fundamentado, a execução da liminar nas ações movidas contra o Poder Público ou seus agentes, a requerimento do Ministério Público ou da pessoa jurídica de direito público interessada, em caso de manifesto interesse público ou de flagrante ilegitimidade, e para evitar grave lesão à ordem, à saúde, à segurança e à economia públicas. (Grifei).

Marcelo Abelha Rodrigues observa que "as razões para se obter a sustação da eficácia da decisão não estão no conteúdo jurídico ou antijurídico da decisão concedida, mas na sua potencialidade de lesão ao interesse público", pois "o requerimento de suspensão de execução de decisão judicial não deve ser caracterizado como sucedâneo recursal", sobretudo porque "o objeto do incidente se restringe à suspensão dos efeitos da decisão por suposta iminência de grave lesão ao interesse público" (Suspensão de Segurança: suspensão da execução de decisão judicial contra o Poder Público. 5ª ed.. Indaiatuba, SP. Editora Foco. 2022).

Portanto, o pedido de contracautela deve ser centrado na ocorrência de risco, potencial ou iminente, a um dos bens protegidos pela legislação de regência. Por consistir em medida de caráter excepcional, cabe ao requerente demonstrar, de forma efetiva, a caracterização de grave e iminente lesão aos bens jurídicos tutelados.

No caso, considero que não estão demonstrados, nesse momento processual, os supostos danos aventados pela União e pelo DNIT.



Consoante firmado nos autos, os estudos sobre a pavimentação da BR-319 remontam há algumas décadas, tendo sido postas relevantes razões jurídicas na decisão impugnada. O juízo da 7ª Vara da SJAM pontuou que o fato da concessão da licença prévia ensejou aumento de desmatamento e degradação ambiental, sendo imperiosa também, nessa fase, a oitiva das comunidades indígenas envolvidas, nos termos e no formato da Convenção OIT/169.

Segundo as razões apresentadas, o Grupo de Trabalho organizado para tratar da questão assinalou que várias medidas são necessárias para impedir que se acentue o desmatamento no entorno da BR-319, sendo factível considerar-se que o próprio avanço da expectativa da obra agrave o estado de coisas lesivo ao meio ambiente, caso não se avance com as medidas mitigatórias e preventivas. Reproduzo, novamente, os fundamentos declinados na origem:

Além de sugerir a execução de um Plano de Proteção e Implementação das Unidades de Conversação da BR-319, o GT apresentou um rol de medidas consideradas essenciais para impedir o avanço do desmatamento e a descaracterização do Bioma Amazônico. Dentre as medidas, está expressa a necessidade de: a) implementação de Unidades de Conservação da BR-319; b) implantação imediata de ações interinstitucionais de proteção e vigilância para área de influência da BR-319; c) sinalização e demarcação das Unidades de Conservação e Projetos de Assentamentos Rurais na área de influência da BR-319; d) elaboração e execução de um Plano de Desenvolvimento e Regularização Fundiária para as áreas ao longo da BR-319; e) elaboração e execução pelos órgãos ambientais estaduais, da regularização ambiental das propriedades particulares identificadas, assim como dos Projetos de Assentamentos Rurais; f) levantamento, organização e disponibilização de informações geográficas relacionadas aos órgãos públicos com ações de desenvolvimento previstas ao longo do eixo da BR-319; g) garantir, no processo de licenciamento ambiental de recuperação da rodovia, a manutenção de conectividade das áreas naturais relevantes, através do estabelecimento de modelos de engenharia apropriados; h) fortalecer as principais instituições responsáveis pela gestão das áreas de influência da BR-319; i) formulação e implementação de programas estratégicos com vistas ao desenvolvimento social e econômico da região, tais como ecoturismo e agroextrativismo; e j) formação de um Comitê Gestor para planejar, acompanhar e monitorar a implementação dessas e outras ações previstas para região. Como se pode observar, o grupo de trabalho deixou clara a necessidade de providências estruturantes para efetiva governança socioambiental da região de entorno da BR-319, com vistas a impedir os principais impactos danosos previstos para a obra: potencialização do desmatamento e degradação ambiental, recrudescimento dos ilícitos associados à atividade madeireira e grilagem de terras, descontrole na ocupação do território Amazônico e, por consequência, perda da biodiversidade de fauna a flora, pressão sobre recursos naturais e comprometimento da integridade ecossistêmica da Floresta Amazônica.

Tratando-se de matéria ambiental, dada a vigência do princípio constitucional da prevenção, a dúvida sobre os impactos gerados no meio ambiente recomenda ao gestor o *não agir*, a prudência, de modo que o perigo à ordem pública não se faz presente pela suspensão acautelatória do avanço das obras, mas sim pelo seu avanço sem as medidas estruturais que, já hoje, se fazem necessárias. Demais disso, o estado da BR-319 não se fez alterar recentemente, tratando-se de obra que, há muito, vem sendo ponderada e discutida. O deslinde da causa, assim, deve ocorrer perante os juízos competentes em 1º e 2º graus, não se tratando de hipótese que exija a intervenção excepcional característica do instrumento da suspensão.

Portanto, tendo em vista que a suspensão de liminar e sentença não pode fazer as vezes de recurso processual, não enxergo impactos na decisão que demandem antecipação de juízos meritórios, os quais devem ser feitos no julgamento do recurso de agravo de instrumento.



Ante o exposto, **indefiro** o pedido de suspensão de liminar.

Publique-se. Intimem-se.

Brasília, na data da assinatura eletrônica.

Desembargador Federal **JOÃO BATISTA MOREIRA**

Presidente do Tribunal Regional Federal da 1ª Região

