



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
Procuradoria da República no Pará

Núcleo da Cidadania (NUCID)

11º Ofício (Saúde, Educação, Habitação, Previdência, Consumidor e Ordem Econômica)

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ FEDERAL DA 1ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO
JUDICIÁRIA DO PARÁ**

Processo de autos nº: 1032520-67.2020.4.01.3900

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, no uso de suas atribuições institucionais, vem, tempestiva e respeitosamente, perante Vossa Excelência, irresignado com a r. sentença (ID 2269086785), que julgou improcedente a presente Ação Civil Pública, interpor recurso de **APELAÇÃO**, na forma das razões anexas, de acordo com o art. 1.009 e seguintes do Código de Processo Civil (CPC), requerendo que, após as formalidades legais, sejam os autos remetidos ao Egrégio Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1ª Região).

Belém/PA, 21 de agosto de 2026.

PATRICK MENEZES COLARES

Procurador da República

EGRÉGIO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO

Processo n.º **1032520-67.2020.4.01.3900**

Apelante: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL.

Apelados: DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT); UNIÃO FEDERAL.

Colenda Turma,
Douto Relator,
Ilustre Procurador Regional da República,

1. DA TEMPESTIVIDADE DO RECURSO

O Ministério Público Federal tomou ciência da r. sentença ID. 2269086785 (intimação 467570853) em 20 de julho de 2026. Conforme a inteligência do art. 1.003, § 5º c/c arts. 180 e 219 do Código de Processo Civil, é de 30 (trinta) dias úteis o prazo para apresentação de recurso de apelação pelo Ministério Público. Dessa forma, e considerando, ainda, os feriados estaduais e regimentais dos dias 10 e 11 de agosto deste ano, referentes ao Dia do Direito (Lei nº 5010/66 c/c Portaria SJP-Dirf 9/2026), verifica-se que o prazo para interposição de recurso findará em 2 de setembro de 2026. Por esses motivos, é tempestivo o presente recurso.

2. DA SÍNTESE PROCESSUAL

Cuida-se de Ação Civil Pública ajuizada em face do DNIT e da UNIÃO, tendo por objeto a realização de obras de infraestrutura e pavimentação em toda a extensão da rodovia BR-422 (Transcimetá), localizada no Estado do Pará, atravessando os Municípios de Novo Repartimento, Baião, Oeiras do Pará, Tucuruí, Cametá e Limoeiro do Ajuru.

O cerne dos pedidos da petição inicial incluem a condenação do “DNIT a: i) pavimentar a BR-422, incluindo as estradas vicinais; ii) implantar sinalização vertical e horizontal na Rodovia, inclusive nas pontes; e iv) revitalizar as pontes existentes na BR-422” e da UNIÃO para incluir “no orçamento dos exercícios financeiros seguintes montantes necessários à realização das obras de pavimentação da BR-422”.

Após a regular instrução do feito, o MM. juízo *a quo* prolatou a r. sentença ID. 2269086785, julgando improcedente a ação, por entender não demonstrada a omissão administrativa antijurídica ou mora desarrazoada por parte dos requeridos, tendo a administração adotado providências mínimas para enfrentar a situação, “observadas as limitações técnicas, operacionais e orçamentárias inerentes à execução dessa espécie de política pública”.

Respeitosamente, discorda-se do entendimento esposado pelo juízo sentenciante, pelas razões a seguir expostas.

3. DAS RAZÕES RECURSAIS

O juízo *a quo*, ao invocar o Tema 698, de Repercussão Geral, do STF, na sentença ora guerreada, aduz (ID. 2269086785, p. 7):

“Demonstrada a existência de dever jurídico específico imposto ao Poder Público, aliado à omissão injustificada ou à mora administrativa desarrazoada capaz de comprometer a efetividade do direito fundamental ao trânsito seguro, mostra-se legítima a atuação jurisdicional para determinar a adoção das providências necessárias à cessação da situação ilícita, preservando-se, contudo, a margem de discricionariedade administrativa quanto à definição dos meios técnicos e das escolhas administrativas compatíveis com o cumprimento da decisão judicial”.

Na sequência, conclui que o DNIT tem adotado providências administrativas “concretas e regulares destinadas à manutenção da trafegabilidade da rodovia”, o que afastaria o quadro de “omissão administrativa antijurídica apta a justificar a excepcional intervenção jurisdicional pretendida”.

Ocorre que, *data maxima venia*, as medidas adotadas pela autarquia ré estão longe de eliminar o estado crítico de coisas que motivou a propositura da presente Ação Civil Pública.

A r. sentença pondera que houve contratação, pelo DNIT, de serviços de manutenção. Ocorre que o objeto principal da presente ação é a pavimentação de toda a extensão da rodovia, o que não aconteceu, nem tem previsão objetiva de acontecer.

A Rodovia Transcarnetá possui extensão aproximada de 336 quilômetros, dos quais somente 60 foram asfaltados.

Isto quer dizer que a informação de que “o DNIT concluiu e entregou a obra”, exposta na sentença, refere-se a menos de 20% da extensão total da rodovia, segundo o Relatório de Análise Pericial (ID. 2125304725, p. 12):

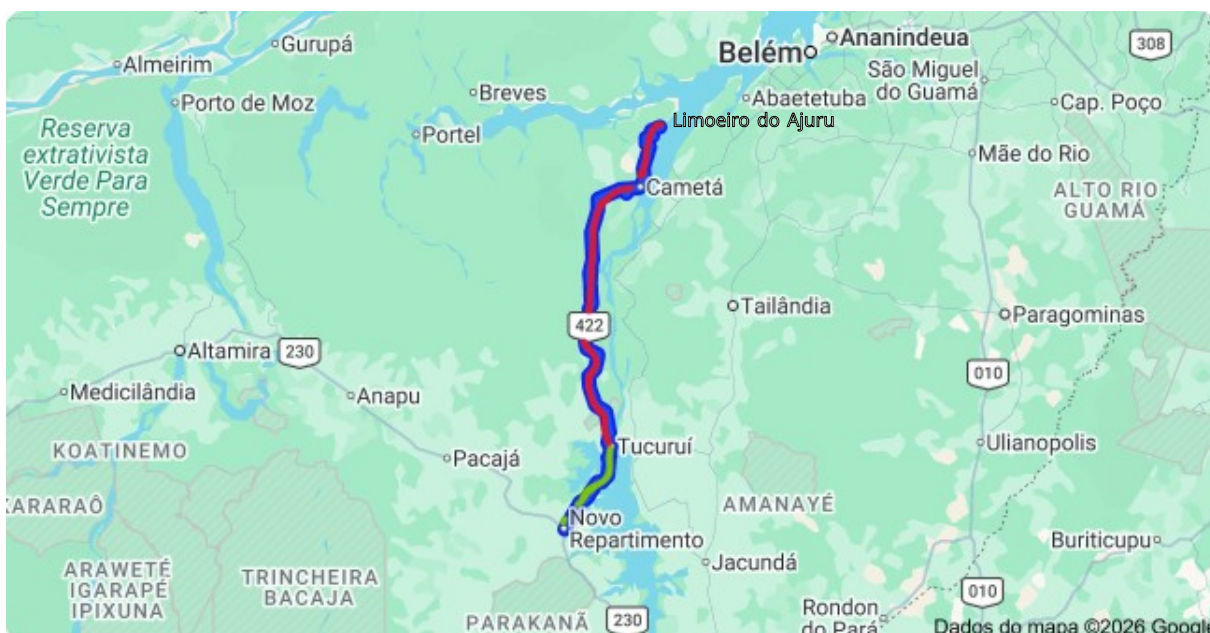


Figura 1: O destaque em azul anil, no mapa, representa todo o percurso da BR-422. Em verde, o trecho de Novo Repartimento a Tucuruí, pavimentado. Em vermelho, o trecho não pavimentado, de Tucuruí a Limoeiro do Ajuru, ressalvado o pequeno trecho urbano que atravessa a cidade de Cametá.

É verdade que o segmento que interliga os municípios de Novo Repartimento e Tucuruí foi efetivamente asfaltado, mas isto não afasta ou relativiza o estado de precariedade e insegurança viária testemunhado diariamente pelas populações que dependem dos demais 276 quilômetros de estrada de terra entre os municípios de Tucuruí a Limoeiro do Ajuru.

Em reuniões extrajudiciais realizadas na tentativa de buscar uma solução consensual ao conflito, o DNIT sinaliza que o enorme trecho não pavimentado não ostenta prioridade política ou institucional para a administração pública.

No entanto, apesar da alegada ausência de relevância econômica do trecho, são muitas as pessoas que dependem daquela estrada para trabalhar e acessar os direitos mais básicos garantidos ao ser humano.

Segundo o Parecer Técnico 616/2019 (ID. 387939869, p. 4), a “BR-422 é responsável pelo abastecimento da região, além de ser via de acesso para Reserva Indígena Assurini do Trocará e Resex Ipaú-Anilzinho, e outras comunidades. Apresenta tráfego misto de veículos, sendo intenso o volume de caminhões na rodovia”.

A extinção da presente ação significa perpetuar a situação de abandono a qual estas populações foram condenadas pelo simples fato de não residirem no corredor

logístico prioritário segundo a administração pública.

Nesse ponto, cumpre registrar a existência do movimento “Grito da BR-422”, dedicado ao compartilhamento de registros fotográficos e audiovisuais a fim de dar visibilidade à causa e sensibilizar as autoridades competentes.

Na página, disponível no Facebook, no endereço <https://www.facebook.com/people/Grito-da-BR-422-asfalto-j%C3%A1/61570247754410/>, é possível visualizar dezenas de fotos e vídeos atualizados que demonstram o estado crítico da estrada, marcada por lamaçais, crateras e trechos praticamente intrafegáveis.

Tais condições colocam em risco a vida e a segurança da população local, além de gerarem prejuízos econômicos com o atraso no transporte de passageiros e no escoamento de mercadorias. Apenas como exemplo, destaca-se:



Grito da BR 422 - asfalto, já

1 de junho · 🌐

...

A BR-422 nos condena ao isolamento: até quando seremos invisíveis?

Hoje não foi apenas mais um dia de indignação na Transcarnetá (BR-422); foi um dia de colapso induzido pelo abandono. O que estamos vivenciando ao longo de toda a extensão desse projeto de rodovia não é apenas um problema de infraestrutura, é uma violação escancarada dos nossos direitos mais básicos.

Os enormes atoleiros e as verdadeiras crateras que tomaram conta da estrada ditaram o ritmo de um dia trágico para a nossa região:

Educação interrompida: Centenas de alunos foram impedidos de estudar porque os ônibus escolares simplesmente não conseguem trafegar. O futuro dos nossos jovens está retido na lama.

Saúde em risco: Pacientes que precisavam de atendimento de urgência ou consultas eletivas tiveram sua integridade física e sua saúde gravemente comprometidas pelas condições desumanas do trajeto. Estrada ruim também mata.

Colapso econômico: Nossos empresários e caminhoneiros acumulam prejuízos astronômicos com veículos depredados e mecânica destruída. Para piorar, o comércio local — que pulsa graças à força da produção agrícola — viveu hoje um dos dias mais fracos de movimentação. Sem escoamento, a economia sangra.

Serviço público travado: Funcionários públicos não conseguiram chegar aos seus postos de trabalho, deixando a população desassistida em serviços essenciais.

Não estamos pedindo um favor. O direito de ir e vir é constitucional. O acesso à saúde, à educação e ao trabalho não pode depender do clima ou da sorte de conseguir atravessar um lamaçal. Pagamos impostos e recebemos em troca o isolamento e o desrespeito.

A situação da BR-422 passou do limite do suportável. É caso de urgência social e econômica!

Exigimos uma intervenção imediata e definitiva dos órgãos competentes. A região não aguenta mais promessas paliativas.

Chamamos a atenção das autoridades:

👉 **Ministério Público Federal - MPF** Ministério dos Transportes DNIT -

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

É preciso fiscalizar o descaso e exigir a aplicação dos recursos públicos na garantia da trafegabilidade e da dignidade do nosso povo! **Ver menos**





Grito da BR 422 - asfalto, já

22 de maio · 🌐

GRITO DA BR-422: ATÉ QUANDO VAMOS ACEITAR ESSE TRABALHO IMUNDO NA NOSSA ESTRADA? ... [Ver mais](#)



👍👎 602

94 45



Grito da BR 422 - asfalto, já

19 de maio · 🌐

Alô, **Ministério Público Federal - MPF**, obrigue o DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e a União adotarem medidas de manutenção, restauração e o ASFALTAMENTO da BR-422, a Transcmetá, entre os municípios de Tucuruí e Limoeiro do Ajuru, no nordeste do Pará.

A precariedade da estrada deve servir de motivação para que o egrégio MPF ingresse com ação judicial contra a União e o Dnit, salvaguardando os direitos do povo de ir e vir com segurança e dignidade.

A falta de asfalto, a deficiência na drenagem e a ausência de manutenção no trecho isolam moradores da região e comprometem o deslocamento de ambulâncias, o acesso de estudantes às escolas, a segurança pública e o abastecimento de produtos básicos.

Que a Justiça reforce, que o transporte é um direito social e estabeleça uma série de prazos para que o poder público atue, sob pena de sanções.

#MPF #Transporte #Transcmetá #Estrada #Justiça_Social [Ver menos](#)



👍 555

74 64





Também não é por acaso que as pontes de madeira constituem objeto da presente ação, uma vez que representam maior fragilidade e risco aos transeuntes:



Em resposta à postagem de 1º de junho de 2026 na página, uma usuária do Facebook comentou:

"Essa é a realidade enfrentada diariamente pela população. Estradas em condições precárias comprometem o direito de ir e vir, colocam vidas em risco e dificultam o acesso à saúde, educação e trabalho. Infraestrutura não é favor, é obrigação. Nossa população merece respeito e soluções concretas".

Em recente reportagem, veiculada pela TV Liberal, emissora afiliada da Rede Globo no Estado, no programa Bom dia Pará, publicada no dia 2 de junho de 2026, relata-se a intrafegabilidade de trecho entre os municípios de Cametá e Oeiras do Pará, próximo à Ponte do Pacurijó¹. Na oportunidade, foi registrado vídeo em que três ônibus enfrentam dificuldades no atoleiro da estrada. Alguns passageiros precisaram sair pela janela do veículo:



Apenas alguns dias depois, em 19 de junho, um caminhão tombou entre os municípios de Tucuruí e Novo Repartimento:

¹ <https://g1.globo.com/pa/para/videos-bom-dia-para/video/trecho-da-br-422-e-alvo-de-denuncias-por-condicoes-precarias-no-para-14665750.ghtml>



Caminhão tomba em trecho com erosão na BR-422 e causa congestionamento entre Tucuruí e Novo Repartimento

Acidente ocorreu em área que já preocupa motoristas devido ao avanço de uma erosão às margens da rodovia; tráfego ficou comprometido nos dois sentidos da via

Segundo a reportagem acima², o “trecho onde ocorreu o tombamento é considerado um dos mais críticos da rodovia atualmente devido ao avanço da erosão, que tem reduzido a área de circulação e aumentado os riscos para os condutores”. Ressalta-se, ainda, que “até o momento do acidente não havia sinalização adequada nem controle do tráfego no trecho afetado”.

Todos esses fatos, registrados nos últimos meses, demonstram a atualidade e precariedade das condições da rodovia.

Mais do que isso: demonstram a falha do Estado em prover condições mínimas de dignidade e segurança a seus cidadãos.

O estado crítico das coisas se mantém.

Passados quase 20 anos desde a instauração do Inquérito Civil que deu origem à presente ação, muito pouco foi efetivamente resolvido.

As manchetes a seguir evidenciam um panorama bastante semelhante, a despeito das quase duas décadas que as separam³:

2 <https://www.gazetacarajas.com/noticia/caminhao-tomba-em-trecho-com-erosao-na-br-422-e-causa-congestionamento-entre-tucuru-i-e-novo-repartimento>

3 Primeira imagem: ID. 381195936, p.; Segunda imagem: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2026/06/01/br-422-vira-atoleiro-entre-cameta-e-oeiras-do-para-onibus-ficam-presos-no-km-13.ghtml>.

Moradores de vilarejos da Transcarnetá estão quase ilhados

Edição de 14/05/2009

BR-422 vira atoleiro entre Cametá e Oeiras do Pará; ônibus ficam presos no km 13

Moradores e motoristas denunciam que o trecho próximo à ponte do Pacurijó está intratável. Passageiros chegaram a sair pela janela de um coletivo para escapar da lama.

Por **g1 Pará** — Belém

01/05/2026 13h50 · Atualizado há 2 meses

Infelizmente, as imagens colacionadas acima, registradas ao longo dos últimos meses pela imprensa e por moradores locais, também não diferem dos registros fotográficos feitos pela equipe pericial do MPF em março de 2019 (ID. 387939869):





Há inegável e excessiva mora por parte dos apelados.

Verifica-se omissão administrativa, a ensejar a legítima intervenção do Poder Judiciário.

Respeitosamente, não merece prosperar a tese de adoção de providências mínimas, por parte dos apelados.

A decisão ora guerreada sequer exigiu, para extinção do processo, a existência de novo contrato administrativo, que contemplasse a pavimentação do restante da rodovia. Dessa forma, não é possível afirmar que “a política pública permanece em desenvolvimento e demanda continuidade de sua execução”.

Não. O atual estágio é de inexistência de qualquer providência administrativa rumo à pavimentação restante e da maior parte do trecho. Nada está “em desenvolvimento”. Não há solução administrativa para a maior parte do trecho não pavimentado. Não há sequer previsão objetiva de solução.

Ilustrativamente, cita-se o desenvolvimento de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), pelo DNIT, “com fim de subsidiar a contratação de pavimentação necessária ao trecho correspondente ao Lote II, especialmente na área crítica entre Tucuruí e Limoeiro do Ajuru”, mencionado na sentença para justificar alguma proatividade do DNIT.

Ocorre que o tal EVTEA não é garantia de pavimentação. Em reunião ocorrida em 16 de setembro de 2025, nesta Procuradoria da República, representantes do DNIT advertiram que “o relatório não necessariamente contemplará tudo o que a comunidade espera. É possível que mesmo com o EVTEA aprovado, ele tenha trechos não pavimentados. Pode ser, portanto, que o DNIT não justifique a pavimentação”.

Além disso, há de se destacar a demora da autarquia na condução do

referido procedimento, descumprindo prazos consensualmente fixados. Em 24 de abril de 2025, o DNIT se comprometeu a apresentar ao MPF cópia do EVTEA aprovado, no prazo de 90 dias (ID. 2183309878, p. 2). Ocorre que, transcorridos 480 dias desde aquela reunião, o MPF jamais recebeu cópia do referido documento, sob o argumento de que falta deliberação da administração superior e que “ainda não há contratação nem de anteprojeto, nem de projeto básico”. O DNIT informou, contudo, que até junho de 2026, não havia “procedimento licitatório em andamento destinado à contratação da elaboração do projeto executivo referente ao empreendimento em questão”.

Pontue-se, ainda, que o pequeno trecho da BR-422, entregue no início de 2026, era objeto de contrato firmado pelo DNIT ainda no ano de 2011. Ou seja, *foram necessários 15 anos, desde a celebração de contrato específico para este fim, para a conclusão de meros 18% da rodovia*. Quantos anos mais (e quantas vidas mais) a população precisará enfrentar na espera pela pavimentação do restante da BR-422?

O que se pretende afirmar é que não foram tomadas providências administrativas *mínimas e razoáveis* pelos apelados.

Os contratos de manutenção da rodovia, citados em sentença, não têm se mostrando suficientes e eficazes para promover a acessibilidade e segurança dos que utilizam a via.

Não é que se busque “de forma imediata e irrestrita, a satisfação integral de todas as demandas sociais relacionadas à expansão e modernização da malha viária”. O que busca o MPF é a garantia do *mínimo* para que as pessoas que dependem do trecho de Tucuruí a Limoeiro do Ajuru possam ter acesso a direitos básicos, como segurança, liberdade de locomoção, trabalho, educação e saúde.

O pedido de integral e urgente pavimentação não é infundado. Segundo a ilustre perita, no Parecer Técnico 616/2019 (ID. 387939869, p. 5):

“as estradas não pavimentadas podem apresentar problemas que venham a interferir negativamente em sua estrutura, comprometendo a capacidade de suporte, a condição de rolamento, bem como a segurança e o conforto da via. Além disso, tais problemas podem acarretar em aumento no tempo de viagem, nos gastos com manutenção de veículos e nos custos do transporte em geral”.

Especificamente quanto à BR-422, a perita conclui (ID. 387939869, p. 15):

“A rodovia não pavimentada apresenta péssimo estado de conservação na maior parte de sua extensão, nos quais ocorrem buracos generalizados, erosões, drenagem inadequada e afundamento de trilha de roda, que necessitam de recuperação imediata, sob pena de agravamento e causarem acidentes.

Ressalta-se que no período das chuvas o quadro é agravado, pois alguns trechos da via ficam propensos a atoleiros, derrapagens e capotamentos”.

A omissão da autarquia apelada é ainda mais evidente ao se considerar o pedido de implementação de sinalização na rodovia. Segundo o DNIT, em contestação (ID. 446925356, p. 18):

"Em relação ao trecho não pavimentado, não há que se falar em sinalização horizontal e, em relação à sinalização vertical, existem placas informativas, especialmente nos trechos de pontes e nas frentes de serviço das contratadas. Contudo, tratando-se de um segmento não pavimentado, as placas rapidamente se deterioram, ou são alvo de vandalismo".

Conclui-se, dessa forma, que os trechos sem pavimentação jamais contarão com sinalização adequada, de modo a contribuir, ainda mais, para a insegurança do tráfego.



Foto 73- Aproximação de curva sem a devida sinalização

Cumpre ponderar, ainda, que a sentença recorrida revela conformismo com um padrão civilizatório inferior na Amazônia. É improvável que a Justiça de centros urbanos do eixo Sul-Sudeste sentenciasse pela extinção de uma demanda deixando maior parte de uma rodovia ainda sob terra, sem pavimentação, em condições precárias de trafegabilidade e com a normalização de pontes de madeira.

Nesse sentido, a tese de escassez de recursos, apresentada pelo DNIT e acatada em sentença, não merece prosperar.

Segundo notícia veiculada pela própria autarquia, "o montante aplicado pelo DNIT entre janeiro de 2023 e dezembro de 2026 deve ultrapassar a marca dos R\$ 60 bilhões"⁴, sendo que o orçamento global de investimentos do DNIT previstos somente para o ano de 2026 é cerca de R\$ 20,5 bilhões⁵.

Ressalte-se que, em 2025, o orçamento total da autarquia foi de R\$ 19,46

4 <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/investimentos-do-dnit-devem-ultrapassar-os-r-60-bilhoes-na-gestao-2023-2026>

5 <https://www.fatocapital.com/logistica-rodoviaria-dnit-tera-orcamento-de-r-20-5-bilhoes/>

bilhões⁶. Deste valor, apenas R\$ 3,3 bilhões foram destinados à região Norte para obras de infraestrutura⁷, o que representa menos de 17% do montante total gerido pelo órgão durante aquele exercício, a despeito da maior extensão territorial e complexidade logística da região amazônica. Aportar na Amazônia montante inferior ou até similar ao de regiões de menor extensão e de malha viária já pavimentada significa, na prática, subfinanciar a infraestrutura nortista. Alocar recursos sem ponderar o chamado “Custo-Amazônia”, considerando todas as dificuldades específicas da região, equivale a institucionalizar a desigualdade.

A evidente assimetria na distribuição dos aportes públicos representa indício de desproporcionalidade regional, que merece ser combatida na via judicial.

Além disso, cumpre ratificar a legitimidade da União, ao lado do DNIT, tendo em vista sua competência para fixar os recursos destinados à política pública de manutenção e conservação das rodovias federais, atuando como garantidora da viabilidade material das obrigações da autarquia. Cabe a ela a liberação de verbas destinadas a tal fim. Em outras palavras, a alegada escassez de recursos do DNIT não deve ser obstáculo à adequada e tempestiva implementação da política pública.

Aceitar que uma rodovia federal, inaugurada em 1985, permaneça após quatro décadas sem a devida infraestrutura, enquanto os aportes financeiros se concentram massivamente em outras regiões do país, representa verdadeira chancela à perpetuação das desigualdades regionais, em afronta ao objetivo fundamental da República preconizado no art. 3º, III, da Constituição Federal.

Nesse ponto, cumpre repetir, à exaustão, o apelo feito pelo movimento “Grito da BR-422”: *“A BR-422 nos condena ao isolamento: até quando seremos invisíveis?”*.

Firme em todos esses fundamentos, e uma vez verificada a omissão administrativa e mora desarrazoada por parte dos apelados, bem como a existência do dever jurídico imposto ao Poder Público no sentido de efetivar o direito fundamental ao trânsito seguro, à liberdade de locomoção e à redução das desigualdades regionais, a reforma da sentença ID. 2269086785 é medida que se impõe.

6 https://www.gov.br/dnit/pt-br/aceso-a-informacao/auditoria/relatorio-de-gestao/RelatriodeGesto2025_v.13.pdf

7 <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/regiao-norte-recebeu-r-3-3-bilhoes-em-obras-de-infraestrutura-em-2025>

4. DOS PEDIDOS

Ante todo o exposto, o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL requer:

- a) o conhecimento do presente recurso;
- b) no mérito, o seu provimento, para que seja reformada a sentença, a fim de reconhecer a responsabilidade dos réus e condenar:
 - I) o DNIT a pavimentar e implantar sinalização vertical e horizontal em toda a extensão da Rodovia BR-422, bem como revitalizar todas as pontes existentes; e
 - II) a União a incluir no orçamento dos exercícios financeiros seguintes montantes necessários à realização das obras de pavimentação da BR-422.

Belém/PA, 20 de agosto de 2026.

PATRICK MENEZES COLARES
Procurador da República