



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE MARABÁ/PA
GABINETE DE PROCURADOR DE PRM/MARABÁ-PA**

**EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) JUIZ(A) FEDERAL DA SUBSEÇÃO
JUDICIÁRIA DE MARABÁ/PA**

PEDIDO DE TUTELA ANTECIPADA DE URGÊNCIA

Referência: PA - 1.23.001.000280/2019-12

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, no desempenho de suas atribuições legais e constitucionais, com fundamento nos artigos 127 e 129, III e V, da Constituição da República, bem como nos artigos 2º e 6º, VII, a e c, ambos da Lei Complementar n. 75/93, e nos artigos 1º, 2º, 5º e 21, todos da Lei nº 7.347/85, c/c art. 81 da Lei nº 8.078/90 e demais disposições aplicáveis à espécie, bem como nos elementos de prova reunidos, vem ajuizar a presente:

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE TUTELA ANTECIPADA DE
URGÊNCIA**

Em face de:

UNIÃO, pessoa jurídica de direito público, por meio do Advogado da União – representante legal (art. 131, Constituição Federal), na

Advocacia-Geral da União – Procuradoria da União Seccional Subseção Judiciária De Marabá, situada na Vila Militar Pres. Castelo Branco, Marabá - PA;

Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte - DNIT, por meio da Superintendência Regional no Estado do Pará, pessoa jurídica de direito público interno, devidamente inscrita no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ sob o nº 05054861/0001-76, representado para esse fim pela Procuradoria-Geral do Estado, com endereço à Rua Afro Sampaio, 1395 - Novo Horizonte, Marabá - PA, 68501-560.

pelas razões de fato e de direito que passa a expor.

I. DO OBJETO DA DEMANDA

A presente Ação Civil Pública tem o objetivo de compelir o requerido a iniciar a execução do Componente Indígena da BR-230 - Trecho 1, que abrange a Terra Indígena Sororó, com o escopo de mitigar e compensar os impactos socioambientais sobrevindos à Terra Indígena em decorrência da pavimentação da rodovia, conforme estabelecido na Licença de Instalação nº 1336/2020. Além disso, objetiva implementar medidas emergenciais em benefício do Povo Aikewara, enquanto os trâmites do processo de licitação nº 50600.010361/2023-78 não forem concluídos.

II. DA LEGITIMIDADE ATIVA

A legitimidade do Ministério Público Federal para promover ação civil pública no presente caso é inafastável, nos exatos termos dos artigos 127 e 129, inciso III e V, da Constituição Federal.

Com efeito, a causa de pedir da presente demanda está diretamente relacionada à omissão do DNIT e da União em cumprir o seu papel fundamental, que é dar efetividade ao Componente Indígena do Plano Básico Ambiental (CI-PBA) da rodovia BR-230, especialmente no trecho compreendido entre a divisa PA-TO e o município de Rurópolis/PA.

Diante disso, é evidente o interesse das populações indígenas afetadas por essa inação, enquadrando-se, portanto, na hipótese do inciso V do art. 129 da Constituição Federal de 1988. O mesmo se pode afirmar quanto à competência da Justiça Federal, haja vista o teor do art. 109, I e XI, da CF/88.

Com efeito, é sabido que a competência da Justiça Federal define-se, neste caso, pelo interesse da União concernente à regularidade dos atos administrativos federais. Além disso, como consignado acima, não se pode ignorar que a omissão atacada viola o direito dos povos indígenas.

Com isso, seja pelo inciso I, seja pelo inciso XI, ambos do art. 109 da Constituição Federal, não há dúvidas quanto à competência da Justiça Federal para conhecer e julgar a presente pretensão.

III. DA LEGITIMIDADE PASSIVA

A legitimidade passiva da União é inequívoca, pois sua responsabilidade decorre tanto da propriedade dos bens que se busca reparar quanto do papel fundamental que desempenha na **viabilização orçamentária das atividades do DNIT** (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), órgão diretamente envolvido nas questões relacionadas às rodovias e infraestrutura viária em todo o país.

Além disso, o contexto específico da BR-230 confere outros contornos à construção da rodovia, que fez parte de um projeto desenvolvimentista de 'ocupação da Amazônia', uma **estratégia adotada por sucessivos governos do Estado brasileiro visando à 'integração regional e desenvolvimento do país' em detrimento de povos e comunidades tradicionais residentes na região**. Portanto, a participação da União na demanda também se justifica pela sua decisão política nas atividades que resultaram nos impactos socioeconômicos e ambientais ao povo Suruí Aikewara.

Assim, embora o DNIT seja o executor da obra e das medidas de compensação, incluindo o componente indígena, **o faz no interesse das escolhas da União como ente político**. Portanto, recai também sobre este último o ônus de implementar de forma efetiva essas medidas.

Por sua vez o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, enquanto autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, é legalmente encarregado da implementação da política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, conforme disposto na Lei nº 10.233/01:

Art. 81. A esfera de atuação do DNIT **corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação**, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

I - vias navegáveis, inclusive eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis;(Redação dada pela Lei nº 13.081, de 2015)

II – ferrovias e rodovias federais; (grifo nosso)

Ademais, no contexto desta ação, estamos lidando com o empreendedor responsável pelo asfaltamento da BR-230, incumbido do ônus dos impactos decorrentes de sua atividade. Esta responsabilidade engloba a obrigação de conduzir os estudos pertinentes sobre o componente indígena no âmbito do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e do Plano Básico Ambiental (PBA).

Portanto, na qualidade de órgão do Estado incumbido da gestão das vias federais e também como agente empreendedor, sujeito aos impactos ambientais gerados, o DNIT é parte legítima para figurar no polo passivo desta demanda.

IV. DOS FATOS

IV.1. DO CONTEXTO HISTÓRICO DA RODOVIA BR-230

O conceito de integração e ocupação do "vazio demográfico", promovido pelo governo militar, foi o princípio orientador por trás da construção de grandes estradas na Amazônia, especialmente durante os anos 1970, conforme demonstrado pela criação do Programa de Integração Nacional (PIN) por meio do Decreto-Lei nº 1106, que criou o . Segundo o texto normativo, **a primeira etapa do PIN seria constituída pela construção imediata das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém.**

Nesse cenário, a construção da BR-230, também conhecida como a "rodovia da integração nacional", com extensão de 4.260 km, ocorreu entre os anos de 1970 e 1974, estabelecendo uma ligação entre o Norte e o Nordeste do país, conectando as cidades de Cabedelo (Paraíba) e Lábrea (Amazonas). Essa empreitada englobou a implementação de um modelo fundiário pré-estabelecido, orientado pelo Decreto nº 67.557, de 12 de novembro de 1970.

É relevante destacar que o licenciamento ambiental foi estabelecido no ordenamento jurídico brasileiro somente em 1981, por meio da Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, a qual discorre sobre a preservação, melhoria e recuperação da qualidade

ambiental, bem como a obrigatoriedade de estudos ambientais. Portanto, **a execução das obras da BR-230 ocorreu sem a implementação de medidas de mitigação ou reparação dos impactos ao meio ambiente e às comunidades locais, uma vez que esse procedimento não era obrigatório na época.**

Esta ausência de regulamentação ambiental, aliada ao discurso governamental da época, resultou na execução das obras sem considerar devidamente os impactos ambientais e sociais associados à construção da rodovia, gerando consequências devastadoras para o meio ambiente e para as comunidades locais ao longo dos anos.

Apesar dos imensuráveis impactos ambientais decorrentes da abertura da Transamazônica, na década de 90 teve início o processo de pavimentação da rodovia. Contudo, essa pavimentação não foi realizada com observância ao processo de licenciamento ambiental; de modo que, atualmente, **embora a obra de pavimentação esteja em fase de operação, o licenciamento ambiental ainda está na fase de instalação** (Licença de Instalação nº 1336/2020).

Nesse contexto, apesar de constatada a superveniência de diversos impactos às Terras Indígenas adjacentes à rodovia, como a invasão aos territórios, aumento do desmatamento, extração ilegal de madeira e insegurança alimentar, não foram implementadas qualquer medidas mitigatórias dos impactos socioambientais ocasionados pela pavimentação da BR-230, no trecho que compreende a Rota 1: Terras Indígenas Mãe Maria, Nova Jacundá e Sororó.

IV.2. DO COMPONENTE INDÍGENA DO PROGRAMA BÁSICO AMBIENTAL DA TERRA INDÍGENA SORORÓ

A elaboração do Componente Indígena do Estudo de Impacto Ambiental e do Componente Indígena do Programa Básico Ambiental (CI-PBA) da pavimentação da BR-230 foi dividido em 7 rotas. A Terra Indígena Sororó está localizada na Rota I, que também engloba a Terra Indígena Nova Jacundá e Mãe Maria e possui 984 km de extensão.

O Estudo do Componente Indígena, elaborado no ano de 2004, **identificou o Povo Aikewara como diretamente afetado pela pavimentação da rodovia**, elencando uma série de prejuízos enfrentados pelos indígenas devido à sua pavimentação, os quais incluíram *a alteração da qualidade da água, o aumento de doenças, insegurança alimentar, modificação da tipologia vegetal e aumento das pressões externas sobre a Terra Indígena*. Sobre esse ponto, o documento reforça:

"(...) A facilidade de acesso pela Transamazônica asfaltada deverá também ampliar as atuais pressões sobre áreas preservadas, seja pela ocupação de terras por novos colonos, seja para explorações extrativistas, em particular madeira e mineral. **As comunidades indígenas presentes nas áreas próximas à Transamazônica são particularmente sensíveis a esta situação. As tensões e os conflitos dela decorrentes são inevitáveis (...).**" (grifo nosso)

Apesar dessas constatações, o DNIT concluiu a elaboração do CI-PBA apenas em 2018, enviando-o à FUNAI em novembro do mesmo ano. Após várias deliberações com o Povo Aikewara, a análise final do documento foi encaminhada ao DNIT em 2020, mas somente no ano seguinte houve retorno sobre a execução, **duas décadas após a conclusão das obras de pavimentação.**

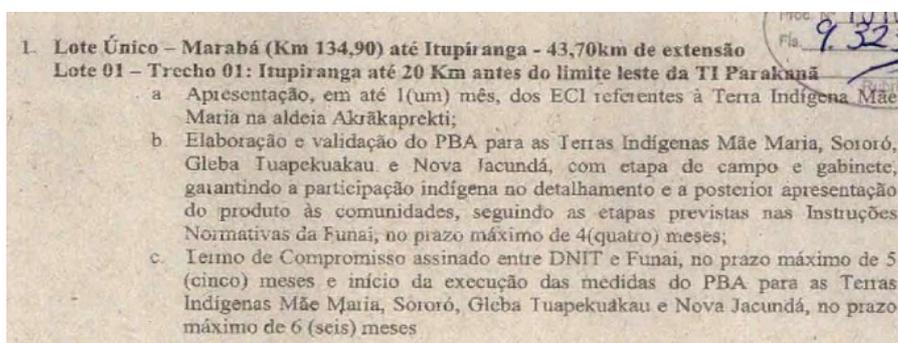
O teor do CI-PBA estabeleceu como programas a serem implementados com o objetivo de mitigar os impactos negativos resultantes da realização da obra, bem como fortalecer os impactos positivos decorrentes, em síntese, os seguintes:

- **Programa de Gestão:** estabelecido com o objetivo de coordenar e avaliar as atividades previstas no CI-PBA;
- **Programa de comunicação social:** atua nos impactos referentes ao **aumento da insegurança na Terra Indígena** no trecho da BR-153 que corta a Terra Indígena Sororó, o aumento da pressão por caça por invasores, a intensificação da exploração dos recursos pesqueiros e a intensificação da exploração madeireira e desmatamento;
- **Programa de segurança alimentar e recuperação de áreas degradadas:** objetiva mitigar o aumento do desmatamento; Intensificação da exploração dos recursos pesqueiros, diminuição da população de fauna cinegética; alteração do calendário ecológico;
- **Programa de desenvolvimento local sustentável:** o programa tem como objetivo fortalecer as atividades produtivas tradicionais dos Suruí Aikewara da TI Sororó, pensando formas de geração de renda menos custosas e mais vantajosas para as aldeias, potencializando as atividades já existentes e respeitando as atividades tradicionais de cada uma das comunidades;
- **Programa de monitoramento e gestão territorial:** visa mitigar o aumento da pressão de caça por invasores; aumento do desmatamento; alteração da qualidade da água; Intensificação de incêndios e a alteração da dinâmica territorial regional e vulnerabilidade da TI;
- **Programa de apoio à educação e cultura:** que tem como objetivo o **fortalecimento cultural, dada a alteração do modo de vida e na cultura Aikewara**, bem como fortalecer o acesso aos serviços de educação; e
- **Programa de saúde complementar:** visa **mitigar a alteração no quadro de saúde da população Aikewara**, aumento da vulnerabilidade social indígena, contaminação do solo e alteração da qualidade da água.

Apesar da ausência de implementação de qualquer dos programas delineados no Plano Básico Ambiental (PBA), a Licença de Instalação do empreendimento foi emitida em 03/01/2020, sob o número 1336/2020, com um prazo de validade de 6 (seis) anos. Entre suas condicionantes, estabelece no item 2.45 a obrigatoriedade de cumprir as medidas descritas na Informação Técnica nº 1/2022/COTRAM/CGLIC/DPDS-FUNAI, vejamos:

"(...) 2.15. **Cumprir as medidas expressas na Informação Técnica nº 1/2022/COTRAM/CGLIC/DPDS-FUNAI (12304451)**, anexa ao OFÍCIO Nº 96/2022/COTRAM/CGLIC/DPDS/FUNAI (12304449), **bem como apresentar, anualmente, relatório sobre a execução do CI-PBA e as devidas tratativas acordadas com a FUNAI (...)**"

Ao analisar a Informação Técnica referenciada na condicionante da Licença Ambiental, constata-se que o documento, na verdade, avalia o cumprimento das condicionantes estabelecidas em 2013 pela FUNAI, por meio do OFÍCIO Nº 541/2013/DPDS/FUNAI-MJ, quais sejam:



As conclusões iniciais da Informação Técnica apontam que, na época da manifestação da FUNAI sobre o licenciamento (ofício nº 541/2013), **já havia um atraso significativo em todas as ações de responsabilidade do DNIT relacionadas ao componente indígena**, caracterizando um verdadeiro descumprimento sistemático das condicionantes pelo DNIT e ainda que:

" (...) As condicionantes previstas desde 2013 podem ser consideradas como sendo de baixa execução, **sendo que a inexecução de algumas ações acabam por expor as comunidades indígenas ainda mais aos impactos identificados nos estudos referente ao componente indígena (...)** Torna-se preocupante que em praticamente todos os processos cujo o empreendedor é o DNIT **verificam-se atrasos significativos, que geram ainda mais inseguranças e impactos às terras e povos indígenas**. Além disso, vem sendo estabelecida prática no mínimo questionável, por parte do DNIT, de, diante do atraso na execução, propor a diminuição das ações que foram apresentadas, como resposta aos impactos identificados. Uma das justificativas é a ausência de recursos para execução das ações, demonstrando, no mínimo, deficiência no planejamento das ações de

responsabilidade do DNIT (...)"

Por consequência dessa constatação, o documento expedido pela FUNAI, determina a **execução das ações descritas nas condicionantes indígenas que ainda não foram realizadas, incluindo a apresentação dos estudos, o detalhamento do CI-PBA e a imediata execução das ações nas terras indígenas.**

O documento data de 2022 e até esta data, apesar de licenciado, o empreendedor não observou as suas determinações.

Percebe-se que a concessão e regularidade da licença ambiental para a BR-230 está diretamente condicionada à realização das medidas de reparação socioambiental em relação ao Povo Aikewara, contudo, **apesar do tempo transcorrido, o empreendedor tem adotado uma postura postergatória, apresentando barreiras administrativas, financeiras ou logísticas para o cumprimento de suas obrigações.** Em outras situações, limita-se a suscitar a execução parcial do PBA (Informação Técnica nº 1/2022). No entanto, independentemente do escopo da execução, total ou parcial, até o momento essa implementação não se efetivou, como evidenciado a seguir.

IV.3. HISTÓRICO DO PROCEDIMENTO

O Procedimento de Acompanhamento nº 1.23.001.000280/2019-12 foi instaurado nesta Procuradoria da República em 2019 com o propósito de acompanhar a execução de ações relacionadas ao Estudo do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental (CI-PBA) referentes aos impactos ocasionados pela pavimentação da Rodovia BR-230 na Terra Indígena Sororó.

Nesse contexto, após provocado por esta Procuradoria da República, o DNIT informou, em 22 de outubro de 2020, que o Componente Indígena do PBA relativo à Terra Indígena Sororó foi apresentado às comunidades indígenas em agosto de 2019 e sua análise foi encaminhada para providências visando a sua execução (OFÍCIO Nº 1327/2020/CGLIC/DPDS/FUNAI)

Em reunião realizada em 18 de março de 2022, entre representantes do DNIT, FUNAI e Procurador da República, o representante do DNIT informou que essa não conseguiria executar a integralidade do Componente Indígena em razão de limitações orçamentárias, ainda:

"(...) mencionou que, dado o orçamento, ou será executado o PBA ou as rodovias serão mantidas de forma insuficiente. Ademais, salientou que a

Superintendência do DNIT no Pará separou, aproximadamente, 6 milhões de reais (em torno de 10% do valor total do PBA) para iniciar a execução do PBA, verbas que visam aos procedimentos licitatórios (...)" (grifo nosso).

Diante dessa manifestação e da concordância dos indígenas, **ficou estabelecido que eles elencariam as prioridades para possibilitar a implementação do Programa Básico Ambiental na Terra Indígena.**

A FUNAI apresentou o levantamento das prioridades elencadas pelo Povo Aikewara (DESPACHO - SEGAT/CR-BTO/2022) nos seguintes termos:

"(...) ficou priorizado as 15 caminhonetes conforme o termo de referência e 07 tratores com seus implementos, contudo também foi discutido que esse termo de referência é preciso de uma revisão pois ainda há itens a serem incluídos e especificados, para que se contemple de fato e de direito as demandas do povo Aikewara (...)" (grifo nosso)"

Ao se manifestar sobre o documento, o DNIT informou que o mesmo foi encaminhado à Coordenação Geral de Meio Ambiente, no DNIT/SEDE, com o objetivo de definir as possibilidades de atendimento referentes aos valores específicos para a contratação dos equipamentos previstos nos Programas Básicos Ambientais Indígenas (PBAI) das Terras Indígenas Trocará e Sororó (OFÍCIO Nº 74438/2022/SRE - PA o DNIT).

Quando questionado novamente sobre o andamento do processo administrativo, o DNIT informou, em 19 de setembro de 2022, que ao analisar a listagem de equipamentos considerados prioritários pela comunidade, constatou que isso resultou em uma redução mínima dos valores orçados para a totalidade das aquisições. Em outras palavras, essa redução não teve um impacto significativo na diminuição dos recursos necessários. Além disso, foi ressaltada a impossibilidade legal de parcelamento da licitação (OFÍCIO Nº 170360/2022/SRE - PA).

Sobre o processo de licitação para execução do PBA, em 03 de janeiro de 2023, o DNIT informou que houve a necessidade de atualizar os valores das cotações de preços dos equipamentos a serem adquiridos para atender à IN 73/2020. Além disso, foi mencionado que o edital seria lançado ainda neste primeiro bimestre do ano de 2023 (OFÍCIO Nº 770/2023/SRE - PA).

Em 31 de julho de 2023 o DNIT informou que o Setor de Desapropriação, Reassentamento e Meio Ambiente -SDRMA/DNIT/PA estaria delegado a licitar a aquisição do quantitativo de equipamentos e materiais previstos no PBAI da Terra Indígena Sororó, ainda:

"(...) salientamos que o setorial está em processo de atendimento e adequação dos procedimentos licitatórios, conforme orientações jurídicas da

Procuradoria Federal Especializada - PFE, havendo ainda impasses quanto a precificação dos bens a serem licitados, bem como em alguns aspectos técnicos e de sustentabilidade da contratação apontados pela Advocacia-Geral da União - AGU(...)"

Diante da inalterabilidade do cenário, o Povo Aikewara decidiu se mobilizar para realizar o fechamento da BR-153 até que fosse efetivado cumprimento do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental (PBA) da BR-230. Em razão desse cenário, em 05 de dezembro de 2023, foi realizada uma reunião com a presença de lideranças indígenas, representantes da FUNAI e do DNIT, onde ficou acordado que O DNIT promoveria a recuperação das vicinais até a manhã do dia 06/12, como também publicaria o edital de licitação até o dia 20 de dezembro (ATA 53/2023).

Contudo, em manifestação posterior o DNIT informou que realizou inspeção técnica nas sete aldeias indígenas situadas na Terra Indígena Sororó, localizadas ao longo da Rodovia BR-153/PA:

"O propósito primordial dessa análise foi a identificação das demandas solicitadas pelos indígenas, as quais denominaram de medidas emergenciais, a serem implementadas durante o intervalo até a conclusão dos procedimentos relacionados à contratação do Plano Básico Ambiental Indígena - PBAi para a referida Terra Indígena Sororó (OFÍCIO Nº 236105/2023/SRE - PA)"

Na oportunidade, o órgão apresentou os levantamentos realizados e informou que as mencionadas demandas não se encontram abrangidas pelo objeto contratual dos trabalhos na BR-153/PA Lote Único, ressaltou que "*O contrato em vigor diz respeito exclusivamente à "Execução dos Serviços de Manutenção (Conservação/Recuperação) da malha Rodoviária Federal, conforme o Plano Anual de Trabalho e Orçamento - PATO". Sendo assim, sob o prisma legal, tais solicitações não estão sob a jurisdição desta Autarquia Federal, o que, novamente, impossibilita sua execução*".

Diante da conduta reiterada do DNIT em arguir inúmeros empecilhos para protelar a implementação do Plano Básico Ambiental (PBA) e descumprir os ajustes firmados durante reuniões com o Povo Aikewara, indicando má-fé por parte do órgão, em 22 de fevereiro de 2024, foi expedida a Recomendação nº 15/2024, estabelecendo as seguintes determinações:

"(...) Conclua o processo de licitação nº 50600.010361/2023-78 para a execução do Componente Indígena do Programa Básico Ambiental, Rota 01 – TI Sororó e proceda imediatamente à implementação dos programas estabelecidos;

Promova, em regime emergencial, no prazo de 10 (dez) dias, o início da execução das demandas levantadas na vistoria realizada às aldeias da Terra

Indígena Sororó (OFÍCIO Nº 236105/2023/SRE - PA); e

Apresente, no prazo de 5 (cinco) dias, um calendário de execução para a medida emergencial, bem como para a implementação dos programas estabelecidos no CI-PBA (...)"

Apesar de apresentar resposta (OFÍCIO Nº 38708/2024/SRE - PA), este órgão ministerial concluiu que **o DNIT não acatou a Recomendação**. Isso porque não apresentou comprovação de cumprimento de qualquer dos itens recomendados, limitando-se a afirmar que daria prosseguimento ao cumprimento do item "a" e ao item "c", **sem qualquer informação adicional que demonstrasse o efetivo cumprimento**. Sobre o item "b", informou que:

"(...) As demandas levantadas na vistoria realizada às aldeias da Terra Indígena Sororó, não se encontram abrangidas pelo objeto contratual dos trabalhos na BR-153/PALote Único. O contrato em vigor diz respeito exclusivamente à "Execução dos Serviços de Manutenção(Conservação/Recuperação) da malha Rodoviária Federal, conforme o Plano Anual de Trabalho e Orçamento - PATO. ação). Sendo assim, sob o prisma legal, tais solicitações não estão sob a jurisdição desta Autarquia Federal, o que, novamente, impossibilita sua execução (...)"

Passados mais de 30 dias desde a resposta do DNIT, este órgão ministerial oficiou à autarquia para que fosse apresentado o cronograma de execução de cada um dos itens do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental referente ao lote 02 do processo licitatório nº 50600.010361/2023-7 (OFÍCIO nº 572/2024/GABPRM4-RMS). Não sobreveio resposta.

Nesse contexto, em **06 de maio de 2024**, diante da omissão persistente do DNIT, os indígenas Suruí Aikewara, realizaram o fechamento da BR-153 demandando a reparação dos danos causados pela ação da autarquia, conforme o registro fotográfico:



Pelo exposto, tornou-se evidente que, durante o desenrolar do procedimento, apesar das inúmeras tentativas por parte deste órgão ministerial, seja por meio de reuniões, seja por meio de questionamentos por intermédio de ofícios ou da expedição de recomendação, até o momento atual, **nenhuma medida mitigatória foi implementada pelo empreendedor** que, por sua vez, apontou sucessivas limitações orçamentárias, burocráticas e logísticas para a ausência de atuação do órgão em detrimento dos indígenas, historicamente impactados pelas decisões políticas do estado brasileiro.

Assim, mesmo com o passar de um longo período de tempo, não se demonstra um interesse administrativo em promover as devidas reparações aos indígenas que, conforme será demonstrado, possuem respaldo jurídico. Diante desse cenário, torna-se imperativo que o poder judiciário intervenha para garantir a devida compensação pelos danos socioambientais infligidos ao povo Aikewara.

V. DO DIREITO

V.1 - DO DIREITO À IMEDIATA IMPLEMENTAÇÃO DO COMPONENTE INDÍGENA DO PLANO BÁSICO AMBIENTAL NO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DA BR-230

A proteção do território consagrada aos povos indígenas em face da comunidade circundante também deve ser abordada sob uma perspectiva ambiental, conforme estabelece o preceito constitucional contido no artigo 225, caput e § 1º, IV, da Constituição da República Federativa do Brasil, que assim dispõe:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público: (...)
IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade; (grifo nosso)

O supracitado dispositivo constitucional consagra os princípios da prevenção e precaução, consistentes na necessidade de prestígio à preservação socioambiental, inclusive com a vedação da continuidade de políticas econômicas e de desenvolvimento em caso de incerteza quanto aos impactos causados.

Com a finalidade de assegurar tal proteção a Lei Complementar nº 140/2011, por sua vez, encarregou a União de exercer o controle e fiscalização, bem como o licenciamento de qualquer empreendimento e atividades dentro da Terra Indígena:

Art. 7º São ações administrativas da União:

XIII - exercer o controle e fiscalizar as atividades e empreendimentos cuja atribuição para licenciar ou autorizar, ambientalmente, for cometida à União;

XIV - promover o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades: c) localizados ou desenvolvidos em terras indígenas;

Cabe, assim, ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) realizar licenciamento ambiental de empreendimento que afetem ou possam afetar de qualquer forma a Terra Indígena, devendo considerar sempre nesse caso o estudo do componente indígena (art. 2ª, III, c, XII, art. 3º e art. 4º, da Portaria Interministerial nº 60 de 24 de março de 2015).

Por sua vez, **cabe à Fundação Nacional dos Povos Indígenas (FUNAI), apresentar o Termo de Referência para realização do estudo do componente indígena** (Anexo II-B da Portaria Interministerial nº 60 de 24 de março de 2015), bem como, ao fim e ao cabo, autorizar, dentro dos limites legais e constitucionais, a realização de obras e empreendimentos no interior das Terras Indígenas (Portaria nº 666/PRES/FUNAI de 17 de Julho de 2017 - Regimento Interno da FUNAI e Instrução Normativa nº - 2 de 27 de março de 2015).

Por fim, **imperioso reconhecer a necessidade de que, para realização de qualquer atividade que impacte o direito da comunidade indígena à sua terra é absolutamente necessário proceder à consulta prévia, livre e informada à população indígena**, conforme determinado na OIT 169, configurando-se tal direito como diretriz e objetivo específico da Política Nacional de Gestão Territorial e Ambiental de Terras Indígenas (art. 3º, XI e art. 4º, II, f, do Decreto 7.747, de 5 de junho de 2012).

No mesmo sentido a Declaração Americana Sobre os Direitos dos Povos Indígena:

"(...) Artigo XXIX. 4. Os Estados realizarão consultas e cooperarão de boa-fé com os povos indígenas interessados por meio de suas próprias instituições representativas a fim de obter seu consentimento livre e fundamentado antes de aprovar qualquer projeto que afete suas terras ou territórios e outros recursos, especialmente em relação ao desenvolvimento, à utilização ou à exploração de recursos minerais, hídricos ou de outro tipo. Os Estados realizarão consultas e cooperarão de boa-fé com os povos indígenas interessados por meio de suas próprias instituições representativas

a fim de obter seu consentimento livre e fundamentado antes de aprovar qualquer projeto que afete suas terras ou territórios e outros recursos, especialmente em relação ao desenvolvimento, à utilização ou à exploração de recursos minerais, hídricos ou de outro (...)"

Neste caso, é evidente a falta de conformidade por parte do empreendedor com diversos dispositivos associados ao licenciamento ambiental da pavimentação da BR-230, o que resulta em um flagrante desrespeito ao território, modo de vida e equilíbrio socioambiental do Povo Aikewara, notadamente em razão da: I. **Obtenção do licenciamento ambiental de forma tardia**; II. **Realização da obra sem consulta prévia** aos povos indígenas e comunidades tradicionais impactados; III. **Inobservância das condicionantes estipuladas na licença ambiental** (Licença de Instalação nº 1336/2020), notadamente quanto ao dever de dar início à execução das medidas do PBA para as Terras Indígenas Mãe Maria, Sororó, Gleba Tuapekuakau e Nova Jacundá, **no prazo máximo de 6 (seis) meses, a contar de 31 de julho de 2013.**

Vê-se que **a postura negacionista do DNIT em relação às suas obrigações frente aos impactos socioeconômicos e socioambientais das obras de pavimentação sobre o povo Aikewara, carece de respaldo nas normas jurídicas.** Ao adiar deliberadamente a implementação de medidas mitigatórias sob pretexto de restrições orçamentárias ou logísticas, ou ainda ao empregar estratégias para tentar ludibriar o povo indígena sobre a realização de acordos posteriormente rompidos unilateralmente pelo empreendedor, o poluidor-pagador compromete as premissas que regem o licenciamento ambiental.

Assim procedendo, o DNIT pretende ajustar a abrangência das medidas de mitigação/compensação, não à amplitude dos impactos que as justificam, mas antes, de modo muito conveniente, à sua própria disposição de pagar. Ou seja, inverte a lógica própria subjacente ao princípio da reparação, característico das relações de Direito Ambiental. Pretende inaugurar um princípio *sui generis*, pelo qual o empreendedor dita as regras do licenciamento ambiental e fixa o valor que está disposto a pagar, independentemente da extensão do dano resultante de suas atividades.

Desnecessário dizer que referido princípio *sui generis* consiste na realidade em violação frontal e plena das normas de direito ambiental, sobretudo ao princípio da reparação do dano, bem como em subversão ao processo de licenciamento. Inadmissível, portanto, na ordem jurídico-constitucional vigente.

Neste caso, os impactos socioambientais advindos à Terra Indígena Sororó por ocasião da pavimentação da BR-230, são inquestionáveis. Os estudos e informações técnicas realizadas ao longo do processo de licenciamento, inclusive, apresentados pelo próprio empreendedor, apontaram principalmente a ocorrência de: *alteração da qualidade da água,*

aumento de doenças, insegurança alimentar, modificação da tipologia vegetal, alteração do uso do solo e o aumento das pressões externas sobre a Terra Indígena Sororó. Ou seja, **o pressuposto normativo para a imediata reparação do dano ambiental é manifesto** (art. 14, § 1º, a Lei n. 6938/81).

Soma-se a isso, os registros realizados ao longo dos anos, presentes em procedimentos em curso nesta procuradoria da república (IC - 1.23.001.000111/2016-21; PA - PPB - 1.23.001.000078/2023-69, PA - PPB - 1.23.005.000325/2023-97), os quais **evidenciam a precariedade sistêmica e atual vivenciada pelo Povo Suruí**, que se manifesta *na deficiência na trafegabilidade, insegurança alimentar, deficiência no abastecimento de água e outras questões estruturais relacionadas à saúde, educação, transporte, questões estritamente vinculadas ao que já está previsto no PBA e que se agravam progressivamente com o decorrer do tempo* (RELATÓRIO 20/2024).

Veja-se que os impactos no território afetivo e cultural dos indígenas adquirem dimensões distintas devido à sua profunda conexão com a terra e seus recursos naturais, especialmente no caso do Povo Suruí, que se dedica às atividades produtivas de agricultura de subsistência, extrativismo, caça e pesca. Nesse contexto, enquanto a comunidade enfrenta escassez de alimentos devido à ação do DNIT, a autarquia, agora com a obra concluída, apresenta argumentos que jamais devem sobrepor-se ao imperativo da reparação.

Passadas mais de duas décadas desde a pavimentação da rodovia e mais de quatro décadas desde sua construção, não houve qualquer forma de reparação material e, ainda menos, em relação aos impactos culturais e sociais comprovadamente sofridos pelo povo Aikewara. **A demora do empreendedor e a subsequente ausência de reparação dos impactos mencionados não apenas agravaram o cenário existente há 20 anos, mas também contribuíram para o surgimento de novas demandas da comunidade perante o empreendedor, que agora limita-se a imputar a terceiros ou apresentar limitações burocráticas.**

O DNIT, nos termos da legislação ambiental, é visto tal qual qualquer outro ente público ou privado responsável por empreendimentos sujeitos ao componente indígena do licenciamento ambiental. **Assim, mais do que uma autarquia federal prestadora de serviço público, é considerado um empreendedor que constrói estradas e é responsável pelos impactos socioambientais advindos da sua atividade** (art. 3º, IV, Lei nº 6.938/1981).

A jurisprudência do Tribunal Regional Federal da 1º região, ao responsabilizar o empreendedor em casos similares, reforça tal argumento:

CONSTITUCIONAL, AMBIENTAL E PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. CONSTRUÇÃO DE RODOVIA (BR 158). TERRA

INDÍGENA XAVANTE DE MARÃIWATSÉDÉ. ESTADO DO MATO GROSSO. DANOS AMBIENTAIS E DANOS À COMUNIDADE INDÍGENA. COMPROVAÇÃO. EXISTÊNCIA DE ROTA ALTERNATIVA. PRIORIZAÇÃO. ILEGITIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO FEDERAL. PRELIMINAR REJEITADA. SENTENÇA CONFIRMADA.

I- Não há que se falar em ilegitimidade passiva da União, na espécie, uma vez que a questão posta em juízo não se resume aos interesses do DNIT e do IBAMA, mas envolve as esferas de atuação de outros órgãos da Administração Pública, em especial por se referir, ainda que tangencialmente, à própria demarcação da Terra Indígena Xavante de Marãiwatsédé, no Estado do Mato Grosso, além de que compete à União Federal a defesa da propriedade da Terra Indígena, como política estatal, devendo viabilizar plenamente os respectivos direitos territoriais aos seus beneficiários. Preliminar rejeitada.

II-A teor do art. 231 da Constituição Federal, o direito territorial dos indígenas constitui um direito fundamental, necessário para assegurar existência digna, livre e igual, sendo inalienável, indisponível, imprescindível e impenhorável.

III- Na espécie, depreende-se da vasta documentação constante dos autos, que a manutenção e a pavimentação da BR-158 em seu traçado inicial, cortando a Terra Indígena Marãiwatsédé/MT, podem acarretar inúmeras consequências negativas ao meio ambiente e às comunidades indígenas, como a facilitação e o aumento de queimadas, desmatamentos, invasões, acidentes envolvendo indígenas, confronto com moradores da região e mortandade de animais, além do comprometimento do livre exercício da posse de terra tradicionalmente ocupada, do prejuízo às atividades de subsistência dos povos indígenas e a violação de locais sagrados para a etnia, como cemitérios e aldeias antigas.

IV - Não obstante o Supremo Tribunal Federal, no julgamento da Petição nº. 3388/PR, referente à demarcação da Terra Indígena Raposa Serra do Sol no Estado de Roraima, tenha assentado que esses povos tradicionais não poderiam se opor a obras de relevante interesse nacional, como a construção de rodovias, por exemplo, trata-se de decisão não vinculante, sendo que não constitui impedimento à realização de obra de rodovia de maneira mais viável, que atenda ao interesse dos povos indígenas em usufruir na sua plenitude os direitos inerentes à terra tradicionalmente por eles ocupada, exercendo de forma livre a sua cultura, tradições e costumes.

V - De outra banda, a legislação ambiental determina que, previamente à emissão da licença de instalação, o empreendedor deve elaborar o Plano Básico Ambiental, o que não foi contestado pelo DNIT, que reconheceu estar em trâmite a contratação da empresa responsável, após o que deverão ser aplicadas as medidas mitigadoras do dano ambiental, conforme determinado pelo juízo monocrático, como o reflorestamento do

leito original da rodovia, a reparação dos demais danos decorrentes dessa estrada e seu total fechamento quanto estiver pronta a rota leste. Com efeito, estando comprovados os danos decorrentes do traçado original da rodovia, bem como havendo uma rota alternativa, afigura-se urgente priorizar, com a observação das exigências legais, a mudança do traçado inicial da BR 158 para o "traçado leste", a fim de preservar os interesses dos indígenas, extraindo o trânsito de veículos do interior da TI Marãiwatsédé.

VI ? Apelações da União Federal e do DNIT desprovidas. Sentença confirmada. Inaplicabilidade do § 11 do art. 85 do CPC, por se tratar de ação civil pública. (TRF-1 - AC: 10009527920194013605, Relator: DESEMBARGADOR FEDERAL SOUZA PRUDENTE, Data de Julgamento: 10/08/2022, 5ª Turma, Data de Publicação: PJe 12/08/2022 PAG PJe 12/08/2022 PAG) (grifo nosso)

CONSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. LICENCIAMENTO AMBIENTAL. CONSTRUÇÃO DE RODOVIA. TANGENCIAMENTO E PROXIMIDADE DE TERRAS INDÍGENAS. AUSÊNCIA DE ESTUDO DO COMPONENTE INDÍGENA. PRESCRIÇÃO. EXTINÇÃO DO FEITO, COM RESOLUÇÃO DO MÉRITO. VIOLAÇÃO A DIREITOS AMBIENTAIS E DIREITOS INDÍGENAS. IMPRESCRITIBILIDADE. SENTENÇA ANULADA. PERÍCIA JUDICIAL REQUERIDA. INAPLICABILIDADE DO ART. 1.013, § 3º, DO CPC. RETORNO DOS AUTOS À ORIGEM.

(...)

III - Há de ver-se que, em homenagem à tutela ambiental acima referida, ações agressoras do meio ambiente, como a noticiada nos autos, que impactam direta ou indiretamente as comunidades indígenas tangenciadas pela rodovia construída, devem ser rechaçadas e inibidas, com vistas na preservação ambiental, em referência. **No caso, o licenciamento ambiental se encontra eivado de irregularidades, como a falta do Estudo de Componente Indígena, sendo que, embora a rodovia já tenha sido construída, suas consequências em relação às terras indígenas referidas persistem, a justificar eventuais medidas de cautela necessárias, a fim de evitar-se o agravamento desse dano ambiental, sem descurar-se da tutela de precaução, para inibir outras práticas agressoras do meio ambiente, naquela área afetada, bem como as medidas reparatórias pertinentes.**

IV - Em se tratando de defesa de meio ambiente, como direito humano e fundamental intergeracional das presentes e futuras gerações (CF, art. 225), a não se submeter às barreiras do tempo, não há que se cogitar de prazo prescricional nas ações administrativas e/ou criminais, por parte do Poder Público, como na espécie do autos. Nessa inteligência, o colendo Superior Tribunal de Justiça já decidiu que, em matéria de poluição ambiental, vigora

o princípio da imprescritibilidade das ações protetivas do meio ambiente

V - Domina, assim, no âmbito dos direitos humanos ambientais, o princípio da imprescritibilidade, que sobrepõe às regras menores da legislação ambiental construídas sob a ótica de proteção do agressor ambiental, que se ampara, quase sempre, no manto da prescrição. Há de ver-se, ainda, que o conceito de poluição previsto no art. 3º, inciso III da alínea c, da Lei nº 6.938/81 (Lei da Política Nacional do Meio Ambiente) tem sentido amplo, inclusive a tipificar crime ambiental, como no caso destes autos, bem assim no que dispõe o art. 38, caput, da Lei nº 9.605/98.

VI - Ademais, não há que se falar que a pretensão autoral, na espécie, não se refere aos danos ambientais, tendo em vista que a construção de rodovia não apenas atinge o meio ambiente, no qual estão inseridas as comunidades indígenas afetadas pela obra em referência, mas também alcança os próprios direitos indígenas, na medida em que pode comprometer o direito à terra indígena, imprescritível por se tratar de direito inerente à vida, fundamental e essencial à afirmação dos povos.

VII - Assim posta a questão, há de se considerar, ainda, que os direitos às terras indígenas são imprescritíveis, conforme interpretação do art. 20, XI c/c o art. 231, da Constituição Federal, constituindo direitos inalienáveis dos povos indígenas em decorrência da imposição constitucional de proteger seus territórios, que estão relacionados à ancestralidade de uma etnia.

(...)

(TRF-1 - AC: 10023322120204013600, Relator: DESEMBARGADOR FEDERAL SOUZA PRUDENTE, Data de Julgamento: 14/12/2022, 5ª Turma, Data de Publicação: PJe 15/12/2022 PAG PJe 15/12/2022 PAG) (grifo nosso)

Na linha do já expresso na Informação Técnica nº 1/2022 e verificado neste caso, assim como em outras ações processuais envolvendo o empreendedor, observa-se uma estratégia que consiste no atraso deliberado da conclusão do processo de licenciamento e na reparação dos danos socioambientais, quando esta ocorre. Este padrão é seguido pela apresentação de propostas para o cumprimento parcial do Plano Básico Ambiental aos indígenas ou pela pactuação de acordos extrajudiciais, que posteriormente são unilateralmente descumpridos com base em argumentos legislativos ou administrativos pré-existentes. **Este ciclo vicioso persiste há 20 anos em relação aos indígenas Aikewara.**

Pelo exposto, é crucial que o DNIT cumpra rigorosamente as disposições da legislação ambiental e indigenista, bem como as condicionantes estabelecidas na Licença de Instalação nº 1336/2020, **iniciando imediatamente a execução do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental da rodovia BR-230** (Lote 01, entre a Divisa PA-TO e o município de Rurópolis/PA, km 0,00 ao km 984,00), bem como a implementação das medidas emergenciais levantadas no OFÍCIO Nº 236105/2023/SRE - PA em todas as aldeias

da Terra Indígena Sororó: Sororó, Awussehe, Ipirahy, Tukapehy, Itahy, Yetá, Akamassyron, incluindo o novo aldeamento, Pame'ygara.

VI. DO DANO MORAL COLETIVO

O contexto fático-jurídico apresentado evidencia que, devido ao não cumprimento das obrigações estabelecidas no licenciamento ambiental da BR-230, é apropriada a condenação do DNIT à reparação por dano moral coletivo.

A condenação, além do caráter pedagógico, deve servir para promover mais investimentos em projetos de cunho social e ambiental em benefício dos povos indígenas diretamente ou indiretamente afetados pelos atos (omissões) irregulares perpetrados pelos demandados.

O pedido em questão tem amparo legal, nos termos preconizados na própria lei 7.347, em seu art. 1º, inciso IV, que assevera:

art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: [...] IV – a qualquer outro interesse difuso ou coletivo. [...]

Além disso, a lesão perpetrada pelos requeridos se enquadra perfeitamente na definição do art. 81, parágrafo único, do Código de Defesa do Consumidor (Lei n.º 8.078/90), que assim dispõe:

“Art. 81. [...] Parágrafo único. A defesa coletiva será exercida quando se tratar de: I – interesses ou direitos difusos, assim entendidos, para efeitos deste Código, os transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato; II – interesses ou direitos coletivos, assim entendidos, para os efeitos deste Código, os transindividuais, de natureza indivisível de que seja titular grupo, categoria ou classe de pessoas ligadas entre si ou com a parte contrária por uma relação jurídica base

Pela teoria do diálogo das fontes, as disposições do CDC, por integrarem o microsistema de direitos coletivos (em sentido amplo), são aplicáveis não só aos casos em que existam relações de consumo, mas a todos em que se busque tutelar a violação de direitos e interesses difusos, coletivos e individuais homogêneos.

Além disso, no julgamento do REsp 1.221.756/RJ, da relatoria do Ministro Massami Uyeda, a 3ª Turma do STJ asseverou que “*não é qualquer atentado aos interesses dos consumidores que pode acarretar dano moral difuso. Ou seja, nem todo ato ilícito se revela como afronta aos valores de uma comunidade. É preciso que o fato transgressor seja*

de razoável significância e desborde os limites da tolerabilidade, gerando repulsa social. Ele deve ser grave o suficiente para produzir verdadeiros sofrimentos, intranquilidade social e alterações relevantes na ordem extrapatrimonial coletiva”.

Diante disso, é imperativo que os danos causados sejam de significância razoável e ultrapassem os limites da tolerabilidade. No caso do Povo Aikewara, essa foi exatamente a situação enfrentada.

No caso em tela, os impactos causados ensejaram a configuração de um dano verdadeiramente coletivo sob o aspecto da afetação/restricção aos seus usos, costumes e tradições ao longo de décadas de omissão e ação estatal, implicando, com isto, em contínua violação ao seu território tradicional, imprescindível ao bem-estar, reprodução física e cultural.

Como visto acima, as terras tradicionalmente habitadas pelas comunidades indígenas se submetem a um regime constitucional de afetação às necessidades existenciais desses povos tradicionais, sendo imprescindíveis à preservação dos recursos naturais necessários ao seu bem-estar e a sua reprodução física e cultural, de acordo com seus usos, costumes e tradições, nos termos do artigo 231, §1º, da CRFB.

Além de enfrentarem a invasão não consentida em seu território ancestral, os Aikewara foram obrigados a testemunhar a construção e, posteriormente, a pavimentação da estrada nas imediações do seu território, o que resultou na presença constante de estranhos em seu ambiente, na deterioração do meio ambiente, na criação de um quadro de insegurança alimentar e violação cultural.

Apesar de todo o transtorno que lhe foi causado, a comunidade aguardou, pacientemente, no decorrer dos anos, a realização de reuniões, audiências e diversos encontros destinados a alcançar uma solução equânime para o litígio em análise, o que, sob a ótica de qualquer participante de boa-fé, resultaria na celebração de um acordo que lhe daria condições de melhorar a vida de todos os indígenas após a justa compensação

Não foi isso, todavia, o que ocorreu. Não bastasse a realização da obra sem que tenha havido consulta prévia à comunidade afetada, o que, por si só, já representaria violação aos seus direitos, os indígenas Aikewara, após mais de duas décadas de paciente espera, presenciaram, em sucessivas reuniões, a conduta do DNIT direcionada a postergar a implementação de qualquer programa previsto no PBA.

Durante o curso do procedimento, ocorreram duas reuniões em que o empreendedor expressamente se comprometeu a implementar pelo menos alguns itens do PBA. **No entanto, mesmo após a realização dos levantamentos das prioridades a serem**

atendidas na Terra Indígena, o DNIT, em uma reviravolta, apresentou alguma justificativa administrativa, financeira ou logística para evitar assumir a responsabilidade.

Diante de todo o exposto, resta evidenciado o dano moral coletivo no caso concreto e, em assim sendo, faz-se necessária a fixação de uma indenização a ser paga pelo DNIT, em valor não inferior a R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), **em razão dos danos cumulativos e sinérgicos que afetaram o modo de vida, o território e a existência do povo Suruí Aikewara, sem que tenha havido qualquer forma de compensação até o momento.**

VII. DA TUTELA DE URGÊNCIA

O art. 300 do CPC prevê que a tutela de urgência será concedida quando existirem elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo. Nesse sentido, é imprescindível, para a sua concessão, o preenchimento de dois requisitos: i) a probabilidade do direito; e ii) o perigo na demora da prestação da tutela jurisdicional.

Da análise do caso em apreço e, diante de todas os elementos de prova produzidos no curso da instrução, resta evidente que estão presentes os dois requisitos para a concessão da tutela de urgência.

A **probabilidade do direito**, inicialmente, é reconhecida desde o princípio, uma vez que a invasão ocorreu em terras indígenas sem consulta prévia à comunidade, licença ambiental, pagamento da justa indenização e, por fim, confecção de estudo para minimizar os danos que seriam causados ao modo de vida da comunidade, conforme reconhecido pela própria empresa.

Já o **perigo de dano e o risco ao resultado útil do processo** são evidenciados não só pelo receio de se prostrar no tempo as graves infrações ambientais perpetradas pelo DNIT, mas, também, que se perpetuem indefinidamente sem reparação os graves impactos causados à comunidade indígena local.

Veja-se que, conforme apontado no Plano Básico Ambiental, **o cenário de insegurança alimentar é evidenciado na realidade dos Suruí como consequência direta da pavimentação da estrada**, notadamente, do aumento do desmatamento, intensificação da exploração dos recursos pesqueiros, aumento do desmatamento, diminuição da população de fauna cinegética e alteração do calendário ecológico (Relatório do Plano Básico Ambiental,

fl. 107). O documento também destaca a contaminação dos recursos hídricos, que tem levado à escassez desses recursos, além do surgimento de novas doenças entre os indígenas (Relatório do Plano Básico Ambiental, fl. 377).

Com efeito, a compreensão desse impacto assume uma importância singular, uma vez que as atividades agrícolas e de pesca são elementos centrais da cultura e subsistência do povo Suruí. Assim, não se trata apenas de uma questão relacionada à disponibilidade ou qualidade dos recursos hídricos; está em jogo o próprio modo de vida e a identidade desse povo indígena, conforme também reforçado pelo teor do PBA ao tratar sobre questões territoriais:

"(...) O processo de abertura e pavimentação da rodovia BR-230/PA acarretam segundo ECI, o aumento da população não-indígena (seringueiros, castanheiros, caçadores e etc.) no entorno da TI Sororó, que por sua vez, resulta em impactos na organização social dos indígenas e na readaptação de suas atividades em geral. **Este novo cenário fragiliza a forma de vida tradicional dos Aikewara (...)**'

Os exemplos mencionados reforçam a argumentação de que os danos sofridos pelo povo Suruí não são apenas existentes, mas também atuais e crescentes. **Portanto, o passar do tempo representa não apenas um aumento contínuo dos impactos na saúde, na cultura, na proteção territorial e na dignidade do povo Aikewara, mas também uma intensificação desses efeitos**, os quais atualmente são exacerbados pelas omissões do empreendedor.

Dessa forma, preenchidos os requisitos legais, mostra-se irrefutável a necessidade da tutela antecipada ora pleiteada **a fim de determinar ao DNIT** que cumpra imediatamente as medidas previstas no Programa Básico Ambiental da rodovia BR-230 Rodovia BR-230 (no trecho entre a Divisa PA-TO e o município de Rurópolis/PA, Terra Indígena Sororó), bem como, considerando a precariedade da situação, requer a implementação das medidas emergenciais levantadas no OFÍCIO Nº 236105/2023/SRE - PA em todas as aldeias da Terra Indígena Sororó: Sororó, Awussehe, Ipirahy, Tukapehy, Itahy, Yetá, Akamassyron, incluindo o novo aldeamento, Pame'ygara.

VIII. DOS PEDIDOS

73. Diante do exposto, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** pede/requer:

a) A concessão de tutela provisória, consistente em determinar ao requerido

que:

a.1. **Realize a implementação imediata do Plano Básico Ambiental da rodovia BR-230** (no trecho entre a Divisa PA-TO e o município de Rurópolis/PA, terra indígena Sororó), sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), apresentando imediatamente plano de ação ao juízo e, até o prazo de 6 (seis) meses, implante todos os programas na Terra Indígena Sororó;

a.2. **Até que se efetive a implantação dos programas do PBA, execute as medidas emergenciais** levantadas no OFÍCIO Nº 236105/2023/SRE - PA em todas as aldeias da Terra Indígena Sororó: Sororó, Awussehe, Ipirahy, Tukapehy, Itahy, Yetá, Akamassyron, incluindo o novo aldeamento, Pame'ygara.

b) No mérito:

b.1. A confirmação dos pedidos de tutela provisória de urgência para determinar ao requerido que:

b.1.a. **Realize a implementação do Plano Básico Ambiental da rodovia BR-230 (no trecho entre a Divisa PA-TO e o município de Rurópolis/PA, terra indígena Sororó)**, sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), apresentando imediatamente plano de ação ao juízo e, até o prazo de 6 (seis) meses, implante todos os programas na Terra Indígena Sororó;

b.2.c. **Até que se efetive a implantação dos programas do PBA, execute as medidas emergenciais** levantadas no OFÍCIO Nº 236105/2023/SRE - PA em todas as aldeias da Terra Indígena Sororó: Sororó, Awussehe, Ipirahy, Tukapehy, Itahy, Yetá, Akamassyron, incluindo o novo aldeamento, Pame'ygara.

c. A condenação do requerido em obrigação de pagar quantia certa, correspondente ao dano moral difuso à coletividade, no quantum devido a ser arbitrado por esse Juízo, em valor não inferior a R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), devendo os valores serem aplicados em programas ambientais e sociais destinados à proteção da Terra Indígena Sororó, não se aplicando a regra, aqui, da reversão do montante ao Fundo de Direitos Difusos tratado no art. 13 da Lei nº 7.347/85, por se cuidar da tutela de um direito coletivo em sentido estrito, na forma do art. 81, inc. II, do Código de Defesa do Consumidor, cujo grupo lesado é perfeitamente identificável;
e

d. A inversão do ônus da prova (art. 6º, VIII, CDC c/c art. 21 da Lei 7.347/1985);

Protesta pela produção de todos os meios de prova admitidos, inclusive a juntada integral do Procedimento de Acompanhamento nº 1.23.001.000280/2019-12 que

embasa a presente ação.

Requer-se, ainda, a intimação dos indígenas Suruí/Aikewara, por intermédio de suas associações e/ou da FUNAI, para que possam intervir no processo e participar da tomada de decisões, em cumprimento ao disposto na Convenção 169 da OIT e ao artigo 3º, VI Resolução nº 454 de 22/04/2022 do CNJ.

Dá à causa, para efeitos legais, o valor de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), dada a impossibilidade de se aferir o valor exato do proveito econômico a ser percebido pela empresa, bem como pela dificuldade de se monetizar o valor do dano a causado às comunidades.

Informa o Ministério Público Federal, ainda, em atenção ao que dispõe o inciso VII do art. 319 do Código de Processo Civil, e em observância aos princípios da boa-fé e cooperação processual, que opta pela realização de audiência inicial de tentativa de conciliação, a fim de franquear ao DNIT a possibilidade de manifestar-se, previamente à contestação, acerca de eventual aquiescência voluntária com os pedidos formulados nesta Ação Civil Pública, requerendo, contudo, que o réu apresente um calendário detalhado quanto ao cumprimento do CI-PBA.

MARABÁ/PA, *data da assinatura digital.*

RAFAEL MARTINS DA SILVA
PROCURADOR DA REPÚBLICA

