



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ/PA

SENTENÇA Nº: 407/2005
PROCESSO Nº: **2002.39.01.000732-8**
CLASSE: 7100 – AÇÃO CIVIL PÚBLICA
AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RÉUS: ESTADO DO PARÁ
UNIÃO FEDERAL
JUIZ FEDERAL: **FRANCISCO HÉLIO CAMELO FERREIRA**

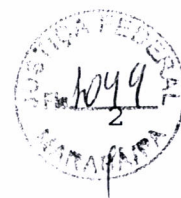
SENTENÇA

RELATÓRIO

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL ajuizou a presente **AÇÃO CIVIL PÚBLICA**, com pedido de antecipação de tutela, em desfavor do **ESTADO DO PARÁ** e da **UNIÃO FEDERAL**, em defesa de direitos e interesses coletivos da **COMUNIDADE INDÍGENA SURUÍ/AIKEWARA**.

Argumenta o autor que referida comunidade indígena encaminhou representação ao órgão ministerial manifestando seu inconformismo e insatisfação para com o Estado do Pará e a União, em virtude do descaso e indiferença com que vem sendo tratada desde a construção da BR-153, há mais de trinta anos, rodovia esta que atravessa aquela terra indígena, ocupando espaço equivalente a 110 hectares, e que a partir de 1997 passou a ser pavimentada.

Decorrido esse lapso temporal, alega o autor que até o momento a comunidade indígena ainda não fora indenizada, tampouco as obras para garantir o acesso à aldeia, a segurança física e cultural dos índios foram implementadas, inexistindo placas educativas, lombadas e redutores de velocidade ao logo do trecho.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ - PA

Argumenta que por várias vezes tentou, sem sucesso, obter do Estado do Pará alguma indenização, assim como a União vem se omitindo de prestar o devido amparo aos índios Suruí.

Apresenta narrativa histórica da referida comunidade indígena, expondo as diversas circunstâncias e mazelas por que passaram aqueles índios em virtude do contato com a civilização, entre elas uma drástica redução na caça e na vegetação nativa, principalmente os castanhais.

Aduz que as obras da BR-153 deveriam ser precedidas de Estudo de Impacto Ambiental e de Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente, inexistindo licenciamento ambiental do empreendimento, fato que, somado a outros elementos, levou o MPF a embargar as obras de pavimentação que ali iniciaram em 1997, sendo posteriormente firmado Termo de Ajustamento de Conduta com a Secretaria de Transportes do Pará, visando mitigar os impactos ambientais e sociais provocados aos índios.

Requer dos réus indenização por danos morais e materiais causados à Comunidade Indígena Suruí/Aikewara e à coletividade, tendo como causa a violação de sua posse permanente e do direito de usar e gozar parte de seu território.

Pleiteia ainda antecipação de tutela para que haja repasse mensal de R\$ 16.000,00 à referida comunidade indígena e a implementação de várias melhorias no trecho da rodovia que corta aquelas terras.

A petição inicial foi instruída com os documentos de fls. 29/428.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ – PA

Em 11.09.02 o pedido de antecipação parcial dos efeitos da tutela foi indeferido (fls. 429/431).

Contestação do Estado do Pará às fls. 442/528, argüindo preliminares e, no mérito, a improcedência do pedido, juntando documentos.

Intimada, a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) manifestou interesse em integrar a lide na qualidade de litisconsorte (fls. 567/568), sendo admitida ao feito às fls. 884.

Contestação da União às fls. 570/589, suscitando questões preliminares e, no mérito, que a ação seja julgada totalmente improcedente, juntando documentos.

A FUNAI apresentou sua manifestação sobre as contestações às fls. 896/902, pleiteando, preliminarmente, a inversão do pólo passivo ocupado pela União e o chamamento do DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transporte).

Réplica do Ministério Público Federal às fls. 1017/1021.

As partes foram intimadas a especificar as provas que teriam a produzir, tendo o Estado do Pará pugnado pela produção de perícia antropológica (fls. 1031/1032) e a União e FUNAI se manifestado satisfeitas pelas provas até então carreadas aos autos (fls. 1036/1037).

Intimado, o Estado do Pará desistiu das provas até então requeridas (fls. 1041/1042).

É o relatório, passo a decidir.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ – PA

FUNDAMENTAÇÃO

Decido inicialmente sobre as questões prefaciais argüidas pelas partes.

a) Ilegitimidade passiva do Estado do Pará – *ad causam* e para responder pelos danos

O ESTADO DO PARÁ suscita duas questões de ilegitimidade, uma *ad causam* e outra por entender que não lhe cabe a reparação de eventuais danos, argumentando que as pretensões do autor deveriam ser pleiteadas junto à FUNAI e a UNIÃO, por se tratar de obra realizada em patrimônio federal e por entender que é atribuição desses entes a atuação perante as comunidades indígenas.

De plano, percebe-se que a pretensão do Autor aborda a participação das principais entidades envolvidas na construção da rodovia – Estado e União. Nesse diapasão – e sem adentrar no mérito da competência para a elaboração da política indigenista –, sendo o Estado do Pará o executor das obras, percebe-se claramente que, em tese, há uma parcela de co-responsabilidade deste ente público nas conseqüências oriundas daquele empreendimento. Sob esta ótica, o nexos causal necessário para a verificação das condutas e obrigações das partes é bem claro, o que leva a afastar tais preliminares.

b) Ausência de interesse processual

Argumenta ainda o ESTADO DO PARÁ que o autor carece de interesse processual, por estarem os pedidos formulados subordinados a



1052
5

PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ – PA

atos administrativos específicos, o que afasta a necessidade da tutela estatal pretendida, sendo a política indigenista vinculada à atuação da União.

Neste ponto, verifica-se que a presente ação tem caráter reparatório, seja de danos ambientais, morais ou materiais, oriundos dos efeitos da rodovia que atravessa a terra indígena. Desta forma, evidencia-se o interesse processual, sendo adequada a mobilização do Judiciário, onde apurar-se-á a pertinência ou não do pedido, o que se fará no exame de mérito.

Rejeito, portanto, tal preliminar.

c) Ilegitimidade passiva da União e inversão do pólo processual

Assim como em relação ao Estado do Pará, em tese, os fatos narrados revelam nexos causais que permitem a imputação de responsabilidade à União, por se tratar de rodovia federal, cujas obras envolvem repasse de recursos oriundos do Tesouro Nacional. Assim, somente a análise de mérito poderá demonstrar a pertinência do pedido e a parcela de responsabilidade de cada réu, o que prejudica a análise de tal preliminar, sendo juridicamente inviável inverter-se a posição do réu para o pólo ativo, haja vista que eventual condenação implicaria em obrigações para a União.

d) Inadequação da via eleita

Aduz a União que, havendo o Termo de Ajustamento de Conduta firmado (TAC) entre o Estado do Pará e o Ministério Público Federal, documento que se constitui em título executivo extrajudicial, a presente Ação Civil Pública não é o instrumento processual adequado para a satisfação da pretensão.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ – PA

Improcede tal alegação, considerando que a celebração do TAC não impede que as partes ali envolvidas se utilizem de outros meios processuais, além da ação de execução, para buscar a satisfação das obrigações elencadas no termo.

e) Prescrição

Sustenta a União questão prejudicial de mérito, pois entende que a pretensão indenizatória trazida pelo autor estaria prescrita, por buscar recompor prejuízos que datam de cerca de 30 anos atrás, devendo se aplicar ao caso o prazo prescricional genérico, de cinco anos.

Não merece guarida tal argumento, pois a presente Ação Civil Pública busca a tutela de pretensões imprescritíveis, conforme os fundamentos trazidos pelo Autor em sua réplica, objetivando o feito a reparação de danos ambientais e à comunidade indígena, bens especialmente protegidos pela Carta Magna.

f) Chamamento do DNIT ao processo

Cumpre observar que, embora não tenha havido manifestação quanto a tal pedido formulado pela União, inexistindo oposição do autor, não vislumbro o seu cabimento, pois, conforme disciplina o Artigo 77 do Código de Processo Civil, a admissibilidade de tal intervenção está diretamente ligada à existência de devedores solidários ou fiadores que tenham relação com a parte, o que não é o caso, principalmente considerando que a União figura no pólo passivo da demanda.

Ultrapassadas as questões preliminares, passo à análise do mérito.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ – PA

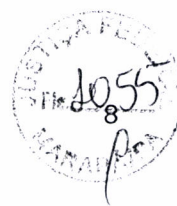
MÉRITO

Segundo a narrativa inserta na inicial, há um inconformismo da Comunidade Indígena Suruí/Aikewara provocado pelos efeitos da rodovia federal que corta parte de suas terras, estando aquele povo privado do usufruto de parcela de seu território. Pretende o autor, com a presente ação, reparar danos materiais e ambientais sofridos por aquela comunidade.

Contudo, analisando cuidadosamente os documentos carreados aos autos, não se vislumbra dano, quer material, ambiental ou moral, passível de indenização.

Em primeiro plano, relativamente à indenização em face da suscitada perda do uso da faixa de terra que veio a ser ocupada pela rodovia, equivalente, segundo se afirma, a aproximadamente 110 hectares, verifica-se que, à luz das informações carreadas aos autos, tal fato teria ocorrido nos anos de 1970 e 1972, quando a abertura da estrada “...rasgou a Área Indígena Sororó em 11 Km na floresta nativa por 100 m de largura, totalizando uma área de 110 hectares”.

Diante desta circunstância, alguns fatores findam por descaracterizar a pretensão indenizatória fundada na alegação de perda do usufruto do território. Com efeito, de um lado, impende anotar que a demarcação da área indígena Sororó somente se efetivou no ano de 1977, conforme se depreende da planta demarcatória acostada à fl. 38, sendo que sua formalização apenas sobreveio em 1983, com a publicação do Decreto nº 88.648, que homologou a área demarcada (fl. 39), de modo que ao tempo da abertura da via ainda não estava formalmente caracterizada a posse indígena das terras.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ – PA

Por outro lado, comporta evidenciar que, em conformidade com o laudo antropológico constante das fls. 212/251, a abertura da via buscou atender interesses estratégicos do governo federal, no sentido de integrar a região e até mesmo promover a defesa dos interesses institucionais então vigentes. Neste sentido, afora a constatação de que na época inexistia regra expressa capaz de assegurar aos silvícolas o usufruto das terras, é de se considerar que mesmo após o advento da Lei 6.001/73 (Estatuto do Índio), o artigo 20 do referido diploma permitia à União intervir em área indígena para a realização de obras públicas que interessassem ao desenvolvimento nacional, conforme dispõe o Artigo 20, § 1º, “d”:

Art. 20. Em caráter excepcional e por qualquer dos motivos adiante enumerados, poderá a União intervir, se não houver solução alternativa, em área indígena, determinada a providência por decreto do Presidente da República.

§ 1º A intervenção poderá ser decretada:

d) para a realização de obras públicas que interessem ao desenvolvimento nacional;

Ainda neste ponto, faz-se interessante anotar que em situações da espécie não de é praxe – salvo hipóteses excepcionais de áreas consideravelmente valorizadas (em geral quando situadas em centros urbanos) – efetivar-se indenizações das áreas destinadas à abertura de vias terrestres de comunicação, haja vista o interesse dos proprietários e das comunidades locais que passam a gozar das facilidades de deslocamento, situação que não foi de todo diferente no presente caso, a considerar o registro constante do laudo antropológico à fl. 222, onde anota:

*“Os Suruí esperam ansiosos o momento de negociar e de receber a indenização devida. **Apesar de discordarem do***



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ – PA

corte feito na Área, os índios entendem que a rodovia é irreversível e necessária a eles e os habitantes da região, pois proporciona ligações rápidas com os centros mais próximos, especialmente, em casos de urgências médicas. A nova rota reduz em muito o tempo de permanência de pessoas estranhas dentro da Reserva, visto diminuir o número de veículos quebrados ou parados diante de atoleiros. Auxilia o escoamento da produção de castanha-do-pará e de frutos regionais, proporcionando ainda, o transporte na direção de produtos essenciais à comunidade... ”

Nestas condições, o pedido de indenização pela suposta privação do usufruto de parte do território não goza de maior consistência, não ensejando acolhida.

Por outro lado, a teor do documento de fls. 267, percebe-se que, pelas melhorias realizadas no trecho da rodovia que corta a terra indígena, aquela comunidade não está totalmente desamparada pelo Estado, podendo-se afirmar que, pela ausência de impugnação por parte do autor, vários dos pedidos formulados na inicial já foram atendidos.

Consta ali que, entre os anos de 1998 e 1999, por força do Termo de Ajustamento de Conduta firmado entre o Estado do Pará e o Autor e também motivado por reuniões mantidas com a comunidade indígena e a Procuradoria da República em Marabá, foram implementadas as seguintes melhorias: trevo de entrada da aldeia; abertura de espaço para caminhada de caçadores; acostamento, acompanhado de guarda-corpo; lombadas e redutores de velocidade ao longo dos 110 Km; afixação de placas educativas; construção à entrada do acesso à aldeia: guarita e portão; restauro do acesso



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ - PA

à aldeia; colocação de colchetes; paradas cobertas para passageiros; manutenção constante da rodovia; passagens laterais; mais dois redutores de velocidade; placas indicativas e educativas; parada de ônibus; cerca com arame liso em ambos os lados da extensão da reserva; capa selante no acesso da BR-153; duas porteiras na cerca; matrícula de um índio em uma auto-escola em Marabá; um carro Toyota utilitário; manutenção do carro durante um ano; garagem aberta, com depósito fechado; galpão fechado; consta ainda que há projeto para a construção de casas e desenvolvimento de piscicultura.

O rol acima demonstra que os pedidos 1, 2, 3, 4, 5, 6, e 7 elencados na antecipação de tutela formulada na inicial, bem como os pleitos de números 3, 5, 6 e 8, do pedido final, já foram atendidos pelo Estado do Pará.

Os outros pleitos, enumerados nos itens 9 a 18 do pedido final, mostram-se inteiramente desconexos com a causa de pedir e, por isso, não merecem acolhida, ainda que tenham sido objeto do TAC, cuja validade realmente não se sustenta, vez que se mostra absolutamente vago, configurando, na verdade, um cheque assinado em branco, totalmente incompatível com a estrutura de qualquer ato/negócio jurídico, mormente daqueles onde se faz presente um ente público.

Cabe ainda observar que, quanto à recomposição do meio ambiente, não há nos autos demonstração da ocorrência de danos ambientais na reserva além daqueles naturalmente conseqüentes da abertura da rodovia, cuja indenização, pelo interesse social que representa tal empreendimento, é indevida, pois, conforme já se expôs anteriormente, o Estatuto do Índio permitiu ao governo federal intervir na área indígena para a realização do projeto.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ - PA

Por outro lado, deve-se atentar que a ausência de Estudo de Impacto Ambiental e de Relatório de Impacto Ambiental não são suficientes para demonstrar a total ilegalidade do empreendimento. Isso porque o artigo 1º, inciso III, da Resolução nº 237/97, do Conselho Nacional do Meio Ambiente, equipara Estudo Ambiental a Plano de Controle Ambiental. Este último fora adotado pelo Estado do Pará, conforme consta às fls. 278/428, contendo diagnóstico ambiental da área de influência da rodovia e análise e avaliação ambiental do empreendimento, sendo dever do Estado cumpri-lo fielmente.

Inexistindo dano ambiental comprovado, não há que se falar em recuperação do meio ambiente na área de influência da rodovia.

Por fim, quanto à indenização por dano moral pleiteada pelo autor, não restou configurado nos autos que o empreendimento, por si só, tenha levado aquela comunidade indígena a experimentar algum dano moral, havendo nos autos, tão somente, exposição genérica do pleito, sem a demonstração de vínculo concreto entre a existência da BR-153 e algum tipo de constrangimento, vexame, ofensa à imagem, honra ou à reputação dos índios Suruí.

Pelo contrário, percebe-se pelo supracitado laudo antropológico (fls. 212/255), que aquela comunidade, ao expor suas reivindicações, o fez estritamente no campo material, pleiteando do Estado do Pará medidas mitigadoras dos impactos causados pela rodovia.

Não se pode falar também na hipótese de dano moral ambiental, haja vista não se tratar, neste caso, de fato que tenha causado alteração brusca no meio em que vive aquela população indígena, mormente quando se observa que o empreendimento precede à demarcação e homologação do aldeamento, apresentando-se como ação necessária à integração e desenvolvimento da região, sendo que os impactos trazidos



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL DE 1ª INSTÂNCIA
SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE MARABÁ - PA

verdadeiramente não parecem desproporcionais em relação à natureza da obra que restou implementada.

Ausente, portanto, os elementos de convencimento que permitiriam averiguar que a Comunidade Indígena Suruí/Aikewara, ou a coletividade tenham experimentado dano moral causado pela construção e existência da Rodovia BR-153.

Ao lume dessas considerações, cumpre voltar os olhos para o caso **sub examen**, o que leva à conclusão da total improcedência do pleito formulado na exordial.

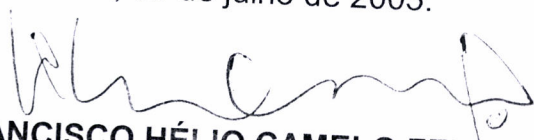
DISPOSITIVO

EX POSITIS, julgo **improcedente** o pedido, a teor do disposto no art. 269, I, do CPC.

Sem custas e honorários advocatícios, nos termos do art. 18, da Lei nº 7.347/85.

Publique-se. Registre-se. Intimem-se.

Marabá-PA, 08 de julho de 2005.


FRANCISCO HÉLIO CAMELO FERREIRA
Juiz Federal

LD