



PODER JUDICIÁRIO  
JUSTIÇA FEDERAL  
Seção Judiciária do Pará  
9ª Vara Federal Ambiental e Agrária da SJP

**PROCESSO:** 1035924-87.2024.4.01.3900

**CLASSE:** TUTELA ANTECIPADA ANTECEDENTE (12135)

**POLO ATIVO:** MINISTERIO PUBLICO DA UNIAO

**POLO PASSIVO:** DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES e outros

## DECISÃO

Cuida-se de pedido de concessão de tutela provisória de urgência em caráter antecedente formalizado pelo **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** contra o **INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS – IBAMA, DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT, FUNDAÇÃO NACIONAL DOS POVOS INDÍGENAS – FUNAI e INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA – INCRA** objetivando, em sede liminar, a nulidade da Licença Prévia nº 676/2022, concedida pelo IBAMA ao DNIT, para obras de dragagem e derrocamento no Rio Tocantins. Fundamenta-se em: (i) ausência de consulta prévia aos indígenas, quilombolas e pescadores artesanais, conforme a Convenção nº 169 da OIT; (ii) dispensa irregular do licenciamento ambiental na fase de operação; e (iii) desvio de finalidade devido à falta de comprovação da viabilidade socioambiental do projeto, com deficiências no diagnóstico da pesca artesanal. Requer ainda a revisão de decisões políticas que ignoraram pareceres técnicos e a suspensão de novas licenças ambientais até a correção das irregularidades.

Alegou, em síntese, que várias foram as tentativas de implantação da Hidrovia Araguaia-Tocantins, um projeto de transporte multimodal com impacto significativo na bacia dos rios Araguaia e Tocantins. Iniciado em 1995 pela Companhia Docas do Pará (CDP) e pela Administração da Hidrovia Araguaia-Tocantins, o projeto enfrentou dificuldades desde o início, com estudos de impacto ambiental

inadequados e problemas no processo de licenciamento conduzido pelo IBAMA. A proposta inicial incluía a criação de um corredor navegável de aproximadamente 3.000 km, mas o empreendimento foi fragmentado em trechos distintos, desconsiderando os impactos socioambientais cumulativos.

O Ministério Público Federal apontou ilegalidades no fracionamento dos licenciamentos e ajuizou uma ação civil pública em 2005. Em 2009, a Justiça determinou que os estudos de impacto ambiental de todas as intervenções deveriam ser analisados de forma conjunta pelo IBAMA, reconhecendo sua competência exclusiva para conduzir os licenciamentos. Ainda assim, ocorreram irregularidades, como a emissão de uma licença prévia pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SEMA/PA) em 2009, posteriormente anulada por vício de competência.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) assumiu o projeto e iniciou novos processos de licenciamento em diferentes órgãos ambientais para trechos específicos da hidrovia, como o derrocamento no Pedral do Lourenço e a dragagem de bancos de areia. Contudo, o fracionamento continuou a ser criticado pelo MPF e foi alvo de decisões judiciais. Em 2013, o DNIT submeteu ao IBAMA um novo pedido de licenciamento para a dragagem e derrocagem do Rio Tocantins, indicando abandono das intervenções no Rio Araguaia destacando, ainda, o MPF a necessidade de considerar os impactos socioambientais sinérgicos do projeto, respeitando a legislação ambiental e evitando fragmentações que comprometam a análise integrada dos riscos e benefícios. A evolução do empreendimento ainda depende de conformidade com exigências legais e resoluções judiciais.

A concepção atual do empreendimento Dragagem e Derrocagem da Via Navegável do Rio Tocantins consiste na realização de intervenções físicas para a retirada de bancos de areia (dragagem) e de afloramentos rochosos (derrocagem) em um trecho do leito do Tocantins, de forma a criar um canal de navegação com capacidade para tráfego permanente de grandes embarcações e comboios de barcas, ao longo de aproximadamente 560 km, desde Marabá até a Vila do Conde, em Barcarena. Contudo, se concretizadas, tais intervenções afetarão diretamente a pesca artesanal e a navegação, dentre outros impactos, com potencial risco de comprometer atividades produtivas e tradicionais de extrema relevância econômica, sociocultural e ambiental para comunidades tradicionais ribeirinhas, comunidades quilombolas e povos indígenas que fazem uso do rio Tocantins, sobretudo, porque não foi respeitado o direito à consulta prévia, livre e informada da comunidade local e, além disso, o DNIT adotou uma série de artifícios ilegais e sem embasamento técnico para reduzir artificialmente as "áreas de influência" do empreendimento, de forma a excluir diversos povos e comunidades potencialmente impactados tanto do direito à consulta, quanto da abrangência das

avaliações e do monitoramento de impactos sobre a atividade pesqueira. Segundo o MPF, o objetivo oculto é "facilitar" a instalação do empreendimento e limitar o comprometimento econômico com suas consequências negativas. Esses artifícios foram corroborados pelo ente licenciador, IBAMA, e pelos intervenientes, FUNAI e INCRA, diante da emissão da Licença Prévia nº. 676/2022.

A análise do pedido de concessão liminar foi postergada para após a oitiva dos réus.

O **IBAMA** prestou informações defendendo, em síntese, quanto à alegada ausência de consulta prévia, livre e informada aos indígenas, quilombolas e pescadores artesanais, que frequentemente solicita audiências com populações afetadas envolvendo órgãos como a FUNAI e o INCRA para garantir o respeito aos direitos desses grupos, mas reconhece que essas ações não substituem plenamente a consulta exigida pela Convenção nº 169 da OIT. Defendeu que a aplicação prática da Convenção nº 169 enfrenta desafios devido à falta de regulamentação específica no Brasil e que embora exista controvérsia sobre a autoaplicabilidade da norma, a ausência de normas integrativas dificulta sua implementação completa. Sustentou, ainda, que o IBAMA não é responsável por conduzir as consultas previstas na Convenção nº 169 da OIT. Esse papel recai sobre os órgãos competentes de proteção jurídica, como o Comitê Gestor Quilombola e a FUNAI, reforçando que a ausência de regulamentação específica não invalida licenças ambientais tecnicamente regulares.

Quanto à dispensa indevida de licenciamento ambiental para a fase de operação da hidrovia sustentou que não existe processo ativo no IBAMA sobre licenciamento da hidrovia Araguaia-Tocantins. De acordo com a Lei Federal nº 6.938/1981 e a Resolução CONAMA nº 237/1997, o licenciamento ambiental é obrigatório para obras e atividades que causem impactos ambientais, incluindo dragagens e derrocamentos, mas não para a navegação em si, que, por ser atividade de baixo impacto ambiental, está isenta desse requisito. O conceito de hidrovia abrange tanto as vias naturais como as artificiais, mas apenas intervenções que alterem as condições naturais, como dragagens ou construção de barragens, exigem licenciamento. O Decreto nº 8.437/2015 reforça que o licenciamento ambiental aplica-se exclusivamente a obras de engenharia destinadas à implantação ou melhoria de hidrovias, e não à atividade de navegação. Assim, o IBAMA regula intervenções para garantir a navegabilidade, mas não controla o uso cotidiano das vias aquáticas. Conforme entendimento do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, o licenciamento deve avaliar impactos considerando toda a extensão e intervenções realizadas na hidrovia. Portanto, o IBAMA limita-se a licenciar adaptações e obras específicas, como dragagens e derrocamentos, em trechos que dificultem a navegação, sem que isso implique no licenciamento da navegação

propriamente dita. Essa posição se fundamenta na legislação e busca equilibrar o uso sustentável dos recursos hídricos com a proteção ambiental.

No que se refere ao alegado desvio de finalidade, em razão da não demonstração da viabilidade socioambiental do empreendimento pelo DNIT quanto aos meios socioeconômico e biótico e precariedade do diagnóstico da atividade pesqueira, asseverou que o IBAMA tem conduzido o processo de forma técnica e conforme a legislação vigente. No momento, apenas o trecho de Itupiranga à Ilha do Bogéa está em análise para a emissão da Licença de Instalação (LI), etapa indispensável para o início das obras. A antecipação judicial dessas questões técnicas configura ingerência indevida do Judiciário nas competências do Poder Executivo, violando o princípio constitucional da separação dos poderes. Alegou, ainda, que a tentativa de impor judicialmente um posicionamento administrativo desequilibra o sistema de freios e contrapesos, essencial para a harmonia e cooperação entre os poderes, como previsto na Constituição Federal.

O IBAMA, nesse contexto, tem seguido estritamente sua atribuição legal de avaliar tecnicamente os impactos ambientais do empreendimento, garantindo a participação dos órgãos envolvidos. Por fim, decisões judiciais anteriores, como as do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, reforçam a adequação dos procedimentos conduzidos pelo IBAMA em empreendimentos semelhantes, destacando a base técnica e os estudos realizados. Assim, fica evidente que o órgão tem cumprido suas obrigações legais na análise e controle dos impactos socioambientais, enquanto o princípio da separação dos poderes exige que o Judiciário respeite as competências do Executivo na condução do licenciamento ambiental.

O **INCRA**, por sua vez, alegou que não é responsável por realizar consultas prévias ou outras etapas do licenciamento relacionadas a comunidades ribeirinhas, atuando exclusivamente no contexto de comunidades quilombolas conforme o Decreto 10.252/2020 e o regimento interno. A Coordenação-Geral de Regularização de Territórios Quilombolas (DFQ) coordena e supervisiona essas atividades, consolidando a transição da Fundação Cultural Palmares (FCP) para o INCRA com a criação da Equipe Nacional de Licenciamento Ambiental Quilombola. Defendeu que no caso da dragagem e derrocamento do Rio Tocantins, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) analisou comunidades quilombolas da área de influência direta (AID), incluindo entrevistas realizadas em 2018 com lideranças locais. O estudo avaliou aspectos socioeconômicos, fundiários e culturais, identificando inicialmente cinco comunidades, com mais cinco adicionadas posteriormente. Apesar da ausência de localização georreferenciada, o EIA foi considerado abrangente, apresentando medidas mitigatórias e compensatórias, além de ressaltar a sensibilidade das comunidades, exigindo programas específicos de controle e monitoramento. Concluiu que, considerando o cumprimento das exigências legais e as

informações disponíveis, não há obstáculos para o prosseguimento do licenciamento ambiental. No entanto, a atuação do INCRA depende de provocação do IBAMA, e eventuais decisões judiciais que interfiram no processo ambiental impactarão diretamente o trâmite do procedimento no INCRA.

De seu turno, o **DNIT** contesta os argumentos apresentados na petição da parte autora, defendendo a regularidade do processo de licenciamento ambiental. A autarquia esclarece que elaborou os estudos ambientais, conforme o Termo de Referência emitido pelo IBAMA, consolidando as análises no EIA/RIMA e promovendo audiências públicas em cinco localidades. Adicionalmente, realizou complementações técnicas ao EIA/RIMA, em atendimento às exigências do IBAMA e dos intervenientes no processo, culminando na emissão da Licença Pública pelo órgão ambiental, conforme detalhado no Ofício nº 163021/2024 e na Nota Técnica nº 34/2024. Alegou, ainda, Quanto aos fundamentos jurídicos questionados que: (i) foi realizada consulta prévia, livre e informada aos grupos indígenas, quilombolas e pescadores artesanais, em conformidade com a Convenção nº 169 da OIT; (ii) o licenciamento ambiental para a operação da hidrovía não foi dispensado de forma indevida; e (iii) não houve desvio de finalidade, com a viabilidade socioambiental do empreendimento devidamente demonstrada, apesar da necessidade de melhorias no diagnóstico da atividade pesqueira. Todos esses pontos são sustentados pelos documentos técnicos anexados. Por fim, reitera que cumpriu integralmente os requisitos legais e técnicos para a execução do empreendimento, reforçando que os argumentos da parte autora não encontram respaldo na documentação apresentada, que comprova a regularidade do licenciamento e a adequação do processo às normas ambientais e sociais aplicáveis.

Por fim, a **FUNAI** apresentou manifestação preliminar alegando, em síntese, que não se omitiu de suas obrigações legais, articulando-se com diversos órgãos para promover políticas públicas voltadas aos povos indígenas. A demanda apresentada reflete uma interferência na execução orçamentária da entidade, que deve respeitar a doutrina da "reserva do possível", já que os recursos financeiros são limitados e dependem de planejamento e prioridades previamente definidas. Assim, a pretensão ministerial se mostra incompatível com as possibilidades econômicas e financeiras da FUNAI, além de extrapolar os limites de sua atuação. Defendeu que a Administração Pública, no exercício de seu poder discricionário, tem autonomia para estabelecer prioridades e metas no desenvolvimento de políticas públicas, desde que em conformidade com os critérios de legalidade e razoabilidade. O Poder Judiciário, por sua vez, não pode intervir no mérito dessas decisões administrativas, salvo em casos de flagrante omissão ou abuso. Essa ingerência violaria o princípio da separação de poderes, consagrado no artigo 2º da Constituição Federal. Por fim, sustentou que a análise judicial deve respeitar os limites impostos à atuação administrativa, considerando as restrições orçamentárias e o impacto

econômico. A concessão de direitos fora dos critérios estabelecidos comprometeria a isonomia entre os beneficiários e prejudicaria a implementação equitativa das políticas públicas. Dessa forma, a pretensão veiculada não encontra respaldo diante dos princípios constitucionais e administrativos vigentes.

### **É o relatório. Decido.**

De início, impõe-se a correção de uma imprecisão técnica sem a qual não se poderá enfrentar adequadamente a tutela provisória requerida.

Nesse sentido, o Ministério Público fundamenta seu pedido no art. 305 do CPC na (tutela cautelar em caráter antecedente). Leia-se, pois, o dispositivo invocado pelo autor:

*A petição inicial da ação que visa à prestação de tutela cautelar em caráter antecedente indicará a lide e seu fundamento, a exposição sumária do direito que se objetiva assegurar e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.*

Ocorre que os pedidos em tutela provisória buscam medidas desconstitutivas ou mandamentais que antecipam a pretensão final que, para o caso, encontram fundamento na redação contida no art. 303 do CPC, descrição legal que cuida da tutela antecipada, conforme dispõe que *nos casos em que a urgência for contemporânea à propositura da ação, a petição inicial pode limitar-se ao requerimento da tutela antecipada e à indicação do pedido de tutela final, com a exposição da lide, do direito que se busca realizar e do perigo de dano ou do risco ao resultado útil do processo.*

Portanto, é o caso de examinar-se os pedidos de tutela provisória como medida antecipatória e não como medida cautelar, e para tanto impõe-se a verificação da existência ou não dos seus requisitos (previstos no art. 300 do CPC), a saber: a) elementos que evidenciem a probabilidade do direito; b) perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo; c) a ausência de perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão.

Primeiro, ao examinar a possibilidade de retorno dos pedidos ao *status quo ante*, constato que todas as 21 medidas requeridas são reversíveis, força que buscam desconstituição de atos administrativos que podem voltar a produzir efeitos em caso de reforma do presente ato judicial.

Passo então a investigar a existência ou não de elementos que evidenciem a probabilidade do direito, primeiro em relação aos itens em que busca tutela desconstitutiva para a declaração de nulidade da licença prévia nº 676/2022.

Assim, examino em conjunto as alegações de ausência de consulta prévia de comunidades tradicionais, quilombolas e indígenas; exclusão da operação da Hidrovia Araguaia-Tocantins do objeto licenciado; desvio de finalidade por atestado de viabilidade socioambiental da Hidrovia Araguaia-Tocantins; violação do procedimento estabelecido na Portaria Interministerial nº. 60/2015 quanto à elaboração do Estudo do Componente Indígena e do Estudo do Componente Quilombola, bem como de desvio de finalidade, por ter atestado a viabilidade socioambiental da Hidrovia Araguaia-Tocantins.

Antecedentemente, impõe-se que se delimite a lide identificando do que se está a tratar. Ou seja, se trata de licença prévia emitida para projeto de hidrovia ou de viabilização de via navegável.

Em sua petição inicial, afirma o MPF:

*2. Da concepção atual do empreendimento. O empreendimento Dragagem e Derrocagem da Via Navegável do Rio Tocantins possui o mesmo layout daquele que havia sido licenciado anos atrás pela SEMA/PA. Em linhas gerais, compreende um conjunto de intervenções físicas para a retirada de bancos de areia (dragagem) e de afloramentos rochosos (derrocagem) em um trecho do leito do Tocantins, de forma a criar um canal de navegação com capacidade para tráfego permanente de grandes embarcações e comboios de barcaças, ao longo de aproximadamente 560 km, desde Marabá até a Vila do Conde, em Barcarena. O canal projetado teria de 70 a 160 m de largura, em um trecho do rio Tocantins que possui um pouco mais do que 1 km de largura em média.*

Embora o MPF afirme que "o projeto da hidrovia Araguaia-Tocantins foi fragmentado em trechos distintos, apesar de constituírem um único empreendimento e de possuírem inegáveis impactos socioambientais sinérgicos", emerge indubitável que a lide aqui postada à solução passou a ter delimitação mais restrita em razão do novo projeto buscar apenas a viabilização da chamada via navegável por uma intervenção de derrocagem de pedras em um trecho e dragagem em dois trechos do Rio Tocantins.

Ou seja, o presente debate circunscreve-se não mais à "implantação da hidrovia que interligaria distintos trechos de mobilidade fluvial espaçados, para convertê-los em um corredor navegável de aproximadamente 3.000 km" (Rio das Mortes, entre Nova Xavantina/MT até a foz, com cerca 580 km; Rio Araguaia, de Aruanã/GO até Xambioá/TO, somando 1.230 km; o Rio Tocantins, de Peixe/TO a Estreito/MA, um trecho de 700 km; bem como de Estreito/MA à Marabá/PA, mais 321 km, e; de Marabá/PA até sua foz, 500 km), mas de apenas alguns trechos do Rio Tocantins para viabilização de via navegável.

O MPF, em sua petição, traz mapas e indicações dos trechos e respectivas obras previstas. Confira-se, pois:

*Trecho 1, entre as cidades de Marabá e Itupiranga, com 52 km: há bancos de areia que durante o período de estiagem dificultam a navegação em função da profundidade e movimentação dos bancos. Este trecho será abordado no item 2.4.1, referente ao Projeto de Dragagem.*

*Trecho 2, entre a Vila Santa Terezinha do Tauri (subdistrito de Itupiranga) e a Ilha do Bogéa, com 35 km de extensão: conhecido como Pedral do Lourenço, onde se observam as formações rochosas que determinam restrições à navegação em períodos de estiagem.*

*Trecho 3, entre as cidades de Tucuruí e Baião, perfazendo um total de 125 km: há sete bancos de areia mapeados que, durante o período de estiagem, dificultam a navegação em função da profundidade e movimentação dos bancos.*

Mais adiante, apresenta ilustração que assim resume as obras:

*Para o Trecho 1, de Marabá a Itupiranga, haverá obras de dragagem em pontos ao logo de 52 quilômetros; no Trecho 2, de Itupiranga a Ilha de Bógea, ao logo de 35 km haverá retirada, em alguns trechos, de pedras que impedem a navegação durante a estiagem; No Trecho 3, de Tucuruí a Baião, haverá a dragagem de sete bancos de areia que dificultam a navegação.*

Postos tais esclarecimentos extraídos de elementos juntados pelo próprio MPF, e que convergem com as respostas preliminares dos réus, passa-se à análise dos argumentos lançados na petição inicial e



na resposta do IBAMA, DNIT, INCRA e FUNAI.

Primeiro, colha-se do sistema normativo as definições e distinções de **hidrovia** e **via navegável**.

Pois bem. A lei 13.081/2015, em seu art. 1º, conceitua **via navegável** como o "espaço físico, natural ou não, nas águas dos rios, lagos e lagoas, utilizado para a navegação interior de cargas, de passageiros, ou de passageiros e cargas por empresa de navegação;". Do mesmo dispositivo tem-se ainda que "**via potencialmente navegável**: espaço físico, natural ou não, nas águas dos rios, lagos e lagoas, que possa tornar-se via navegável mediante a implantação de barragens ou outras obras."

Quanto ao conceito de **hidrovia**, louvemo-nos da Norman 511, expedido pela Marinha do Brasil, que conceitua hidrovia como "via de navegação interior com características padronizadas para determinados tipos de embarcações, mediante obras de engenharia de regulação, dotada de sinalização e equipamentos de auxílio à navegação".

Tribunal de Contas da União - TCU, no Relatório TC n. 047.274/2020-4 Fiscalização 251/2020, de maio de 2024 (SEI DNIT 18958807), também delinea o conceito de hidrovia, como seja, "são rotas específicas dentro das vias navegáveis, ou estradas aquáticas, de um país ou região, que são planejadas, desenvolvidas e mantidas para facilitar o transporte fluvial de cargas e passageiros. Uma hidrovia envolve a criação de infraestruturas e serviços de manutenção, como canais, eclusas, portos fluviais, dragagens para aumentar e manter a profundidade da via, derrocamento, sinalização para navegação segura, obras para proteção de margem e regulamentações específicas para garantir o fluxo seguro e ordenado do tráfego fluvial.

Do mesmo documento acima referido, extrai-se ainda que o TCU acolhe entendimento do Ibama de que intervenção pontual realizada em DAQ (dragagem, derrocamento, sinalização) para melhorar a condição de navegabilidade de um rio não requer licenciamento como se hidrovia fosse (entendimento ratificado em Audiência Pública na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados e Presidente do Ibama, em 19/9/2023.

Com efeito, os elementos juntados aos autos mostram que embora não se afaste a possibilidade de que em ação governamental futura seja criada uma hidrovia nos rios Araguaia-Tocantins, o presente debate tem por objeto apenas o DAQ do Pedral do Lourenço e dragagem de outros trechos do Rio Tocantins.

Conforme pontuou o TCU no documento acima referido, neste momento "não se pode falar em hidrovia em sentido estrito, devido à ausência de diversas características que a diferencia de

vias navegáveis e a intervenção isolada, por si só, não faz da via uma hidrovia."

Reforça o entendimento de tratar-se de uma intervenção pontual no Rio Tocantins o fato de que o MPF não trouxe qualquer prova da existência de algum projeto atual de intervenção no Rio Araguaia, não obstante se extraia dos documentos trazidos aos autos pelos réus que este curso d'água possui inúmeras intermitências que inviabilizam a navegação, medidas sem as quais não caberia falar-se em hidrovia Araguaia-Tocantins.

É o que se colhe, por exemplo, do Plano Geral de Outorgas - Trechos Hidroviários de 2023, da Agência Nacional de Transportes Aquaviário - ANTAQ, quando afirma que "o rio Araguaia possui várias impedâncias físicas e ambientais, fator que limita seu ingresso no rol de rios passíveis de estruturação como hidrovia stricto sensu".

Então fixemos: a licença concedida refere-se somente ao trecho 2 do Rio Tocantins, cuja intervenção cuida do derrocamento de um trecho pedregoso chamado Pedral do Lourenço, para o qual foi emitida licença prévia.

Mencionado este fato, novamente refira-se que, para viabilizar a via navegável do Rio Tocantins, este curso d'água foi dividido em três trechos, conforme se extrai da Nota Técnica nº: 34/2024/COMAQ/CGOB/DAQ/DNIT, do Ofício nº 163021/2024/CEPAM/CGMAB/DPP/DNIT e demais documentos em anexo.

*Trecho 1 - Montante ao lago de da Usina Hidrelétrica de Tucuruí - Marabá a Itupiranga - 52 km onde há pontos de dragagem; Trecho 2 - Montante ao lago de da UHE Tucuruí - Itupiranga à Ilha do Bogéa - 35 km onde há pontos de derrocamento; e Trecho 3 - Jusante ao lago da UHE Tucuruí - Tucuruí à Baião - 125 km onde há pontos de dragagem. Todos os trechos do projeto estão em licenciamento ambiental num processo único na esfera federal (Processo IBAMA nº02001.000809/2013-80), no entanto apenas o Trecho 2 que cuida do derrocamento do Pedral do Lourenço recebeu licença prévia.*

Cumpra então cuidar-se, primeiro, do Componente Indígena não observado, conforme alega o Ministério Público.

Destaco então, da própria petição da ACP movida pelo MPF, que as terras indígenas localizadas na área de impacto direto ou indireto das obras são as Terras Indígenas (TI) Trocará e Trocará-

Doação, Terra Indígena Mãe Maria, Terra Indígena Parakanã, Terra Indígena Nova Jacundá e Terra Indígena Anambé.

Também das afirmações do MPF, tem-se as seguintes distâncias entre as Terras Indígenas e os Trechos do empreendimento:

*Terras Indígenas (TI) Trocará e Trocará-Doação - localizadas nas proximidades do Trecho 3; Terra Indígena Mãe Maria, localizada a 11 km do empreendimento; Terra Indígena Parakanã, localizada a 38 km do trecho 2; trecho 1; Terra Indígena Nova Jacundá, localizada a 48 km do trecho 2; Terra Indígena Anambé, localizada a 34,78 km do trecho 3;*

As Terras Indígenas Trocará e Trocará Doação estão localizadas, portanto, no Trecho 3 (jusante do lago da UHE de Tucuruí), onde se pretende realizar as obras de dragagem. Neste caso, embora as referidas TIs não estejam compreendidas no Trecho 2 (Pedral do Lourenço), ainda assim o DNIT demonstra haver realizado Estudos do Componente Indígena - CI-EIA, ao apanho de um *buffer* de dez km, que foram considerados adequados pela FUNAI para apresentação aos indígenas quando da apresentação do Plano de Trabalho do CI do Plano Básico Ambiental - CI-PBA conforme orientação contidas no Ofício nº 475/2020/CGLIC/DPDS/FUNAI (SEI FUNAI 2122464 – SEI DNIT 5604215).

Importa destacar-se ainda que o mencionado *Buffer* (tampão, área intermediária de proteção ou barreira de amortecimento), nos termos Portaria Interministerial n. 60/2015, foi definida pela área técnica da Funai, mais precisamente pela Diretoria de Promoção ao Desenvolvimento Sustentável da FUNAI-DPDS. Assim, assentou o referido órgão da FUNAI:

*Não há na Portaria Interministerial nº 60/15 distância específica em relação a hidrovias ou dragagem. No entanto, a norma determina a distância de presunção impactos para empreendimentos pontuais (a exemplo de dragagens) na Amazônia Legal como sendo de 10 Km, assim como a de ferrovias na Amazônia legal como também sendo de 10 km. Considerando a semelhança modal da hidrovia com a ferrovia, assim como a intervenção pontual da dragagem, além da definição da área de influência de 10 Km para Unidades de Conservação usada pelo Ibama para a Hidrovia do Tocantins, adota-se a distância de 10 Km como referência para a dragagem.*

O MPF insurge-se contra a distância de 10 quilômetros estabelecida para *buffer* ou área de amortecimento que considera insuficiente, alegando que em projeto anterior previa que tal distanciamento era de 20 quilômetros e, em consequência disso, a licença prévia para o TRECHO 2 deve ser tida por imprestável ao escopo a que se destina.

Sem a necessidade de análise vertical sobre o acerto técnico da distância estabelecida em 10 quilômetros, das próprias informações colacionadas pelo MPF (acima destacadas), verifico que as duas únicas terras próximas ao Trecho para o qual há licença expedida são as Terras Indígena Parakanã, localizada a 38 km do Trecho 2, e a Terra Indígena Nova Jacundá, localizada a 48 km do Trecho 2.

Portanto, ainda que se considere insuficiente o *buffer* de 10 quilômetros estabelecidos pelo IBAMA, a terra indígena mais próxima do Trecho 2 (Pedral do Lourenço) dista 38 quilômetros do início do ponto de amortecimento, caso então de nada se considerar em termos de impactação para os indígenas localizados nas terras citadas, à exceção de repercussão remota e mais especulativa do que real ou concreta.

Nesse sentido, registrou o órgão da FUNAI, DPDS, que no trecho 2 *não haver incidência do empreendimento em terras indígenas. Conforme a Análise Cartográfica nº 529/2019 (SEI nº 1305444), a Informação Cartográfica nº 529/2019 (Mapa) (SEI nº 1305448) e o Parecer nº 466/2019/COIM/CGID/DPT-FUNAI (SEI nº 1332580), o empreendimento dista 420m da Terra Indígena Trocará (regularizada), 11 km da TI Mãe Maria (regularizada) e 18.42 km da TI Trocará - Doação. Considerando-se que a TI Trocará Doação é limítrofe/contígua à TI Trocará e ocupada pelo mesmo grupo indígena, foram inseridas no Termo de Referência Específico (TRE) da Funai as TI Trocará e Trocará Doação.*

Portanto, o processo de emissão de licença prévia do Trecho 2 (Pedral do Lourenço) não deixou de observar o Componente Indígena pela simples razão de que as referidas Terras Indígenas estão localizadas em um trecho do Rio Tocantins (Trecho 3) para o qual ainda não foi expedida nenhuma licença ambiental.

Quanto ao Componente Quilombola, aduz o MPF:

*Segundo o EIA, as comunidades quilombolas Igarapé Preto e Baixinha, Bailique, Santa Fé e Santo Antônio, Calados e São José do Icatu e Porto Grande estão localizadas no raio de presunção de impactos do empreendimento, fixado em 10 km, conforme descrito acima (Figura 9). O próprio EIA detalha a área, a localização e a distância relativa de cada comunidade em relação ao empreendimento:*

Nesse caminhar, o MPF apresenta quadro demonstrativo, extraído do EIA, do qual se tem que todos os territórios quilombolas acima referidos estão localizados na jusante do Lago de Tucuruí, no Trecho 3, para o qual estão previstas obras de dragagem, e para as quais ainda não há licença expedida.

Por sua vez, de documentos juntados pelo INCRA extrai-se que a Fundação Cultural Palmares, por meio do Ofício nº 37/2020/COPAB/DPA/PR-FCP, de 28 de janeiro de 2020, informou a existência das comunidades Igarapé Preto e Baixinha, Bailique, Santa Fé e Santo Antônio, Calados e São José do Icatu, devidamente identificadas com a sua respectiva localização. No mesmo expediente, *"a FCP salienta que na AID do empreendimento foram constatadas a existência de mais cinco Comunidades Remanescentes de Quilombos (CRQ`s), a saber: Fugido Rio Tucunaré, Umarizal, Paritá Miri, Boa Vista e Umarizal Beira, todas elas localizadas no município de Baixão/PA."*

Em assim sendo, no subitem 5.3.11.2, verifico a existência de tema denominado "**Comunidades Quilombolas**", do Capítulo V "Diagnóstico Ambiental" dedicado às comunidades quilombolas. Destaco o texto do ponto referido.

*As entrevistas com os quilombolas foram realizada entre janeiro e fevereiro de 2018, nos municípios de Baião e Mocajuba. Estas entrevistas envolveram os presidentes das Associações dos territórios, chegando a um total de cinco entrevistas. O objetivo principal dessas entrevistas foi a obtenção de informações sobre a população residente, exploração de atividades produtivas e disponibilidade/qualidade dos serviços públicos (transporte, saúde e educação) além das informações sobre a pesca na localidade.*

*No presente estudo foram abordados temas como:*

**Situação legal:** *que diz respeito a situação fundiária das comunidades quilombolas;*

**Histórico:** *que traz uma breve contextualização da formação das comunidades quilombolas e sua historicidade;*

**Comunidades e população:** *trata do quantitativo de famílias existentes em cada comunidade;*

**Atividades Econômicas e Renda:** *nesse item foram apresentados as atividades geradoras de renda praticadas pelas comunidades;*

**Infraestrutura pública:** *corresponde aos serviços públicos disponibilizados às comunidades quilombolas;*

**Cultura, Lazer e Patrimônio:** está relacionado ao modo de vida das comunidades quilombolas;

**Associativismo:** essa temática diz respeito ao modo de organização das comunidades;

**Percepção com relação ao empreendimento:** por fim, foi realizado uma consulta às comunidades acerca do empreendimento em questão.

No Volume V do EIA, foram abordados os seguintes temas: Identificação e avaliação de impactos ambientais; Análise de Risco Ambiental; Medidas Mitigadoras, compensatórias e programas de controle e monitoramento; Prognóstico ambiental; Compensação ambiental; e Conclusões.

O Prognóstico Ambiental, em seu subitem "**Terras Indígenas e Comunidades Quilombolas**" considerou como ALTO o nível de sensibilidade em relação ao empreendimento por parte das comunidades quilombolas.

Ao concluir o estudo foi destacado que:

No Trecho 3, a jusante de Tucuruí, além das comunidades ribeirinhas que ocorrem ao longo de toda área de estudo, ocorrem cinco comunidades quilombolas (Bailique, Santa Fé e Santo Antônio, Igarapé Preto, São José de Icatu e 2º Distrito) e duas Terras Indígenas (Trocará e Trocará-Doação), localizadas a menos de 10 km de distância do empreendimento, representando, portanto, **localidades com características específicas e pontos de atenção de medidas e programas ambientais. (grifo nosso)**

As medidas mitigatórias e compensatórias foram distribuídas em quatro grupos:

**Programas de Controle e Monitoramento:** Programas que definem ações destinadas ao controle das ações impactantes ou ao monitoramento dos impactos ambientais avaliados como negativos, visando inibir sua ocorrência ou acompanhar sua intensidade. Têm como objetivo verificar e monitorar a eficácia das ações de controle, indicando a necessidade ou não de ajustes;

**Programa de Mitigação:** Programas que definem ações destinadas à mitigação dos impactos ambientais avaliados como negativos, visando inibir sua ocorrência ou reduzir sua intensidade;

**Programa de Relacionamento:** Programas cujas ações estão centradas no estabelecimento de comunicação entre empreendedor e os segmentos envolvidos. Visa ainda a sensibilização ambiental e cultural com intuito de

*mudar o comportamento e atitudes em relação ao meio ambiente natural e construído, no qual a comunidade atua; e **Programa de Compensação:** Programas que se destinam aos impactos ambientais avaliados como negativos, cuja ocorrência não há como inibir.*

## CONCLUSÃO

*Considerando o que foi exposto até o momento, esta área técnica do INCRA não apresenta óbices quanto ao prosseguimento do processo de licenciamento ambiental do empreendimento **Obras de Dragagem e Derrocamento da Via Navegável do Rio Tocantins** junto ao órgão ambiental licenciador.*

Embora ainda deva ser complementado, não se pode acolher a alegação do MPF acerca da ausência de oitiva das "**Comunidades Quilombolas**" no "Diagnóstico Ambiental", conforme explica-se nas linhas que se seguem.

Primeiro, não há como rejeitar-se o argumento do IBAMA no sentido de que o critério objetivo mínimo para que as populações quilombolas sejam consultadas sobre possíveis impactos de obras é a existência de Relatório Técnico de Identificação e Delimitação (RTID) devidamente publicado.

Estando as referidas populações quilombolas, cujos territórios já possuem RTDI, localizadas fora do raio de amortecimento da obra prevista para o trecho 2 (Pedral do Lourenço) do Rio Tocantins, estando sim situadas nos Trechos 1 e 3 (para os quais o DNIT ainda busca as respectivas licenças ambientais) não há, neste particular, como acolher-se a alegação de nulidade da licença prévia concedida (para o Trecho 2). Confira-se, pois, trecho baseado em Parecer técnico deste órgão.

*As comunidades indígenas e quilombolas se localizam na AID do Meio Socioeconômico das obras de dragagem do Trecho 3 que só estão previstas para acontecerem após a conclusão das obras de derrocamento cujo cronograma é de 36 (tinta e seis) meses.*

Mesmo as comunidades em processo de regularização, conforme apontou a Fundação Cultural Palmares, a saber, Fugido Rio, Tucunaré, Umarizal, Paritá Miri, Boa Vista e Umarizal Beira, no município de Baião/PA, ou das que EIA também cuidou (São Bernardo da Beira, Pampelonia, Tapecuruçu e Araquenbaua), estão situadas nos trechos 1 e 3, locais para os quais ainda não há licenciamento para as obras de dragagem.

De tudo o quanto analisado, tem-se que no trecho 2, chamado Pedral do Lourenço, não há indígenas, quilombolas ou ribeirinhos, e que área da obra circunscreve-se a um pequeno trecho do Rio Tocantins, sendo o impacto ambiental baixo e temporário, não sendo o caso de invalidar-se a Licença Prévia concedida pelo IBAMA ou proibir-se a emissão de das licenças subsequentes, tanto mais que as poucas pendências e medidas complementares já foram apresentadas.

Assim, designadamente, no que concerne ao Trecho 2 (derrocamento do Pedral do Lourenço) não encontram amparo jurídico as alegações de ausência de consulta prévia de comunidades tradicionais, quilombolas e indígenas; exclusão da operação da Hidrovia Araguaia-Tocantins do objeto licenciado; desvio de finalidade por atestado de viabilidade socioambiental da Hidrovia Araguaia-Tocantins; violação do procedimento estabelecido na Portaria Interministerial nº. 60/2015 quanto à elaboração do Estudo do Componente Indígena e do Estudo do Componente Quilombola, bem como de desvio de finalidade, por ter atestado a viabilidade socioambiental.

Assim porque as obras previstas no trecho 2 (Pedral do Lourenço) possuem impacto restrito e controlado, como se extrai dos autos, com medidas mitigatórias e compensatórias implementadas ou em processo de implementação, conforme estudos técnicos apresentados. Além disso, a paralisação das obras acarretaria prejuízos significativos ao desenvolvimento socioeconômico da região, especialmente considerando a importância estratégica do derrocamento do Pedral do Lourenço para a logística, o transporte de cargas, e mesmo para as populações que vivem às margens do Rio Tocantins, que embora utilizando pequenas embarcações dependem de sua navegabilidade para abastecimento, escoamento de sua produção, deslocamento para escolas e busca por cuidados médicos, cediço que para acesso a tais localidades, na maioria das vezes, não há sequer vicinais rurais.

Entretanto, para os demais trechos (1e 3) há pendências e condicionantes a serem atendidas.

Nessa ordem de ideias, a Convenção OIT 169, em seu art. 6º, 1, "b", dispõe que os governos deverão estabelecer os meios através dos quais os povos interessados possam participar livremente, pelo menos na mesma medida que outros setores da população.

O próprio IBAMA admite que "a audiência pública realizada no processo de licenciamento ambiental realmente não se confunde com a consulta prevista na Convenção OIT 169, sendo certo que ambas possuem objetivos comuns, tais como assegurar a prestação de informações aos interessados sobre o empreendimento e a salvaguarda



dos interesses das populações afetadas", no entanto, defende a ideia de que uma única consulta atenderia a exigência contida na Convenção OIT 169 ante a falta de regulamentação desta Convenção.

O diagnóstico Socioambiental Participativo (DSAP) informam os réus que este "foi realizado e encaminhado ao IBAMA no Anexo VI (SEI 19792630) do Ofício nº 127989/2024/CGMAB/DPP/DNIT SEDE, de 04/07/2024 (SEI 19792622), documento no qual o DNIT solicitou a Licença de Instalação do empreendimento. Este documento encontra-se em análise pela equipe técnica da autarquia ambiental federal que está avaliando o pedido de Licença de Instalação."

Quanto ao Diagnóstico Pesqueiro, informa o IBAMA que este *foi realizado da fase de elaboração do EIA e sua análise foi contemplada no Parecer Técnico nº 76/2019-COMAR/CGMAC/DILIC, que recomendou complementações ao Estudo.*

O referido Parecer Técnico, demonstra a existência do diagnóstico da atividade pesqueira no EIA, em que:

*São catalogadas como principais espécies da pesca local o tambaqui, o tambacu e a tambatinga, tendo Marabá e Itupiranga destaque na produção pesqueira local. As tabelas 5.3.6-19, 5.3.6-20 e 5.3.6-21 apresentam a produção pesqueira local nos anos de 2013 a 2015, discriminados os quantitativos para cada um dos municípios da AID.*

O referido Parecer nº 76/2019COMAR/CGMAC/DILIC (SEI 5627871) recomendou que, *ao menos durante o período de obras e ao longo dos primeiros anos de consolidação da operação da Via Navegável do Tocantins, o empreendedor mantenha programa de monitoramento do desembarque pesqueiro a ser previsto num futuro PBA tanto de LI quanto de LO.*

Os principais pontos a serem complementados foram dispostos na Tabela 07 - *Check List* Diagnóstico Pesqueiro. As complementações relativas à atividade pesqueira foram incorporadas à Condicionante 2.22 da Licença Prévia (LP) nº 676/2022. Confira-se:

### **Cond. 2.22.**

*No âmbito do Programa de Monitoramento da Atividade Pesqueira (PMAP)*

*2.22.1 Adotar critério para a participação dos pescadores e seus representantes no DSAP tendo por base a extensão dos impactos do empreendimento.*

*2.22.2. Realizar o Diagnóstico Socioambiental Participativo (DSAP) na AID do empreendimento com os seguintes objetivos:*

*2.22.2.1. Atualizar e identificar a produção, o rendimento mensal e anual e o número de pessoas relacionadas à atividade pesqueira para todas as áreas diretamente afetadas pelo empreendimento antes de qualquer intervenção na região;*

*2.22.2.2. Especificar estas informações para a pesca comercial, pesca esportiva, pesca ornamental e pesca de subsistência. Considerar os atravessadores do mercado que financiam as saídas de pesca;*

*2.22.2.3. Mapear e georreferenciar as áreas de pesca (pesqueiros);*

*2.22.2.4. Estimar o consumo e a dependência do pescado na segurança alimentar das famílias dos pescadores.*

*2.22.3. Apresentar ao Ibama, para aprovação, antes de ir à campo, o detalhamento da metodologia e das ações que serão adotadas para a realização do DSAP.*

Tais condicionantes foram materializadas por proposta do Instituto de Desenvolvimento Florestal da Biodiversidade do Pará (IDEFLOR-Bio) no Parecer Técnico CGRC/DMUC/IDEFLOR-Bio 003/2020 (SEI 8732714). O IDEFLOR-Bio, registre-se, é o órgão responsável pela gestão do Mosaico de Unidades de Conservação do Lago de Tucuruí.

A verificação dos estudos de diagnóstico pesqueiro pelos analistas do IBAMA utilizou como instrumento de aferição o Termo de Referência das Usinas Hidrelétricas, conforme (Tabela 7 do Parecer Técnico nº. 76).

*O Programa de Monitoramento da Pesca deverá obrigatoriamente prever uma linha de ação de monitoramento do desembarque pesqueiro, pelo menos durante toda a fase de obras (derroçagem) e nos primeiros anos de operação da Via Navegável;*

Do Parecer Técnico nº. 73, conforme aduziu o MPF, propôs-se a elaboração de um Programa de "indenização e compensação social para a mitigação e de compensação dos impactos à atividade pesqueira

que venham a ser identificados durante a execução do PMAP".

*Considerando a possibilidade de impacto na atividade pesqueira, conforme observado ao longo do Estudo, recomenda-se a elaboração de um Programa de Indenização e Compensação Social pelas possíveis perdas. [...] O Programa de Indenização e Compensação Social deverá explicitar a justificativa, os objetivos, as metas, os indicadores de monitoramento, enfim, as medidas que serão adotadas em caso de impacto, quando e como serão implementadas, quem será o responsável, quais os critérios a serem considerados em caso de impacto, quem serão os beneficiários. Este Programa deverá contemplar também as propostas de indenização, compensação ou mitigação dos possíveis impactos causados pelas dragagens e derrocamento na atividade pesqueira, no transporte fluvial (navegação), nos imóveis localizados na ADA (explosões), nas áreas de lazer (praias), assim como, nos locais de captação de água para consumo humano.*

E mais:

*O Programa deverá apresentar também os locais disponíveis para a pesca local durante a atividade de derrocagem, de maneira a compatibilizar a atividade de derrocagem com a manutenção da atividade pesqueira.*

Passo então à análise da necessidade de oitiva das comunidades ribeirinhas que exploram pesca artesanal no Rio Tocantins, designadamente daquelas diretamente afetadas pela obra de viabilização da via navegável deste rio.

Dispõe, pois, o art. 6º da OIT 169:

*1. Ao aplicar as disposições da presente Convenção, os governos deverão:*

*a) consultar os povos interessados, mediante procedimentos apropriados e, particularmente, através de suas instituições representativas, cada vez que sejam previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los **diretamente**;*

*b) estabelecer os meios através dos quais **os povos interessados** possam participar livremente, pelo menos na mesma medida que outros setores da população e*

*em todos os níveis, na adoção de decisões em instituições efetivas ou organismos administrativos e de outra natureza responsáveis pelas políticas e programas que lhes sejam concernentes;*

*c) estabelecer os meios para o pleno desenvolvimento das instituições e iniciativas dos povos e, nos casos apropriados, fornecer os recursos necessários para esse fim.*

*2. As consultas realizadas na aplicação desta Convenção deverão ser efetuadas com boa fé e de maneira apropriada às circunstâncias, com o objetivo de se chegar a um acordo e conseguir o consentimento acerca das medidas propostas.*

Sem maior esforço, é possível concluir-se que os ribeirinhos que tiram seu sustento do Rio Tocantins nos trechos para os quais estão previstas obras devem ser ouvidos e informados.

No entanto, cumpre também observar-se que o referido dispositivo restringe a determinação de oitiva aos grupos humanos cujas *medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente.*

Por último, dispõe o referido dispositivo que as consultas devem ser efetuadas com boa fé, de maneira apropriada às circunstâncias, com o objetivo de chegar-se a um acordo e conseguir-se o consentimento acerca das medidas propostas.

Por seu turno, o CPC, em seus artigos 322 e 324, dispõe que os pedidos devem ser certos, determinados, e sua interpretação deverá considerar o conjunto da postulação, além de observar a boa fé.

Desta feita, não há como se acolher pedidos genéricos, abertos e baseados em em meras suposições de impactos.

A título de exemplo, vejamos um dos pedidos formulados pelo MPF:

*Tutela mandamental para impor OBRIGAÇÃO DE NÃO FAZER ao IBAMA para que se abstenha de emitir qualquer licença ambiental, enquanto não realizada consulta prévia, livre e informada às comunidades ribeirinhas que pescam na calha principal do rio Tocantins, na porção do canal de navegação localizada a jusante dos trechos de intervenção, entre os municípios de Baião e Barcarena;*

Aqui o pedido desatende as determinações dos referidos dispositivos do CPC, assim como ao próprio art. 6º, da OIT 169, por certo que quando restringe a oitiva aos povos diretamente afetados afasta a mera presunção de impacto e a oitiva de populações indeterminadamente. Assim, pedidos desta natureza somente poderiam ser atendidos quando identificadas as comunidades e demonstrado de que forma serão impactadas pela obra ou atividade.

Feito tal esforço analítico, tenho por presentes elementos que evidenciam a probabilidade do direito, perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo e ausência de perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão.

A probabilidade do direito materializa-se na necessidade de complementação das consultas às populações afetadas (indígenas, quilombolas e pescadores); avaliação de viabilidade socioambiental e contemplada no Programa de Gestão Ambiental, tanto para o monitoramento ambiental da atividade pesqueira, quanto para a adoção das respectivas medidas de mitigação e compensação. O perigo pela demora configura-se no fundado temor de que as obras nos trechos 1 e 3 sejam implementadas com impacto irremediável para as populações referidas e para o meio ambiente.

Por último, dispondo o art. 297, do CPC, que o juiz poderá determinar as medidas que considerar adequadas para efetivação da tutela provisória, e que a efetivação da tutela provisória observará as normas referentes ao cumprimento provisório da sentença, no que couber, a efetivação da tutela provisória, assim como no cumprimento provisório de sentença (art. 520, CPC) corre por iniciativa e responsabilidade do exequente.

Assim, para eventuais tutelas provisórias deferidas a efetivação recairá à responsabilidade do autor, neste caso Ministério Público Federal.

Ante tudo quanto o considerado e sopesado, **concedo tutela antecipada** para determinar que os réus, no seu campo de atribuições, procedam:

a) monitoramento do desembarque pesqueiro durante o ciclo hidrológico completo, de acordo com Pareceres Técnicos nº. 160/2018, 76/2019, 73/2020, 109/2021 e 30/2022, sendo:

a.1). apresentação de projeto e planejamento que evidencie os locais disponíveis para a pesca local durante a atividade de derrocagem, com objetivo de compatibilizar a atividade de derrocagem com a manutenção da atividade pesqueira, conforme expresso no EIA;

a.2). Estimar o esforço pesqueiro por embarcação e por apetrecho;

a.3). apresentar levantamento de dados junto às colônias de pesca ou quem lhes faça as vezes;

a.4). apresentar estimativa da movimentação financeira relacionada ao exercício da atividade, considerando os empregos diretos e a representatividade da atividade para a economia local e finanças municipais. Estimar a renda bruta e líquida dos pescadores por ano e por mês, considerando a sazonalidade.

b) avaliação de viabilidade socioambiental e contemplada no Programa de Gestão Ambiental, tanto para o monitoramento ambiental da atividade pesqueira, quanto para a adoção das respectivas medidas de mitigação e compensação;

b.1). Os integrantes de populações que têm a pesca por principal atividade econômica, diretamente impactados pela viabilização da via navegável do Rio Tocantins, sejam ribeirinhas ou quilombolas, deverão ser incluídos no Programa de Monitoramento da Atividade Pesqueira, no Programa de Indenização e Compensação Social e o Programa de Comunicação Social, Programa de Monitoramento da Biota - Subprograma de Monitoramento da Ictiofauna;

c) OBRIGAÇÃO DE NÃO FAZER, ao IBAMA, para que não emita nenhuma licença ambiental ao DNIT, para os trechos 1 e 3 para viabilização da via navegável do Rio Tocantins enquanto não realizada avaliação de impactos sobre a atividade pesqueira (acima mencionada no item "a" do dispositivo desta decisão) praticada pelas comunidades quilombolas e ribeirinhas que pescam na calha principal do rio Tocantins.

d) OBRIGAÇÃO DE NÃO FAZER, à FUNAI, para que se abstenha de proferir anuência a qualquer licença ambiental, para os trechos 1 e 3 para viabilização da via navegável do Rio Tocantins enquanto não elaborado o Estudo do Componente Indígena das Terras Indígenas Trocará; Trocará-Doação, a partir de dados primários, em conformidade com as exigências do Termo de Referência Específico previsto no ANEXO II-B da Portaria Interministerial nº. 60/2015;

f) OBRIGAÇÃO DE NÃO FAZER, ao IBAMA, para que não emita nenhuma licença ambiental ao DNIT, para que se abstenha de requerer novas licenças, para os trechos 1 e 3 para viabilização da via navegável do Rio Tocantins, enquanto não realizada consulta prévia, livre e informada ao povo indígena Asuriní, das Terras Indígenas Trocará e Trocará-Doação;

g) OBRIGAÇÃO DE NÃO FAZER, ao INCRA, para que se abstenha de proferir anuência a qualquer licença ambiental, para os trechos 1 e 3 para viabilização da via navegável do Rio Tocantins, enquanto não elaborado o Estudo do Componente Quilombola para as comunidades quilombolas Bailique, Santa Fé e Santo Antônio, Igarapé Preto e Baixinha, Icatu e Porto Grande, Fugido Rio Tucunaré, Umarizal,

Paritá Miri, Boa Vista e Umarizal Beira, São Bernardo da Beira, Pampelonia, Tapecuruçu e Araquenbaua, a partir de dados primários, em conformidade com as exigências do Termo de Referência Específico previsto no ANEXO II-C da Portaria Interministerial nº. 60/2015;

h) OBRIGAÇÃO DE NÃO FAZER, ao IBAMA, para que se abstenha de emitir qualquer licença ambiental, para os Trechos 1 e 3, da obra para viabilização da via navegável do Rio Tocantins, em favor do DNIT, enquanto não realizada consulta prévia, livre e informada às comunidades ribeirinhas localizadas na RESEX Ipaú-Anilzinho, PAE Praia Alta Piranheira, RDS Alcobaça e Purucuí-Ararão, na APA Lago de Tucuruí e nos PAEs Ilha do Carmo, Ilha Tauaré, Ilha Santana de Cametá, Ilha Angapijó, Ilha Grande de Viseu, Ilha Conceição de Mocajuba, Ilha Grande Cametá e Ilha Moiraba.

Em conformidade com o art. 297 c/c art. 520, do CPC, e art. 6º, da OIT 169, para os fins de efetividade das medidas acima concedidas, nomeadamente no que se refere as oitivas de ribeirinhos, quilombolas e indígenas, deverá o Autor (Ministério Público Federal) apresentar, no prazo de 60 (sessenta) dias, cronograma para oitiva destas comunidades, especificando-as, indicando datas, locais, procedimentos e representantes de tais comunidades.

O referido cronograma será analisado por este juízo após a oitivas dos réus.

Para o caso de descumprimento, pelos réus, das medidas aqui concedidas, fixo multa diária de dez mil reais (R\$ 10.000,00).

Intime-se o Estado do Pará para que, querendo, participe do presente feito.

Intimem-se as partes desta decisão.

Intime-se o Autor (MPF) para, na forma do artigo 303, do CPC, aditar a petição inicial, com a complementação de sua argumentação, a juntada de novos documentos e a confirmação do pedido de tutela final, em quinze dias (observado o artigo 180 do CPC).

Citem-se e intimem-se os réus para audiência de conciliação na forma do art. 334, do CPC, para o dia 23 de abril de 2025, as 11 h.

Belém (PA), data da assinatura.

Assinado digitalmente

**Juiz Federal JOSÉ AIRTON DE AGUIAR PORTELA**

Assinado eletronicamente por: JOSE AIRTON DE AGUIAR PORTELA

05/02/2025 11:45:35

<https://pje1g.trf1.jus.br:443/consultapublica/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam>

ID do documento:



25020511461611300002

IMPRIMIR

GERAR PDF