



Exmo. Sr. Ministro Silvio Costa Filho
Ministério dos Portos e Aeroportos (MPOR)

com cópia:

Sr. Tomé Barros Monteiro de Franca
Secretário Executivo
Ministério dos Portos e Aeroportos - MPOR

Sra. Livia Oliveira Sobota
Secretária de Integridade Pública, Controladoria Geral
da União - CGU

Sra. Maíra Cervi Barrozo do Nascimento,
Ouvidora
Ministério dos Portos e Aeroportos - MPOR

Sr. Cloves Benevides, Subsecretário de
Sustentabilidade, Ministério dos Transportes - MT

Sr. Miguel Lima Nobre
Chefe da Assessoria de Participação Social
e Diversidade
Ministério dos Portos e Aeroportos - MPOR

Sra. Edel Moraes, Secretária de Povos e Comunidades
Tradicionais - Ministério do Meio Ambiente e Mudança
do Clima - MMA

Sra. Larissa Amorim dos Santos
Diretora de Programa de Sustentabilidade
Ministério dos Portos e Aeroportos - MPOR

Sr. Eloy Terena, Secretário Executivo, Ministério dos
Povos Indígenas - MPI

Sr. Frederico Carvalho Dias
Diretor Geral - Agência Nacional de
Transportes Aquáticos - ANTAQ

Sr. Felício Pontes, Procurador Regional da República,
MPF/PGR

Sr. Carlos Rafael Menin Simões, Secretário
de Controle Externo de Infraestrutura,
Tribunal de Contas da União - TCU

Sra. Kelli Cristine de Oliveira Mafort, Secretária
Executiva, Secretaria Geral da Presidência da
República - SG/PR

Assunto: Impactos socioambientais do modelo atual de planejamento, licenciamento ambiental e concessão de hidrovias para os territórios e direitos de comunidades amazônicas nas bacias do Madeira, Tapajós e Tocantins

Porto Velho, Santarém, Marabá e Brasília, 22 de outubro de 2025

Prezado Senhor Ministro,

Por meio desta carta, viemos chamar atenção para os graves impactos socioambientais provocados pelas hidrovias voltadas à exportação de soja, minérios, e outras commodities nos rios Madeira, Tapajós e Tocantins, que tendem a se agravar com os processos de concessão de hidrovias à iniciativa privada, conforme previsto pelo [Decreto nº 12.600/2025](#).

1. Impactos socioambientais do atual modelo de hidrovias

O atual modelo de hidrovias nas bacias do Madeira, Tapajós e Tocantins-Araguaia, voltado ao transporte de commodities do agronegócio e da mineração industrial, envolvendo a instalação de grandes terminais de transposição de cargas e portos privados, a dragagem e derrocamento

de rios e o trânsito de comboios de grandes barcaças e navios, tem provocado uma série de impactos negativos para povos indígenas, outras comunidades tradicionais e seus territórios, incluindo:

- a) Perturbação e destruição de ambientes de alimentação e reprodução de peixes e quelônios, que são essenciais para a segurança alimentar e geração de renda de comunidades ribeirinhas;
- b) Destruição de lugares sagrados para os povos indígenas e outras comunidades tradicionais;
- c) Dragagem e deposição de sedimentos em áreas de praia, bocas de igarapé e outros ambientes sensíveis, altera a dinâmica sedimentológica provocando graves danos para a fauna aquática e terrestre, a pesca e a agricultura de várzea, além de alterar canais de navegação de ribeirinhos e criar bancos de areia, as alterações nos sedimentos aumentam riscos à navegação e podem fechar igarapés e canais e isolar comunidades;
- d) Destruição de barrancos onde há moradias, áreas sociais e espaços de plantios de várzea, com arrancamento de árvores, pela proximidade da navegação de grandes barcaças próximas às margens e formação de ondas (“banzeiros”);
- e) Dificuldades de navegação por pequenas embarcações das comunidades, no meio de comboios de grandes barcaças e navios, com ameaças e violência pelas seguranças das barcaças, chegando até casos de tiros a embarcações escolares, confundidas como ladrões;
- f) Acidentes envolvendo barcaças com canoas e moradias flutuantes, causando inclusive mortes;
- g) Contaminação do ar, água e peixes pelo pó de soja com agrotóxicos, com sérias consequências para várias espécies de fauna e populações ribeirinhas e indígenas próximos a portos;
- h) Incentivos à expansão do desmatamento em contextos de fraca governança territorial devido a redução do frete nos arredores dos portos, associado à produção de monocultivos de soja em grande escala, práticas de especulação fundiária e grilagem de terras públicas, pressionando os territórios de comunidades tradicionais;
- i) Perda de patrimônio cultural e paisagístico e bens tombados, além de ameaças ao potencial turístico em locais como o Rio Tapajós, em função de impactos diretos e indiretos;
- j) Expulsão de ribeirinhos e outras populações tradicionais em vilarejos e cidades, onde ocorre a expansão desordenada de terminais de uso privado (TUPs), em situações de apropriação indevida de terras, com ausência de planejamento urbano e efetiva compensação por impactos negativos gerados pelos empreendimentos;
- k) Invasão de espécies exóticas, como o caso do mexilhão dourado (*Limnoperna fortunei*) no rio Tocantins desde a foz até a região de Marabá, em função do trânsito de navios e outras grandes embarcações sem os devidos cuidados, inclusive em relação a eclusas, como no caso da UHE Tucuruí;

É importante ressaltar que, em muitos casos, os impactos das hidrovias estão ocorrendo em rios que já sofrem com impactos de hidrelétricas, a exemplo das UHEs Santo Antônio e Jirau no rio Madeira, onde danos socioambientais e violações de direitos de comunidades nunca foram reparados pelo Estado brasileiro e empresas consorciadas. Impactos cumulativos entre hidrelétricas e hidrovias, a exemplo de mudanças nos regimes de vazão, transporte de sedimentos e degradação de *hábitats* da fauna aquática, afetam diretamente os meios de vida e direitos das populações que dependem de rios saudáveis e livres para a sua sobrevivência.

Além disso, existem sérios impactos cumulativos entre hidrovias e as modalidades de transporte terrestre (rodovias, ferrovias), como o caso do Corredor Logístico Tapajós-Xingu, onde obras rodoviárias e ferroviárias tendem a gerar um aumento drástico no trânsito de barcas no rio Tapajós.

2. Deficiências no modelo de planejamento, licenciamento ambiental e concessão de hidrovias

Os graves impactos negativos de hidrovias e portos nas bacias dos Rios Madeira, Tapajós e Tocantins são reflexos de uma série de falhas no atual modelo de planejamento, licenciamento ambiental e concessão de hidrovias, incluindo:

- a) Subdimensionamento de riscos socioambientais no planejamento de hidrovias, inclusive impactos cumulativos com outros empreendimentos (hidrelétricas, rodovias, ferrovias, portos) e falta de análise de alternativas;
- b) Falta de vínculos entre o planejamento de hidrovias - inclusive a concessão das hidrovias do Madeira, Tapajós e Tocantins, via Resolução 338/2025 do CPPI e o Decreto nº 12.600/2025 - e o planejamento estratégico no setor de transportes, notadamente o Plano Nacional de Logística (PNL 2050), em fase de finalização;
- c) Desconhecimento da situação das hidrovias em relação à quantidade de carga, transporte de produtos da sociobiodiversidade e agricultura familiar, frequência de acidentes e conflitos sociais. Não há dados registrados sobre transporte aquaviário suficientes na fase de diagnóstico do PNL 2050, o que pode tendenciar o plano para a expansão de tal modal agravando riscos e impactos negativos às comunidades locais invisibilizados no processo de planejamento de transportes e logística;
- d) Desarticulação entre o planejamento de hidrovias e outras políticas ambientais e territoriais, referentes à gestão das águas, conservação da biodiversidade, populações tradicionais, prevenção e combate ao desmatamento e planejamento territorial. O planejamento de expansão de portos privados e de hidrovias deve ser integrado de forma a conceber limites à exploração de portos segundo estudos de capacidade suporte das hidrovias para que não afetem a navegação comunitária e garanta o rio como bem público e os usos múltiplos da água, como preconiza a Lei 9433/1997.
- e) Falta de participação de comunidades afetadas nos processos de tomada de decisão, destacando-se a violação do direito à consulta livre, prévia e informada de povos indígenas e comunidades tradicionais, conforme a Convenção 169 da OIT e outra legislação vigente;

- f) Outras falhas de transparência e participação social nos processos de planejamento de hidrovias, a exemplo da aprovação do Plano Geral de Outorgas Hidroviário em 2023, sem sequer um processo de consulta pública;
- g) Grave falha na Lei dos Portos (12.815/2013), que estabelece a modalidade de exploração indireta via Autorização, cujo processo de concessão não possui nenhuma etapa de consulta pública e contestação da área reivindicada, o que vem facilitando a apropriação indevida de áreas por Terminais de Uso Privado (TUPs), ou seja, portos privados voltados a commodities em grande escala.
- h) Graves deficiências entre Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs) em termos de análise de riscos socioambientais, riscos climáticos e de viabilidade socioeconômica; assim como defasagem entre a realização de estudos e a tomada de decisões políticas, como nos casos do Tapajós e Tocantins.
- i) Inexistência de licenciamento ambiental de hidrovias, sendo que as exigências de órgãos ambientais se limitam a intervenções pontuais, como derrocamentos e dragagens, ignorando-se os impactos amplos em ecossistemas aquáticos e terrestres da operação das hidrovias e navegação de grandes embarcações; além disso, adota-se a prática de licenças emergenciais para dragagens cada vez mais agressivas, como resposta a seca prolongadas associadas às mudanças climáticas que favorecem o trânsito de commodities e afetam ainda mais comunidades ribeirinhas que sofrem com isolamento, falta de água e alimentos.

3. Pedidos

Em suma, existe um claro descompasso entre os problemas descritos neste documento e as afirmações oficiais que “os projetos <contemplados pelo Decreto nº 12.600/2025> têm como diretriz não gerar ônus a ribeirinhos e ao transporte de passageiros” e que o processo de inclusão dos projetos hidroviários no Plano Nacional de Desestatização – PND “passará por ampla participação social para assegurar o equilíbrio entre o desenvolvimento logístico e os interesses dos demais usuários dos rios.” (Nota Técnica nº 34/2025/SIEC/SEPPI/CC/PR)

Considerando a gravidade dos problemas relatados, fica evidente a necessidade urgente de um **diálogo estruturado entre o poder público e a sociedade civil**, com a **participação ativa de organizações representativas de comunidades afetadas**, sobre o **atual modelo de planejamento, licenciamento ambiental e concessão de hidrovias e estruturas portuárias associadas**.

Esse diálogo deve abordar as principais questões levantadas neste documento, referentes a impactos socioambientais e deficiências nos atuais instrumentos de planejamento, licenciamento e concessão de hidrovias, com envolvimento de instâncias decisórias do MPOR e ANTAQ, além de outras instituições do governo federal, como o MT/DNIT, MMA/IBAMA, MPI/FUNAI, MPF, TCU, CGU, CC/PR e SG/PR.

Como primeiros passos para a construção desse diálogo, solicitamos a co-organização de um workshop em Brasília, no marco do 6º Plano de Ação da Parceria de Governo Aberto, sobre os problemas ora relatados, bem como a realização de reuniões oficiais do MPOR e da ANTAQ com organizações sociais nos territórios impactados pelas hidrovias do rio Madeira, Tapajós e Tocantins.

Por fim, e pelos motivos expostos, **reivindicamos que o MPOR e ANTAQ não avancem com os processos de concessão das hidrovias do Madeira, Tapajós e Tocantins**, antes da conclusão do Plano Nacional de Logística (PNL 2050) no marco do Decreto 12.022/2024, além do subsequente Plano Setorial Hidroviário (previsto para 2026) que trata do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), e sem a realização de processos de consulta livre, prévia e informada junto aos povos e comunidades impactados.

Atenciosamente,

Iremar Ferreira

Instituto Madeira Vivo - IMV

Carlos Alves

Movimento Tapajós Vivo - MTV

Claudelice Santos

Instituto Zé Cláudio e Maria - IZM

Brent Millikan

Grupo de Trabalho Infraestrutura e Justiça Socioambiental - GT Infra