

Nota Técnica

Dragagem e a Hidrovia do Rio Tapajós: uma análise crítica

Considerações Iniciais

A presente Nota Técnica do GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental traz alguns apontamentos sobre o edital de contratação de serviços de dragagem de manutenção aquaviária da Hidrovia do rio Tapajós (HN-106) e o processo atual de concessão de hidrovias do Arco Norte. Tendo em vista uma série de manifestações que ocorrem desde a COP-30 em Belém, e agora a mobilização em Santarém, a nota técnica visa examinar fatos que têm sido motivos de conflitos, em torno da dragagem no Rio Tapajós e do Decreto 12.600/2025¹ que inclui as Hidrovias dos Rios Madeira, Tapajós e Tocantins no Programa Nacional de Desestatização.

O edital n. 90515/2025² foi publicado em 23/12/2025 pelo DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes com o seguinte objeto: “Contratação de empresa especializada na prestação de serviços de execução do Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária - PADMA na Hidrovia do rio Tapajós (HN-106), compreendendo o trecho situado entre a cidade de Santarém/PA e Itaituba/PA, no estado do Pará”. Com valor inicial de 74 milhões (R\$), atualmente a licitação já habilitou a empresa DTA Engenharia Ltda com o valor de 61.480.000,00 (R\$) e está na fase de avaliação de recursos³.

A dragagem, segundo o DNIT, é um “serviço” de engenharia destinado à limpeza, desobstrução e remoção de material do fundo de corpos d'água, com o objetivo de garantir a “segurança da navegação”. A dragagem pode inicialmente realizar uma maior intervenção para estabelecer um canal de navegação, com profundidade e largura definidas em projeto. Posteriormente, a dragagem de manutenção aquaviária tem a função de manter nos anos seguintes as características do canal projetado. No caso do projeto da Hidrovia do Tapajós que consta no edital, a seção do canal de navegação (em formato de trapézio) possui 190 m de largura no nível d'água, 140 m de base e 4,90 m de profundidade. É importante

¹ Dispõe sobre a inclusão de empreendimentos públicos federais do setor hidroviário no Programa Nacional de Desestatização. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2025/decreto/D12600.htm

² Página do Portal Nacional de Contratações Públicas

<https://pncp.gov.br/app/editais/04892707000100/2025/513>

³ Etapa após arremate da licitação, onde são julgados esclarecimentos e impugnações dos concorrentes até 05/02/2026. Página de acompanhamento da licitação:

<https://cnetmobile.estaleiro.serpro.gov.br/comprasnet-web/public/compras/acompanhamento-compra/tem/1?compra=39300305905152025>

ressaltar que o comboio de barcaça para transporte de grãos é o maior tipo de embarcação⁴ que transita na hidrovia e, portanto, é o que reforça a necessidade de maior intervenção (como a dragagem) para garantir um tamanho de canal de navegação que comporte tal embarcação para que esta navegue com segurança e sem interrupções.

Atualmente há em curso diferentes iniciativas de potencializar hidrovias na região Amazônica a fim de consolidá-las como corredores logísticos de exportação de grãos (principalmente soja e milho no caso do Tapajós). Esse modelo de hidrovias voltado ao transporte de commodities do agronegócio e da mineração industrial envolve a instalação de portos privados e intervenção no rio por meio de dragagem e derrocamento (explosão de pedrais) para garantir canal de navegação permanente (todo o ano, incluindo na época mais seca) para trânsito de comboios de grandes barcaças de grãos. Esse modelo tem provocado diversos impactos negativos a povos indígenas, comunidades ribeirinhas e tradicionais e seus territórios, como destruição de ambientes aquáticos, contaminação da água, impactos na pesca, acidentes de navegação, entre outros. **Devido à invisibilização de efeitos negativos da operação das hidrovias do rio Madeira, Tapajós e Tocantins, foi enviada uma carta ao Ministério de Portos e Aeroportos, no qual diversas organizações sintetizam esses impactos negativos percebidos nos territórios**⁵.

Nesta nota técnica, inicialmente é retomado brevemente o histórico diferenciando a dragagem emergencial no rio Tapajós (2024/2025) que ocorreu num contexto de escassez hídrica durante uma intensa estiagem prolongada na Amazônia, com a de manutenção aquaviária “de rotina” que consta no edital atual. Depois são apontadas falhas e críticas ao processo atual de implantação da Hidrovia Tapajós, especialmente no que se refere ao plano de dragagem atual, com a sua ausência de licença ambiental e embasamento em estudos de viabilidade (EVTEA) e de planejamento setorial (Plano Nacional de Logística - PNL 2050). Por fim, é analisado o processo atual mais amplo de desestatização e concessão de hidrovias do Arco Norte (Madeira, Tapajós e Tocantins).

Breve histórico: primeiras tentativas, a dragagem emergencial de 2024/2025 e o planejamento atual de dragagem de manutenção aquaviária

As primeiras iniciativas de implantação de uma hidrovia para o transporte de *commodities* do agronegócio no Rio Tapajós aconteceram nos anos 90, com tentativa de licenciamento ambiental das Hidrovias dos rios Tapajós e Tocantins que foram negadas pois apresentavam Estudos de Impacto Ambientais (EIA) com o mesmo conteúdo. Já em 2015 houve outra tentativa de licenciamento ambiental⁶ no órgão federal ambiental, o IBAMA - Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. À época a dragagem era planejada apenas na localidade atualmente referida como Itapaiuna. Neste

⁴ Vide notícia de recorde de tamanho de comboio transportado no Tapajós em 2025:

<https://agenciadnews.com.br/cargill-bate-recorde-mundial-com-mega-comboio-de-barcacas-na-amazonia/>

⁵ Veja a carta ao MPOR e outras autoridades governamentais aqui (22/10/2025):

https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/10/Carta-MPOR_Hidrovias_22out2025-1.pdf

⁶ Processo nº 02001.003840/2015-34, acessado via Lei de Acesso a Informação. Documento de pedido de licença ambiental:

https://drive.google.com/open?id=1n0GvJ1MHVeKdXr5vH4nhxO-E3mvzJMP4&usp=drive_fs

processo é possível observar que o IBAMA realizou Termo de Referência para elaboração de estudos ambientais e para a elaboração de um PBA - Projeto Básico Ambiental, com programas para evitar, mitigar ou compensar os impactos socioambientais da atividade de dragagem e da operação da hidrovia, porém não constam avanços após tal posicionamento do órgão ambiental, pois o DNIT, como empreendedor da hidrovia, não concordou com o IBAMA.

Já a dragagem emergencial ocorreu em 2024/2025, a partir da promulgação de decretos de situação de emergência⁷, devido à forte estiagem que ocorreu na Amazônia que reduziu níveis de água no Tapajós e outros rios do bioma que dificultavam o trânsito de comboios carregados de commodities do agronegócio e outros produtos como fertilizantes e combustíveis, por conta das mudanças climáticas e do agravamento do fenômeno climático El Niño.

A partir desse decreto foi iniciado um processo de realização de dragagem de forma emergencial pelo DNIT para garantir a navegabilidade de grandes embarcações do Rio Tapajós. A licença ambiental foi concedida pela SEMAS-PA⁸ sem estudos ambientais; também houve dispensa de licitação para contratação do serviço de dragagem. Com isso, houve uma contratação em regime de urgência. O processo foi judicializado via Ministério Público Federal⁹, através de denúncias de comunidades indígenas e tradicionais sobre a ocorrência de dragagem próxima aos seus territórios sem a realização de consulta livre, prévia e informada.

É importante ressaltar que a dragagem emergencial está vinculada à situação de emergência, e a própria AGU - Advocacia Geral da União - se manifestou nesse processo¹⁰ estabelecendo que essa dragagem poderia ocorrer até um ano do decreto, ou seja, até setembro de 2025.

Assim, o Edital n. 90515 trata de uma nova perspectiva, da dragagem de manutenção aquaviária, serviço para abertura de canal de navegação da Hidrovia do Tapajós, e não mais de uma situação de emergência. Assim, como qualquer novo empreendimento, há necessidade de cumprir com o processo de licenciamento ambiental, bem como normativas do próprio DNIT relacionadas à manutenção de canais navegáveis de hidrovias.

⁷ [Decreto Estadual no. 4192 de 17/09/2024](#), que declara situação de emergência estadual Nível II em todo território do Estado do Pará, em virtude do desastre classificado e codificado como estiagem. A Portaria n. 4674 de 26/09/2024 do DNIT (Superintendência Regional do Pará) ratifica a declaração de situação de emergência na Hidrovia do Rio Tapajós (HN-106).

⁸ Autorização n. 5776/2025 expedida pela Secretaria de Estado de MEio Ambiente do Pará (SEMAS) no dia 12/02/2025, que autoriza a execução da atividade de dragagem e disposição (bota-fora) no trecho situado entre os municípios de Itaituba e Santdragagemarém nas localidades: Amorim, Itapaiunas e Monte Cristo.

⁹ Vide notícia:

<https://www.mpf.mp.br/comunicacao/noticias/2025/mpf-requer-suspensao-de-autorizacao-irregular-de-dragagem-e-sinalizacao-do-rio-tapajos-pa>

¹⁰ Parecer n. 00477/2024/CCON/PFE-DNIT/PGF/AGU da Advocacia Geral da União sobre a análise da regularidade jurídica da proposta de contratação direta da empresa para serviço de dragagem emergencial.

Edital de contratação e o Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária

A realização de atividades de dragagem deve seguir orientações da Instrução Normativa n.04/2021 do DNIT¹¹, que versa sobre a elaboração dos PADMA - Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária - que é o relatório de planejamento que descreve os serviços de dragagem, identificando os pontos críticos para navegação (chamados “passos críticos”), caracterização do material do leito do rio, traçado do canal, mapeamento dos pontos e o volume a ser dragado em cada um, entre outras informações. Ou seja, o PADMA é o principal documento com descrição das obras de intervenção de uma hidrovia, como a dragagem.

No caso do atual edital de serviço de dragagem no rio Tapajós, o PADMA foi disponibilizado em 2 volumes como anexo na página do edital¹². O contrato do edital é para três anos e o PADMA descreve os serviços previstos para esse período. Ao comparar os pontos e os volumes planejados a serem dragados, com o que foi realizado na dragagem emergencial e 2024/2025, podemos ver que:

- **O valor do edital é quase o dobro do contrato que ocorreu de dragagem emergencial 2024/2025** (74 mi e 34.387.775,01 R\$, respectivamente);
- **O PADMA prevê 3 anos de serviço. O ano 1 com maiores volumes para estabelecer o canal de navegação**, e os anos 2 e 3 são para manutenção desse canal com a retirada do material que sedimenta a cada ano;
- A dragagem emergencial 2024/2025 realizou serviços em três localidades, no edital atual são planejados sete localidades, como segue no quadro abaixo:

Quadro 1. Volumes retirados na dragagem emergencial 2024/2025 e volumes previstos no Edital 90515/2025 por localidade. Fonte: DNIT

Trecho/ localidade com previsão de dragagem (passos críticos)	Dragagem emergencial 2024/2025 - volume já dragado (m³)	PADMA - Dragagem prevista no Edital para anos 1, 2 e 3 de contrato		
		ANO 1 volume a ser dragado (m³)	ANO 2 volume a ser dragado (m³)	ANO 3 volume a ser dragado (m³)
Pederneiras	-	413.827,75	72.397,67	72.397,67
Santarenzinho	-	831.556,25	242.397,67	242.397,67
Lago do Roque	-	426.458,64	42.397,67	42.397,67
Monte Cristo	394.785,06	701.196,50	42.397,67	42.397,67

¹¹ Disponível em:

https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/instrucao-normativa/2021/in-4-2021-daq-publ.pdf&sa=D&source=docs&ust=1770128256543188&usg=AOvVaw2T1wLK_XVZMJFSF_W5LojS

¹² Plano de Dragagem (PADMA) Vol I:

<https://drive.google.com/file/d/1QwmNnrnDOKzb8apgvvyx5E49FAfHWUsUE/view?usp=sharing>. Vol II: https://drive.google.com/file/d/1wCQaLe7X8PAFIY_8byNZABhhA0ugDigB/view?usp=sharing

Barranco do Navio	-	225.657,03	72.397,67	72.397,67
Itapaiúna	2.825.618,64	425.318,78	242.397,67	242.397,67
Amorim	353.929,61	3.119,92	42.397,67	42.397,67
TOTAL:	3.574.333,31	3.027.134,87	756.783,72	756.783,72
		TOTAL edital de dragagem (anos 1 a 3): 4.540.702,31 m ³		

Figura 1. Mapa das localidades críticas para navegação (passos críticos) em vermelho. Fonte: DNIT



Com base nesses dados, nota-se que a **dragagem emergencial 2024/2025** realizou **intervenções significativas, principalmente na localidade Itapaiúna.**

No atual edital de dragagem, o PADMA indica a ampliação do serviço de dragagem para todos os sete locais críticos para navegação, ampliando para 4 novos não incluídos na dragagem emergencial localizados mais à montante, nos municípios de Itaituba e Rurópolis, alguns pontos já localizados em áreas com recente expansão de portos graneleiros¹³. Como exemplo, podemos destacar a **localidade Santarenzinho, com maior valor previsto para dragagem no ano 1, local sagrado para o povo Munduruku, e sítio**

¹³ Vide informações sobre portos no Tapajós, elaborado pela Terra de Direitos. Disponível em: <https://portos.terradedireitos.org.br/>

arqueológico que também pode ser afetado por terminal do projeto da Ferrogrão (EF-170) e que foi ignorado no estudo de viabilidade da ferrovia¹⁴.

Já as localidades Barranco do Navio e Monte Cristo, a última com o segundo maior volume de dragagem no ano 1, se localizam próximas do tabuleiro de Monte Cristo¹⁵, berçário da tartaruga-da-amazônia (*Podocnemis expansa*) espécie ameaçada de extinção. O local é considerado um dos maiores santuários de quelônios da Amazônia.

Assim, há uma série de contradições no processo de planejamento dos serviços de dragagem. A seguir são descritos problemas relacionados ao licenciamento ambiental e à falta de consulta às comunidades locais.

Críticas do plano de dragagem, destacando a ausência de licenciamento ambiental e de processo de consulta livre, prévia e informada

Em uma breve análise do PADMA, já observamos duas falhas críticas no documento. Primeiro, o PADMA (segundo a IN DNIT n.4/2021, art. 14, § III) deve constar “Mapa com georreferenciamento dos locais delimitados, aptos e licenciados para despejo/bota-fora”. Apesar da citação que as plantas batimétricas (com o traçado do canal e as áreas de despejo) constam em anexo, estas não estão nos arquivos disponibilizados na página do edital.

A não divulgação das plantas batimétricas dos passos críticos com a área de dragagem (canal) e a área de despejo já é um fato grave, pois tal informação é essencial para compreender possíveis impactos na dinâmica de sedimentos e em ecossistemas essenciais para a vida aquática e os modos de vida locais.

Isso se reforça também devido a percepções de ribeirinhos que citam que em um dos pontos onde ocorreu a dragagem emergencial, o material despejado foi carreado pela correnteza e alterou a foz de um igarapé próximo, dificultando a navegação no interior deste, e piorando a situação de isolamento de comunidades que vivem dentro desse igarapé.

No processo de licenciamento ambiental da Hidrovia do Tapajós de 2015, o IBAMA já havia se manifestado em nota técnica sobre a importância de identificar esses impactos

¹⁴ Vide Parecer Técnico “Atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da Ferrogrão (EF-170) sob a ótica da Governança Territorial organizado pelo GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental. Disponível em: <https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/03/Parecer-tecnico-sobre-a-atualizacao-do-EVTEA-do-projeto-Ferrograo-.pdf>.

¹⁵ O Tabuleiro de Monte Cristo integra o Programa Quelônios da Amazônia do IBAMA que realiza ações de pesquisa, manejo e processos de conservação das espécies de quelônios de água doce na Amazônia <https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/noticias/2024/Ibama-solta-um-milhao-de-filhotes-de-quelonios-no-rio-Tapajos>

socioambientais relacionados à dinâmica de sedimentos¹⁶. **A Nota Técnica do órgão ambiental federal ressalta a importância do licenciamento ambiental de hidrovias considerar os impactos em todo o rio, considerando que os impactos são cumulativos e sinérgicos, e que devem ser consideradas questões como: dinâmica de sedimentos; povos indígenas e comunidades tradicionais e usos e relações com o rio; impactos na fauna aquática e nas atividades de pesca, impactos na navegação ribeirinha, entre outros. Todas essas questões estão sendo ignoradas sem a realização do licenciamento ambiental, sendo que já foram levantadas pelo IBAMA e são de alta importância para a avaliação de impactos socioambientais e para compreender possíveis alterações em atividades de subsistência, modos de vida, patrimônio cultural e nas relações entre povos locais e o Rio Tapajós.**

Outro conteúdo mínimo que a IN DNIT n.4/2021 exige para o PADMA é o capítulo “Condicionantes ambientais” e no PADMA apresentado no edital atual de dragagem esse capítulo se limita a afirmar que “não existem condicionantes ambientais específicas do licenciamento ambiental” porque ainda não há a licença ambiental. É citado que consta um processo para contratação de estudos ambientais, em atendimento ao Termo de Referência emitido pela SEMAS - Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade - do Pará.

A licitação de um serviço de dragagem, com base em um plano (PADMA) deve ocorrer após os estudos ambientais do processo de licenciamento ambiental, pois neste processo que se identifica e analisa impactos socioambientais, são propostas medidas para evitar, mitigar ou compensar tais impactos e são determinados as condicionantes na emissão da licença ambiental, e que são exigidos como conteúdo mínimo do PADMA mas que não foram apresentadas pelo DNIT. Tal inversão fere o princípio de precaução do licenciamento ambiental, de antecipar a compreensão de possíveis riscos socioambientais para evitar, minimizar ou compensar e melhorar a sustentabilidade ambiental de obras e atividades. Assim, **os impactos socioambientais não são identificados e os custos para a gestão e monitoramento dos impactos socioambientais não foram incorporados na licitação.**

É no licenciamento ambiental que são avaliados os impactos socioambientais em terras indígenas, unidades de conservação e no patrimônio cultural¹⁷. Sem os estudos ambientais não há clareza sobre as áreas afetadas, o alcance dos impactos diretos e indiretos e se territórios tradicionais e de uso de povos indígenas e comunidades tradicionais são afetados.

Não foram realizadas nenhuma consulta livre, prévia e informada aos povos e comunidades da região, desrespeitando a Convenção da OIT 169¹⁸. Desde a dragagem emergencial, e agora com a publicação do edital de dragagem, povos e comunidades vêm se manifestando sobre a falta de consulta dessa atividade que vem afetando o rio Tapajós e

¹⁶ Nota Técnica n.20/2018/COHID/CGTEF/DILIC do IBAMA - Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. Disponível em:

https://drive.google.com/open?id=1e2z0cKtEkPKzeOFQgMwo_2iRq7QO4H2W&usp=drive_fs

¹⁷ Vide a Portaria Interministerial n. 60/2015.

¹⁸ Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho de 1989 que discorre sobre a obrigatoriedade da consulta livre, prévia e informada de povos indígenas e comunidades tradicionais que possam ser afetadas por alguma atividade ou projeto. O Brasil é signatário da convenção desde 2003.

suas vidas. Vale ressaltar que o trecho entre Itaituba e Santarém possui duas Unidades de Conservação em suas margens¹⁹ e duas reservas indígenas²⁰ e que os efeitos da hidrovía podem mudar a dinâmica regional e incentivar o avanço do agronegócio e ameaçar outros territórios tradicionais. Na região foram identificados ao menos 18 protocolos de consulta²¹ de indígenas, ribeirinhos e pescadores que podem ser afetados pela Hidrovía do Rio Tapajós e que não estão participando dessas decisões políticas.

Durante a COP-30, após manifestações de indígenas da região do Tapajós, o ministro Guilherme Boulos afirmou que o governo faria a consulta sobre a Hidrovía do Tapajós.²²

Outro fator não esclarecido é o licenciamento ambiental do atual plano de dragagem ter iniciado no órgão estadual (SEMAS-PA), sendo que em 2015 houve uma primeira iniciativa de licenciamento ambiental da Hidrovía do Tapajós que foi iniciado no órgão federal (IBAMA)²³. À época, o próprio IBAMA afirmou que a competência desse licenciamento é no nível federal. Assim, **não há transparência sobre a competência do licenciamento da Hidrovía do Tapajós, e não há explicações (inclusive no processo do IBAMA de 2015) sobre por que o processo de licenciamento ambiental foi transferido do órgão federal para o órgão estadual**. O IBAMA tem maiores condições técnicas para o licenciamento ambiental de hidrovias, pois possui histórico em relação a esse tipo de empreendimento.

Com a promulgação da Lei 15.190/2025, baseada no PL 2.159 (que ficou conhecido como PL da Devastação), um importante instrumento de proteção ambiental foi fragilizado e pode abrir caminhos para obtenção da licença ambiental sem estudos ambientais, sobretudo pela SEMAS do Pará, visto que os órgãos estaduais passam a ter autonomia para escolher quais tipos de empreendimentos precisam de licença ambiental para operar.²⁴ **Ressaltamos que qualquer empreendimento de hidrovía necessita de estudos de impacto ambiental robustos, participação social, transparência e de consulta à possíveis comunidades afetadas.**

¹⁹ Reserva Extrativista Tapajós-Arapiuns e Floresta Nacional do Tapajós

²⁰ Reservas Indígenas do povo Munduruku: Praia do Índio e Praia do Mangue

²¹ Protocolo de Consulta dos Povos Indígenas Munduruku e Apiaká do Planalto Santareno (2017); Protocolo de Consulta Munduruku (2014); Protocolo de Consulta Povo Kumaruara (2023); Protocolo de Consulta Prévia do Povo Tupinambá (2018); Protocolo de Consulta Povo Munduruku/Takuara (2021); Protocolo de Consulta dos Pescadores e Pescadoras do Município de Itaituba – PA (2021); Protocolo de Consulta das Comunidades Ribeirinhas Pimental e São Francisco (2017); Protocolo de Consulta aos Pescadores e Pescadoras do Município de Santarém (2017); Protocolo de Consulta Montanha e Mangabal (2014). Fonte: Observatório de protocolos comunitários. Disponível em: <https://observatorio.direitosocioambiental.org/>

²² Vide notícia:

<https://www.gov.br/secretariageral/pt-br/noticias/2025/novembro/ministro-guilherme-boulos-anuncia-consultas-previas-a-indigenas-sobre-obras-em-rios-da-amazonia>

²³ Processo nº 02001.003840/2015-34

²⁴ Vide dois pareceres técnicos elaboradas pelo GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental sobre a lei, quando esta era o Projeto de Lei 2159/2021. Disponível em: <https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/05/Parecer-PL-Devastacao-GT-Infra.pdf> e https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/08/Artigo-PL-2159-distancias-de-impacto-GT-Infra_dia_gramado.pdf

Decreto 12.600 e a concessão da Hidrovia do Tapajós

A revogação do Decreto 12.600/2025 é a principal pauta das manifestações de povos indígenas do rio Tapajós, como as ações que ocorreram durante a COP-30 e as atuais manifestações em Santarém com a ocupação do terminal portuário da Cargill, empresa que apresenta diversas violações e irregularidades no licenciamento ambiental desde a chegada no Rio Tapajós²⁵.

O Decreto 12.600/2025 incluiu as Hidrovias dos rios Madeira, Tapajós e Tocantins no Programa Nacional de Desestatização, uma das etapas do processo de concessão desses empreendimentos públicos à iniciativa privada. Ou seja, o governo federal quer repassar a operação dessas hidrovias para uma empresa privada executar serviços como: dragagem de manutenção aquaviária, derrocamento, sinalização e gestão da operação da hidrovia. Esse processo começa antes do Decreto 12.600/2025. Em outubro de 2023 foi lançado o Plano Geral de Outorgas Hidroviário pela ANTAQ - Agência Nacional de Transporte Aquaviário. Neste documento, a Hidrovia do Tapajós é definida como um trecho hidroviário estratégico para o transporte de grãos.

No processo de concessão do setor de transportes, a próxima etapa é a realização de um EVTEA - Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - importante estudo para compreender a viabilidade de projetos de infraestrutura, com caracterização do projeto, avaliação de custos e benefícios e identificação de impactos socioambientais. O EVTEA precede a realização de estudos ambientais, como o EIA - Estudo de Impacto Ambiental, feito no licenciamento ambiental de projetos. Em fevereiro de 2025, o governo federal anunciou o convênio com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para elaboração do EVTEA das Hidrovias dos Rios Tapajós e Tocantins²⁶.

O estudo de viabilidade (EVTEA) da Hidrovia do Tapajós está em elaboração, não foi publicizado e não teve participação social. Além disso, sem os estudos do licenciamento ambiental, não há nenhuma informação disponível que analise impactos socioambientais de atividades de dragagens de manutenção aquaviárias.

O governo federal tem reiteradamente afirmado que as hidrovias não devem provocar conflitos socioambientais entre diferentes usuários, sobretudo gerar ônus a ribeirinhos e ao transporte de passageiros²⁷. Também foram veiculadas notas reafirmando a necessidade do devido licenciamento ambiental e direito à consulta de indígenas e comunidades tradicionais. Porém, os **impactos socioambientais de hidrovias e da expansão de portos privados graneleiros seguem negligenciados²⁸ e podem se agravar com as perspectivas de privatização da hidrovia do Rio Tapajós e dos Rios Madeira e Tocantins.**

²⁵ Vide estudo “Sem licença para destruição” da Terra de Direitos. Disponível em:

<https://semlicencaparacargill.org.br/>

²⁶ Vide notícia:

<https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2025/antag-e-bndes-assinam-contrato-para-dar-inicio-aos-estudos-da-concessao-das-hidrovias-dos-rios-tocantins-e-tapajos>

²⁷ Resposta da Casa Civil via Nota Técnica nº 34/2025/SIEC/SEPPI/CC/PR, após pedido de acesso a informação referente ao Decreto 12.600/2025.

²⁸ Vide: https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/10/Carta-MPOR_Hidrovias_22out2025-1.pdf

A decisão política sobre a concessão de hidrovias de três grandes rios da Amazônia (Madeira, Tapajós e Tocantins) para a iniciativa privada não se justifica, visto que os EVTEAs não foram finalizados, não houve o devido processo de consulta livre, prévia e informada às comunidades já afetadas pela infraestrutura de transportes. Além disso a decisão avança atropelando a própria formulação da política pública de transportes em processo nesse ano, como descrito a seguir.

Dragagem de hidrovia em licitação e o PNL 2050: política pública de transportes às avessas?

A política pública nacional de transportes e logística está em construção, definindo os rumos até o ano de 2050. O Decreto 12.022/2024 instituiu o PIT - Plano Integrado de Transportes e suas etapas²⁹, iniciando com o PNL 2050 - Plano Nacional de Logística 2050. Após diversas etapas de diagnóstico e identificação de problemas, a expectativa é de definir em breve os corredores estratégicos, e seus projetos de infraestrutura, para suprir demandas como o escoamento de commodities para o mercado internacional. Após o PNL 2050, a próxima etapa são os planos setoriais para cada modal de transporte, incluindo o Plano Hidroviário, momento no qual serão planejadas ações e iniciativas no setor para cumprir os objetivos do PNL 2050.

Assim, a abertura do edital de dragagem do Tapajós reforça uma pressa e um atropelo das etapas de formulação da política de transportes do país. Ao invés de aguardar as definições da política de transportes do país (PNL 2050) e as definições do Plano Hidroviário, a insistência de levar adiante a realização de dragagem pelo DNIT, sem consulta livre, prévia e informada, e sem a licença ambiental demonstra profundas contradições do governo federal.

Por fim, além dos pontos destacados na presente nota técnica, como já foi ressaltado em carta enviada ao Ministério de Portos e Aeroportos³⁰ junto a outras organizações, reiteramos a importância dos seguintes passos urgentes:

- **Que o Ministério dos Portos e Aeroportos e a 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.**
- **Que seja viabilizado 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.**

²⁹ Página do PIT: <https://pit.infrasa.gov.br/>. Decreto do PIT disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/decreto-n-12.022-de-16-de-maio-de-2024-560164804>

³⁰ https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/10/Carta-MPOR_Hidrovias_22out2025-1.pdf

Nesse âmbito, o GT Infraestrutura e organizações parceiras seguem aguardando encaminhamentos sobre a Mesa de Diálogo sobre o Arco Norte e Territórios de Vida, que foi acordada em novembro de 2025 junto à Geral da Presidência da República, inclusive com a realização do seminário “Hidrovias e Portos na Amazônia: Impactos, direitos socioambientais e políticas públicas” como parte da Mesa de Diálogo.

Brasília, 4 de fevereiro de 2026

Grupo de Trabalho Infraestrutura e Justiça Socioambiental

gt-infra.org.br