

Nota Técnica

Hidrovia do Rio Tapajós: análise crítica de novas tentativas de dragagem em 2026

Síntese e principais recomendações

A autorização de dispensa de licenciamento ambiental do órgão estadual ambiental do Pará demonstra que as iniciativas de dragagem da Hidrovia do Rio Tapajós seguem em curso com forte influência de grupos do agronegócio, contrariando recomendações do Tribunal de Contas da União. Dessa forma, é reduzida a proteção ambiental dos corpos hídricos, e há aumento de incertezas sobre riscos socioambientais, além da violação do direito à consulta livre, prévia e informada de povos indígenas e comunidades tradicionais.

As principais recomendações da Nota Técnica são: (1) Anulação da autorização de dispensa de licenciamento ambiental da SEMAS; (2) Realização de estudos ambientais e do procedimento de licenciamento ambiental da Hidrovia do Rio Tapajós com etapas de participação pública; (3) Realização de Consulta Livre, Prévia e Informada de povos indígenas e comunidades tradicionais sobre quaisquer intervenções relacionadas ao projeto da Hidrovia do Rio Tapajós; (4) Elaboração de Plano de Adaptação e Mitigação Climática Regional para eventos climáticos extremos com ações voltadas às populações mais afetadas e priorização de circulação de produtos essenciais.

Considerações Iniciais

A presente nota técnica do GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental (GT Infra) trata sobre o planejamento de realização de dragagem da Hidrovia do Rio Tapajós (HN-106), com uma análise crítica do processo, em complementação à Nota Técnica realizada em fevereiro de 2026¹, trazendo novos aspectos sobre as dragagens planejadas para 2026 que já obtiveram a autorização do órgão ambiental estadual. O projeto da Hidrovia do Rio Tapajós se estende de Itaituba a Santarém, em um trecho de 280 km, no estado do Pará².

¹ Nota Técnica “Dragagem e a Hidrovia do Rio Tapajós: uma análise crítica”. Disponível em: https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2026/02/NT-GT-Infra_-_Dragagem-Tapajos.pdf. Acesso: 01 jul 2026.

² A Hidrovia do Rio Tapajós é um dos empreendimentos que constam no Plano Nacional de Logística 2035 (elaborado em 2020) e no Plano Setorial Hidroviário 2035 (publicado em 2024). A Nota Técnica anterior do GT Infra (acima mencionada) detalha mais sobre o histórico do projeto (incluindo projetos anteriores que estendiam a Hidrovia desde o Rio Teles Pires) e do planejamento atual de concessão das Hidrovias dos Rios Madeira, Tapajós e Tocantins. A Hidrovia do Rio Tapajós ainda não tem Estudo

A Notificação n.219724/DLA/SAGRA/2026 da Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Clima e Sustentabilidade (SEMAS) do Pará foi emitida no dia 26 de junho de 2026 ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), empreendedor da Hidrovia do Rio Tapajós³. O documento do órgão ambiental estadual licenciador do empreendimento informa que a atividade se encontra dispensada de licenciamento ambiental nos termos da Lei Geral do Licenciamento 15.190/2025.

A autorização com a dispensa de licenciamento foi emitida a partir de solicitação do DNIT (Documento 2026/17948) de maio de 2026, com um novo planejamento de dragagem que difere do planejamento apresentado no edital 90515/2025, pregão eletrônico que foi suspenso em fevereiro de 2026 durante as manifestações realizadas por povos indígenas do Tapajós na sede da Cargill em Santarém, Pará. O PADMA - Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária é o instrumento utilizado para planejamento da atividade de dragagem para garantir profundidade e largura necessária para navegação contínua o ano todo (regrado pela Instrução Normativa n.4/2021 do DNIT⁴). O edital 90515/2025 previa um contrato de três anos e o PADMA 2026-2028 apresentado à época possuía planejamento das atividades e dragagens a serem realizadas em 7 diferentes pontos nos anos 2026, 2027 e 2028, plano que foi descartado após suspensão temporária em fevereiro deste ano com a anulação do edital.

Desde novembro de 2025, há um acordo de cooperação técnica firmado entre o DNIT e a Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (ABANI), que representa os interesses do setor privado de navegação fluvial no Brasil, para que essa associação realize a contratação e arque com os custos da dragagem no Rio Tapajós. Com o edital 90515/2025 suspenso, o DNIT reformulou uma nova versão, com um PADMA 2026 apenas para o presente ano e com novo pedido junto a SEMAS de dispensa de licenciamento ambiental, no marco da Lei 15.190/2025, para ser executado via cooperação DNIT e ABANI, sem o rito de contratação via licitação pública.

A Nota Técnica também comenta sobre a decisão do Tribunal de Contas da União (Acórdão 1736/2026, processo TC 001.064/2026-6), sobre a Ação Civil Pública do Ministério Público Federal do Pará, que deliberou o cancelamento definitivo do edital 90515/2025 (vide seção adiante sobre decisão do Tribunal de Contas da União). Apesar da importante decisão legal, o novo plano apresentado, o PADMA 2026, segue em curso via cooperação DNIT e ABANI para realização ainda esse ano, considerando a autorização de dispensa de licenciamento já concedida pelo órgão ambiental. A presente nota finaliza com discussão sobre perspectivas de extremos climáticos e as respostas do poder público frente a extremos climáticos e com recomendações finais sobre quaisquer procedimentos de dragagens relacionadas à Hidrovia do Rio Tapajós.

de Viabilidade Técnica Econômica Ambiental (EVTEA) completo, estudo necessário para processos de concessão.

³ Notificação n.219724/DLA/SAGRA/2026 da SEMAS. Autorização de dispensa de licenciamento ambiental. Disponível em: https://sei.dnit.gov.br/sei/documento_consulta_externa.php?id_acesso_externo=1207138&id_documento=26660424&infra_hash=90f62b5abea8cefb1848e873c706ac11. Acesso: 03 jul 2026.

⁴ Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/central-de-conteudos/atos-normativos/tipo/instrucao-normativa/2021/in-4-2021-daq-publ.pdf>. Acesso: jul 2026.

Dragagem de aprofundamento ou “de manutenção” e a nova lei de Licenciamento Ambiental: retórica para driblar a proteção ambiental

O argumento para a dispensa de licenciamento ambiental utilizou o artigo 8º da nova lei geral do licenciamento ambiental 15.190/2025, que ficou conhecida popularmente como a Lei da Devastação:

Art. 8º **Não estão sujeitos a licenciamento ambiental** as seguintes atividades ou empreendimentos:

(...)

VII - **serviços e obras direcionados à manutenção** e ao melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão, incluídas rodovias anteriormente pavimentadas e **dragagens de manutenção**;

(...)

§ 4º As **dragagens de manutenção** de que trata o inciso VII do caput deste artigo contemplam as **intervenções em canais de acesso** e em bacias de evolução associados **a instalações portuárias previamente licenciadas ou em hidrovias** e vias naturalmente navegáveis, condicionados ao **prévio levantamento batimétrico**, incluídos os serviços de engenharia hidráulica destinados à limpeza, à desobstrução e ao manejo de sedimentos no fundo de corpos hídricos naturais ou artificiais, **sem aumento da profundidade e da largura previamente existentes**. (BRASIL, 2025)⁵.

O parágrafo 4º define, portanto, o conceito de “dragagem de manutenção” considerada isenta de licenciamento ambiental, ressaltando que são as intervenções que não aumentam a profundidade e a largura já existentes. Nesse sentido, o próprio Plano de Trabalho da cooperação técnica entre DNIT e a ABANI diz que a dragagem visa “corrigir o assoreamento decorrente de processos naturais ou da deposição de rejeitos”, porém argumenta que é uma “medida enquadrada como ação de manutenção e não de ampliação”⁶.

Porém, a retórica que a dragagem é “de manutenção” e que não aprofunda e/ou alarga o canal existente são retóricas utilizadas para claramente enquadrar a atividade como isenta de licenciamento ambiental. Aqui apresentamos dois argumentos que refutam tal afirmação

⁵ Lei 15.190/2025 que dispõe sobre o licenciamento ambiental. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2025/lei-15190-8-agosto-2025-797833-publicacaooriginal-176089-pl.html>. Acesso: 03 jul 2026. O parágrafo 4º foi acrescentado pela Lei 15.300/2025, oriunda da Medida Provisória 1.308/2025 que dispõe sobre Licenciamento Ambiental Especial.

⁶ Plano de Trabalho do Acordo de Cooperação Técnica entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e a Associação Brasileira de para o Desenvolvimento da Navegação Interior (ABANI). Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/acesso-a-informacao/convenios/acordos-de-cooperacao-tecnica/2025/acordo-de-cooperacao-tecnica-no-001-2025-daq/act0012025daqPT.pdf>. Acesso: 02 jul 2026.

e, para isso, é importante primeiramente ressaltar questões específicas de rios amazônicos como o Tapajós.

O Rio Tapajós nasce no planalto cristalino brasileiro e é um Rio de águas claras, o que implica em baixa turbidez e baixo transporte de sedimentos finos (como argila e silte). Por conta dessa característica, a taxa de sedimentação a cada ano é baixa em comparação com Rios como o Madeira e o Amazonas⁷.

Dessa forma, o que está em disputa é a interpretação do que seria a profundidade e largura “previamente existentes” para definir se a dragagem está aprofundando e alargando o leito do Rio, ou se está realizando uma manutenção com retirada de material que sedimentou. O PADMA 2026-2028, apresentado como anexo no edital 90515/2025, mostrava uma intenção de um primeiro ano com volumes maiores de dragagem em sete pontos, ou seja, uma dragagem de aprofundamento inicial no ano 1, seguido de dois anos com volumes menores e iguais para cada ponto, pois estes volumes foram calculados a partir da área do canal em cada ponto, e da taxa de sedimentação anual do Rio Tapajós (vide Tabela 1, em laranja).

Tabela 1. Dragagens realizadas ou planejadas por ponto (passo crítico): Dragagem “emergencial” de 2024/2025 com dragagem realizada em três pontos (amarelo); PADMA 2026-2028 - Plano de dragagem do Edital 90515 que foi anulado (laranja); e PADMA 2026 - Plano de dragagem atual autorizado pelo órgão ambiental licenciador estadual (rosa). Fonte: DNIT.

Pontos com previsão de dragagem (passos críticos)	Dragagem emergencial 2024/2025 - volume já dragado (m³)	PADMA 2026-2028 - Dragagem prevista no Edital 90515 (anulado) (m³)			Novo PADMA 2026 (autorizado pela SEMAS via cooperação DNIT-ABANI) (m³)	
		ANO 1	ANO 2 (sedimentação anual)	ANO 3 (sedimentação anual)	Dragagem planejada	Sedimentação anual estimada
Pederneiras	-	413.827,75	72.397,67	72.397,67	21.224,64	3.119,92
Santarenzinho	-	831.556,25	242.397,67	242.397,67	81.519,97	13.174,49
Lago do Roque	-	426.458,64	42.397,67	42.397,67	1.466,71	5.011,02
Monte Cristo	394.785,06	701.196,50	42.397,67	42.397,67	61.202,25	3.284,64
Barranco do Navio	-	225.657,03	72.397,67	72.397,67	2.805,93	3.319,92
Itapaiúna	2.825.618,64	425.318,78	242.397,67	242.397,67	879.482,95	13.412,02
Amorim	353.929,61	3.119,92	42.397,67	42.397,67	0	5.803,60
TOTAL:	3.574.333,31	3.027.134,87	756.783,72	756.783,72	1.047.702,45	47.125,60

⁷ SIOLI, H. Das Wasser in Amazonasgebiet. Forsh. Fortschr., v.26, p. 274-280, 1950. Harald Sioli (1950) classificou as águas dos Rios Amazônicos em três categorias: Águas brancas - que tem suas cabeceiras na cordilheira dos Andes e são rios com alta turbidez carga de sólidos em suspensão (Ex.: Rio Madeira); Águas claras - cristalina e com tons esverdeados, com baixa turbidez (Ex.: Tapajós e Xingu); e Águas Pretas - de cor escura devido a material orgânico e com maior acidez (Ex.: Rio Negro).

Os volumes de material planejado para dragagem de 2026 (Tabela 1, coluna rosa) mostram que há sim o aprofundamento e alargamento do canal.

O nosso primeiro argumento é que dos 7 pontos com planejamento de dragagem, quatro destes nunca foram dragados antes (Pederneiras, Santarenzinho, Lago do Roque e Barranco do Navio), portanto, demandam um aprofundamento para alcançar o canal de navegação planejado e, a partir de então, demandar manutenções anuais com a dragagem do sedimento depositado anualmente. **A realização de uma intervenção em um local pela primeira vez não tem como ser “de manutenção”, é necessariamente uma dragagem “de aprofundamento”.** Vale ressaltar que esse termo aparece no Plano Setorial Hidroviário 2035⁸ que já tinha como planejamento realizar inicialmente “dragagem de aprofundamento” na Hidrovia do Rio Tapajós (em 2024), e que, a partir de então, seguiria uma manutenção anual, corroborando que uma primeira intervenção no rio para garantir o canal de navegação desejado é uma dragagem de aprofundamento, e não uma dragagem de manutenção “sem aumento de profundidade e largura”.

O segundo argumento é relacionado aos pontos onde já houve intervenção (Itapaiúna, Amorim e Monte Cristo). Inicialmente é importante ressaltar que esses locais foram dragados em 2024/2025 no contexto de uma forte estiagem (vide volumes na Tabela 1, em amarelo) e após decreto de situação de emergência no Rio Tapajós, sem a realização de estudos ambientais e sem consulta livre, prévia e informada às populações locais⁹. Ao comparar o volume dragado em 2024/2025 com o planejamento do PADMA 2026-2028 (do Edital 90515 anulado), é possível observar que no ano 1 do PADMA 2026-2028 os volumes indicam um planejamento da continuidade do aprofundamento do canal nesses locais e que, a partir disso, seria realizada a manutenção da sedimentação anual para cada local nos anos 2 e 3. Dessa forma, **no caso dos pontos Itapaiúna e Monte Cristo é possível notar que os volumes de dragagem planejados para este ano no novo PADMA 2026 (Tabela 1, em rosa) excedem os volumes calculados como sedimentação anual. Assim, é possível concluir que nos pontos Itapaiúna e Monte Cristo há uma continuidade da dragagem de aprofundamento e não uma “dragagem de manutenção”. Cabe ressaltar o elevadíssimo volume de dragagem previsto em Itapaiúna no novo PADMA para 2026 (879.482,95 m³) que foi também o local de maior volume dragado em 2024/2025.**

Nosso entendimento de dragagem de manutenção ao interpretar a Lei 15.190/2025, art. 8º, se refere a uma intervenção de manutenção onde já houve a realização da dragagem de aprofundamento inicial estabelecendo o canal de navegação com profundidade (calado) e

⁸ Plano Setorial Hidroviário 2035 (elaborado entre 2020-2024), Apêndice VI - Fichas cadastrais de empreendimentos. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/setor-hidroviario/plano-setorial-hidroviario/apendices/apendice-vi/fichas-cadastrais-de-empreendimentos-do-psh.pdf/@@display-file/file>. Acesso: 02 jul 2026

⁹ Vide Nota Técnica “Dragagem e a Hidrovia do Rio Tapajós: uma análise crítica” do GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental.

largura almejados e que, portanto, se refere a manutenção para retirada dos sedimentos que se depositam naturalmente a cada ano¹⁰.

A interpretação errônea do conceito de dragagem de manutenção se soma às diversas denúncias à Lei 15.190/2025 que, ao invés de fortalecer, fragilizou o objetivo de proteção ambiental e garantia de direitos territoriais de povos indígenas e comunidades tradicionais, reforçando a importância de julgamento da judicialização apresentada ao Supremo Tribunal Federal sobre a Lei da Devastação e que ainda aguarda julgamento¹¹.

Novo Plano de Dragagem 2026 e cooperação técnica: a Hidrovia do Rio Tapajós sendo ditada pela iniciativa privada e desviando do rito formal de contrato público

Conforme assinalado anteriormente, um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) foi formalizado entre o DNIT e a ABANI - Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior em 4 de novembro de 2025¹² com o objetivo de uma cooperação para “execução da dragagem de manutenção aquaviária, em caráter excepcional, inclusive emergencial, na hidrovia do Rio Tapajós”. O ACT cita os pontos Itapaiúna e Amorim, além de possíveis serviços em: Barranco do Navio, Largo do Roque, Santarenzinho e Pederneiras.

Além do acordo, há também um plano de trabalho com detalhamentos da parceria, incluindo que a ABANI será encarregada pelos custos e pela contratação de uma empresa para realização de dragagem. Um fato notável nesses documentos é que fica em aberto que DNIT pode ampliar os pontos a serem dragados. Dessa forma, fica implícito que após a suspensão do Edital 90515/2025, em fevereiro de 2026, houve uma adequação do planejamento das

¹⁰ Importante ressaltar que tal interpretação cabe nos casos de Rios de águas claras, pois no caso do Rio Madeira com as águas brancas e com a calha ainda não consolidada, ou seja com o rio naturalmente sempre mudando seu canal, definir um “canal preexistente” é ainda mais complexo. Além disso, a Hidrovia do Rio Madeira tem falhado em analisar os impactos socioambientais como descrito na Nota Técnica “Dragagem e a Hidrovia do Rio Madeira: uma análise crítica” do GT Infra. Disponível em: https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2026/06/NT-dragagem-madeira-Edital2025_12062026.docx.pdf. Acesso: 02 jul 2026.

¹¹ Dois pareceres técnicos e uma nota pública foram elaborados pelo GT Infra sobre a fragilização do Licenciamento Ambiental na Lei 15.190/2025 à época da tramitação do projeto de lei. As críticas analisadas ainda são pertinentes visto que a lei finalizou com os mesmos pontos analisados nos pareceres. Para saber mais: Parecer Técnico “PL 2159, o PL da Devastação e a infraestrutura de energia e transporte na Amazônia” Disponível em: <https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/05/Parecer-PL-Devastacao-GT-Infra.pdf>. Acesso: 02 jul 2026. Parecer Técnico “PL 2159, a infraestrutura de transporte e a ‘régua curta’ de impactos que viola direitos territoriais na Amazônia”. Disponível em: https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/08/Artigo-PL-2159-distancias-de-impacto-GT-Infra_diagramado.pdf. Acesso: 02 jul 2026. Nota Pública “Manifestação sobre a Medida Provisória 1.308/2025, que trata do Licenciamento Ambiental Especial LAE”. Disponível em: https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/08/Nota-Publica_GT-Infra_LAE_14ago2025.docx.pdf. Acesso: 02 jul 2026.

¹² Embora formalizado em novembro de 2025, a divulgação oficial ocorreu em abril de 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/aceso-a-informacao/convenios/acordos-de-cooperacao-tecnica/2025/acordo-de-cooperacao-tecnica-no-001-2025-daq>. Acesso: 02 jul 2026.

dragagens da Hidrovia do Rio Tapajós para a execução da dragagem não mais via licitação pública, e sim via essa cooperação DNIT e ABANI.

Nesse sentido, o novo plano reformulado, o PADMA 2026¹³, apresenta uma nova proposta com volumes de dragagem (Tabela 1, coluna rosa) diferentes do plano anterior e que não há menção de como foram calculados. Cabe ressaltar que **não foram apresentadas as plantas batimétricas dos pontos que justifiquem esses novos volumes a serem dragados, descumprindo a Instrução Normativa n.4/2021 do DNIT.**

Outro ponto importante é sobre a dragagem no ponto Santarenzinho que, além de ser um local sagrado para o Povo Indígena Munduruku como já explicitamos em Nota Técnica anterior, é uma área com vários portos privados planejados¹⁴. Ressaltando que os sete pontos de dragagem que constam no planejamento atual foram levantados por outra associação, a AMPORT - Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica e entregues ao DNIT em 2024¹⁵.

A ABANI representa grandes empresas da cadeia logística de grãos como a Hidrovias do Brasil, esta que também é associada da AMPORT, que também representa Cianport e outras multinacionais como a Cargill. Dessa forma, é notável que **as relações entre o poder público e a iniciativa privada, explícitas no planejamento e na execução das dragagens para navegabilidade da hidrovia do Rio Tapajós estão voltadas para o benefício claro de um setor específico: a cadeia logística dos grãos.** Isso se torna claro ao observar os parâmetros do canal de navegação (4,9 m de profundidade/calado e 128 m de largura) que foram calculados a partir da dimensão dos grandes comboios de barcas de soja que demandam maior calado (profundidade) e largura, agravando o grau de intensidade das intervenções, i.e., aumentando a quantidade a ser dragada nos diferentes pontos. A escolha dos pontos também deixa implícita que a intervenção está sendo planejada em áreas visadas por portos privados de empresas associadas a quem realizou o próprio estudo, a AMPORT.

¹³ Plano Anual de Dragagem e Manutenção Aquaviária (PADMA) 2026. Disponível em: https://sei.funai.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?d-gBlq_KF4_2fdKMgucKGw2SOOsdRDgKOTtYkpTOQj1pN2T7T7if2LZgzHsv1KbfeYEBiPKCdgmq71Br dO0W3P7vK8xpgGBu1xiv8HJ_s-kFzwh0VaJOkODIA2HbHkzc. Acesso: 03 jul 2026

¹⁴ Portos planejados em Santarenzinho, localidade Uxituba, dados organizados pela Terra de Direitos. Disponível em: <https://portos.terradedireitos.org.br/>. Acesso 05 jul 2026.

¹⁵ Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/dnit-recebe-estudo-de-dragagem-e-passagens-criticas-do-rio-tapajos>. Acesso: 02 jul 2026.

Decisão recente do Tribunal de Contas da União de anular edital 90515/2025: precedentes para questionar o novo plano de dragagem para 2026

No dia 01/07/2026 o **Tribunal de Contas da União (TCU)** decidiu sobre a denúncia de irregularidades no Edital 90515/2025 (Acórdão 1736/2026, processo TC 001.064/2026-6)¹⁶, movida por movimentos sociais e organizações do Tapajós através do Ministério Público Federal do Pará. A denúncia ressaltou três pontos sobre o edital: a ausência de Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA); a publicação do edital sem a licença prévia; e a ausência da realização de consulta livre, prévia e informada aos povos indígenas, ribeirinhos e comunidades tradicionais potencialmente afetados pela dragagem do Rio Tapajós, conforme determina a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho. **O TCU declarou que as irregularidades sobre a abertura de licitação sem a licença prévia e a ausência de consulta livre, prévia e informada procedem e decidiu pela anulação do Edital 90515/2025.** No caso, o planejamento de dragagem que constava deste edital é o PADMA 2026-2028 (com três anos de planejamento) que também foi anulado; porém um **novo PADMA 2026 foi reformulado pelo DNIT** como foi citado anteriormente, para **agora ser executado via cooperação técnica com a ABANI, um novo caminho que vai contra as irregularidades identificadas nessa decisão do TCU como necessárias para garantir proteção ambiental e respeito a direitos territoriais de comunidades locais.**

Sobre a falta de licença prévia no pregão eletrônico 90515/2025, o TCU ressaltou a inviabilidade da abertura do edital sem licença prévia emitida pelo órgão ambiental, com base na lei 14.133/2021 que discorre sobre contratos públicos via licitação. O órgão de controle ressaltou também que tal medida afronta a resolução do Conselho Nacional de Meio Ambiente, a CONAMA 237/1997, marco regulatório do licenciamento ambiental brasileiro. Nesse sentido, é importante salientar que a própria Instrução Normativa n.4/2021, que regra a formulação dos planos de dragagens de hidrovias (PADMAs) define a necessidade de um capítulo de condicionantes ambientais, estas que são definidas no âmbito do licenciamento ambiental, como as condicionantes definidas na licença prévia.

O TCU declarou procedente a denúncia de violação do direito à consulta livre, prévia e informada, com base na análise de como o DNIT conduziu a licitação para a dragagem. Nesse caso, o DNIT à época abriu outra licitação (pregão 90478/2025) de contratação de consultoria ambiental para realizar os estudos ambientais para fins de licenciamento ambiental junto à SEMAS do Pará. O Termo de Referência da contratação emitido pela SEMAS já explicitava que os estudos necessários seriam o RCA (Relatório de Caracterização Ambiental) e o PCA

¹⁶ Acórdão 1736/2026. Disponível em: <https://agenciainfra.com/blog/wp-content/uploads/2026/07/001.064-2026-6-WAR-DEN-Servicos-Dragagem-Hidrovia-do-Rio-Tapajos.pdf>. Acesso em: 05 jul 2026.

(Plano de Controle Ambiental)¹⁷ e que neste estudo seria conduzido o mapeamento das comunidades potencialmente impactadas, e a delimitação de áreas de influência para definir quais comunidades seriam consultadas. Ou seja, o DNIT afirmou que a realização da consulta seria dentro do processo de licenciamento ambiental. Porém, a partir de informações desse processo de licitação¹⁸, foi possível checar a esta licitação, a qual consta o julgamento da empresa habilitada, porém apresenta como uma última documentação a autorização da SEMAS com a dispensa de licenciamento ambiental.

Assim, fica evidente que **enquanto o DNIT respondia ao TCU frente às denúncias de irregularidades do edital 90515/2025, alegando que o direito à consulta seria garantido no processo de licenciamento ambiental**, e que realizaria os estudos ambientais necessários, ao mesmo tempo mudava sua estratégia para viabilizar a dragagem por outra via. **Em maio deste ano, solicitou a dispensa desse rito à SEMAS para prosseguir a dragagem do Rio Tapajós em 2026 via cooperação técnica com a ABANI evitando a realização de licitação, com a dispensa do licenciamento ambiental (e os estudos ambientais necessários para avaliar impactos socioambientais) já aprovada pelo órgão estadual.**

A **decisão do TCU** frente às irregularidades do edital de contratação 90515/2025 evidenciam a demanda de **respeitar o licenciamento ambiental de hidrovias e a realização de estudos ambientais (EIA/RIMA ou RCA/PCA), para a avaliação de impactos ambientais e para compreender possíveis comunidades afetadas antes da contratação de serviços**, às quais devem ser garantidas o **direito à consulta livre, prévia e informada de povos indígenas e comunidades tradicionais do Tapajós. Porém, a dispensa de licenciamento ambiental autorizada pela SEMAS demonstra o contrário**, e a **decisão do TCU reforça a irregularidade desta autorização do órgão ambiental estadual**. A decisão também levanta questionamentos sobre a perspectiva de execução da dragagem via cooperação entre DNIT e ABANI, em relação à segurança jurídica e a transparência, visto que por esta via não há licitação.

Riscos da dragagem planejada para 2026 sem licenciamento ambiental

A Nota Técnica do GT Infra de fevereiro de 2026 sobre a Dragagem da Hidrovia do Rio Tapajós já ressaltou diversas preocupações relacionadas aos pontos planejados de dragagem, que permaneceram os mesmos no PADMA 2026 (Tabela 1, coluna rosa), ainda que os volumes de dragagem sejam menores do que os previamente apresentados (Tabela 1, colunas laranjas). A Carta enviada pelo GT Infraestrutura e movimentos sociais da

¹⁷ Segundo o Manual de Licenciamento Ambiental da SEMAS, o RCA é exigido para “empreendimentos rurais já instalados” e o PCA identifica e propõe medidas mitigadoras quanto aos impactos ambientais gerados pelo empreendimento.

¹⁸ Processo 50600.008606/2025-69 do DNIT, com acesso via Lei de Acesso à Informação.

Amazônia ao Ministério de Portos e Aeroportos de outubro de 2025 também sintetiza diversos impactos socioambientais presenciados por comunidades nas hidrovias da Amazônia¹⁹.

Sobre os pontos de dragagem, ressalta-se principalmente os pontos Santarenzinho, Monte Cristo, Itapaiuna e Pederneiras. **Santarenzinho é um local sagrado para o Povo Indígena Munduruku²⁰ e o ponto Monte Cristo fica menos de 2 km do tabuleiro de mesmo nome com alta fragilidade ambiental por ser um local de desova de quelônios com bota-fora encostado ao arquipélago de ilhas do tabuleiro** (Figura 1)²¹. Na autorização de dispensa de licenciamento ambiental da SEMAS há recomendação para evitar a permanência de dragas e embarcações de apoio próximas “praias, tabuleiros de desova de quelônios e demais áreas ambientalmente sensíveis”. Ainda assim, **a realização da dragagem em si muito próxima a esses locais gera poluição sonora e também pode alterar ambientes de forma severa, como a erosão de praias (onde ocorre a desova de quelônios), ressaltando que o período de realização da dragagem coincide com a época de desova de quelônios, como a tartaruga-da-Amazônia e tracajá.** Por fim, o ponto Itapaiuna apresenta um grande volume previsto de dragagem e é localizado próximo à comunidades do Povo Indígena Tupinambá e outros (localizados na Reserva Extrativista Tapajós-Arapiuns) na margem esquerda, além de comunidades ribeirinhas e indígenas Munduruku (na Terra Indígena Munduruku-Taquara e Floresta Nacional do Tapajós). **É essencial que seja realizado processo de consulta livre, prévia e informada junto a essas comunidades e com os 14 povos indígenas do Baixo Tapajós, de acordo com os protocolos comunitários de consulta, quando existentes.** Já o ponto Pederneiras se localiza no município de Itaituba próximo à Reserva Indígena Praia do Mangue, do Povo Indígena Munduruku, o que também obriga a realização de consulta com essa comunidade.

¹⁹ Disponível em: https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/10/Carta-MPOR_Hidrovias_22out2025-1.pdf. Acesso: 02 jul 2026.

²⁰ Para saber mais: “Parecer Técnico: Atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da Ferrogrão (EF-170) sob ótica da Governança Territorial” do GT Infra e parceiros. Disponível em: <https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/03/Parecer-tecnico-sobre-a-atualizacao-do-EVTEA-do-projeto-Ferrograo-.pdf>. Acesso: 02 jul 2026. Livro “Política Patrimonial e Política Indigenista: A proteção jurídica dos lugares sagrados e sepultamentos indígenas” de Oliveira e Rocha. Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/sites/default/files/publications/h2i00011.pdf>. Acesso: 02 jul 2026.

²¹ Pontos de dragagem disponíveis em: https://sei.funai.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?IC2o8Z7ACQH4LdQ4jJLJzjPBilT6l2FsQacIlhUf-duzEubalut9yvd8-CzYYNLu7pd-wiM0k633-D6khhQNYy-UmlRWjpDjY2FZ9qlr82tqlDH0zAgJqOoFKcGrLqi. Acesso: 04 jul 2026. Áreas de despejo de sedimentos plotadas a partir de coordenadas do PADMA 2026.

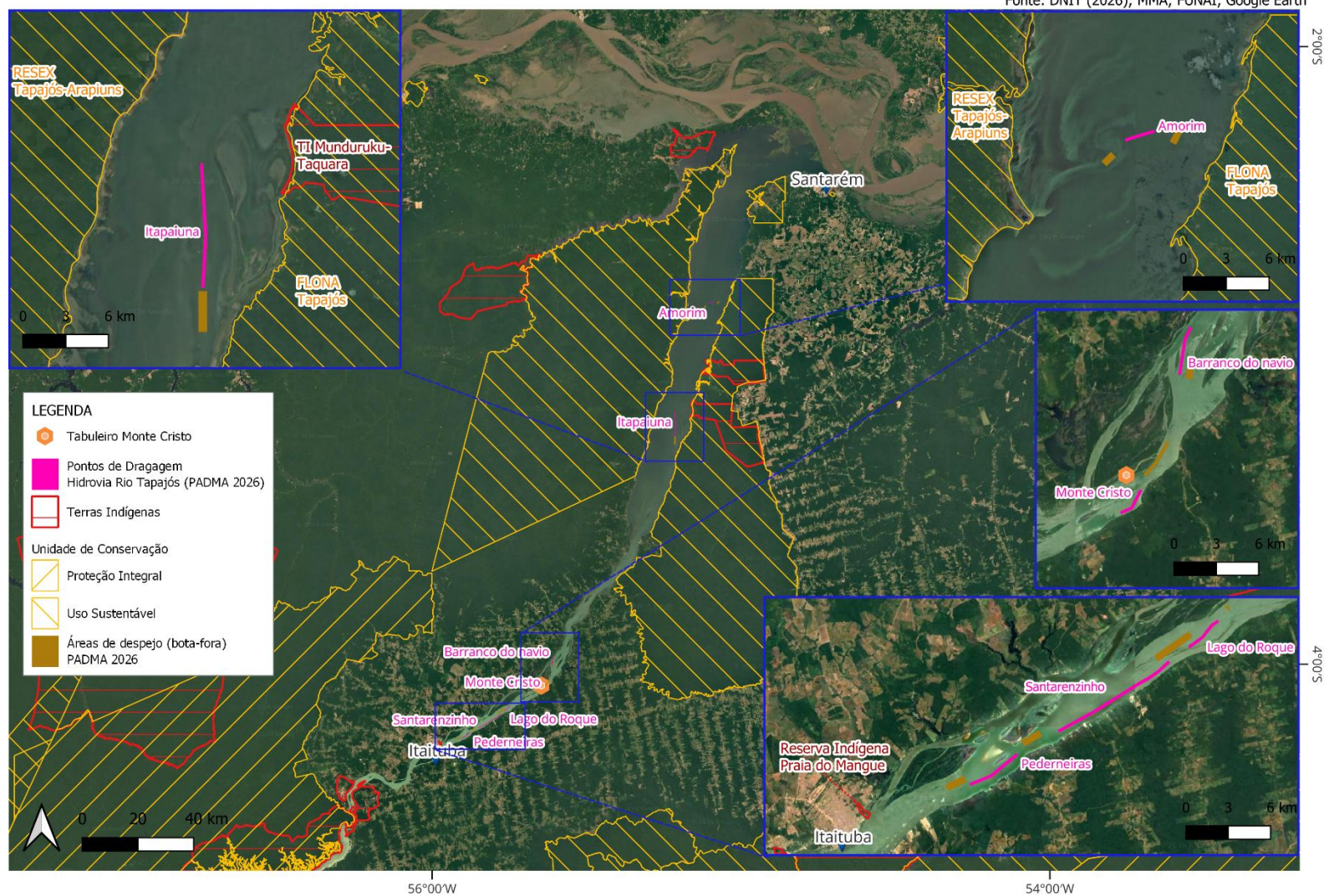


Figura 1. Pontos de dragagem da Hidrovia do Rio Tapajós planejados para 2026 via cooperação DNIT-ABANI (PADMA 2026). Fonte: DNIT (2026).

No PADMA 2026 foram apresentadas análises de sedimentos para verificar possíveis contaminações (Ex.: metais pesados como mercúrio), chegando a conclusão que os parâmetros estão dentro dos limites estabelecidos por lei. Porém as análises foram realizadas apenas em dois pontos de dragagem e o próprio relatório aponta que locais com sedimentos mais finos (argila e silte) tendem a ter maior concentração de contaminantes. Assim, **a baixa amostragem das análises de contaminação de sedimentos fragiliza os resultados e estas análises devem acontecer em todos os 7 pontos planejados.**

Por fim, ao comparar os planos de dragagem atual e do Edital 90515/2025, é possível notar que o PADMA 2026 apresenta uma mudança tecnológica no tipo de draga Hopper, em comparação ao plano anterior que apresentava a draga de sucção e recalque. As embarcações do tipo Hopper são de maior tamanho e comportam os sedimentos dentro para posterior descarte no bota-fora e, por isso, são maiores e necessitam de maior calado para sua operação. **Não há justificativas sobre a mudança de tecnologia nem uma comparação entre as vantagens e desvantagens de cada uma, inclusive sobre a ótica de seus impactos socioambientais.**

Um possível novo super El Niño e a resposta do estado frente a secas extremas: infraestrutura de transportes para quem?

As previsões sobre a chegada do fenômeno climático El Niño foram recentemente confirmadas, com previsão de início no trimestre maio/junho/julho com mais de 60% de chance de ser um evento muito forte no final de 2026²². É importante notar que a ocorrência de tal fenômeno costuma gerar efeitos nos rios no ano seguinte ao início do fenômeno. Isso pôde ser observado no fenômeno El Niño de 2023, que se tornou forte no final de 2023²³ e resultou nas secas extremas no Rio Tapajós (e outros rios da bacia amazônica) no verão de 2024, chegando à declaração de situação de emergência de seca extrema em setembro de 2024. Nesse sentido, a situação atual do Rio Tapajós está normal, com os níveis próximos à média histórica²⁴, mas as previsões reforçam a necessidade de planejamento de ações de adaptação e mitigação climática e de ações de prevenção relacionadas a riscos relacionados à mobilidade e abastecimento que deverão se agravar em 2027.

²² Dados analisados pela NOAA, agência dos Estados Unidos. Disponível em: https://www.cpc.ncep.noaa.gov/products/analysis_monitoring/enso/roni/strengths/. Acesso em: 05 jul 2026.

²³ Disponível em: https://www.cpc.ncep.noaa.gov/products/analysis_monitoring/enso/roni/. Acesso em: 05 jul 2026.

²⁴ De acordo com boletim de julho de 2026 da Agência Nacional das Águas, com medições em Santarém e Itaituba. Disponível em: https://www.gov.br/ana/pt-br/sala-de-situacao/rio-amazonas/boletins/diario/boletim_01_amazonas_publica-1783349710.92.pdf. Acesso: 05 jul 2026.

Um artigo publicado recentemente por pesquisadores da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA)²⁵ ressalta como comunidades em diferentes ambientes, como margem do Rio Tapajós, igarapés ou em lagos, enfrentam desafios específicos durante secas extremas. O estudo ressalta a importância de considerar essas múltiplas dimensões para ações de mitigação durante a ocorrência de secas extremas. As dificuldades de andar grandes distâncias em extensas praias para acessar o transporte fluvial é uma das principais que afetam o acesso a serviços de saúde, por exemplo. Assim, nesses contextos de extremos climáticos uma questão pertinente é como a afetação ocorre de forma desigual em diferentes comunidades, e como a resposta a essas situações de emergência são endereçadas e se realmente são efetivas àqueles com maior vulnerabilidade.

Como já descrito na referida Nota Técnica anterior, em 2024 a situação de emergência ocasionou a tramitação de uma “dragagem emergencial” sem a realização de licenciamento ambiental, licitação, nem consulta livre, prévia e informada. Assim, nesses casos a dragagem para a navegabilidade da Hidrovia do Rio Tapajós é colocada como uma prioridade, porém há uma demanda de aprofundar essa discussão.

O trânsito de balsas de combustível trata de um dos produtos que são importantes para comunidades ribeirinhas, especialmente para abastecer locais onde há apenas acesso fluvial. Em contextos de seca, embarcações como essas já possuem regras para carregar menos carga, diminuir o calado e evitar encalhes, sobretudo por se tratar de uma carga considerada perigosa. Nos planos das Hidrovias da região Norte, sob influência da iniciativa privada, o tamanho do canal de navegação atual é ditado pela grande dimensão dos comboios de barcas que transportam grãos como soja e milho. Nesse sentido, em contextos de secas extremas a própria condição de menor nível dos rios dificulta a navegação, expõe comunidades a uma série de riscos e com a redução do nível do rio, há uma maior competição entre os diferentes tipos de embarcações que trafegam. Portanto, em casos de forte estiagem, o que deve prevalecer? As dragagens planejadas para favorecer o tráfego de embarcações voltadas à exportação do agronegócio? Ou o tráfego voltado à circulação de mercadorias, produção da sociobiodiversidade de comunidades locais e itens essenciais voltados às comunidades mais vulneráveis?

As ações de adaptação mitigação climática devem ser integradas e voltadas às comunidades com alta vulnerabilidade e à garantia de serviços e produtos essenciais, considerando diferentes dimensões e com apoios às demandas locais. Assim, nos casos de seca severa a intensidade da dragagem deve ser reduzida, visto que esta prioriza a circulação de commodities que acabam por dificultar o transporte de outros produtos e a aumentar a degradação do rio com as intervenções na dinâmica de sedimentos provocadas pela intensificação das dragagens em um contexto onde o ambiente já está fragilizado. Portanto é necessário um melhor planejamento com um possível regramento do tráfego aquaviário durante secas extremas e com adaptações a planos de dragagens para priorizar o mercado interno e ações emergenciais.

²⁵ Artigo “Multidimensões dos impacto das secas no Baixo Amazonas: perspectivas locais sobre vulnerabilidades socioecológicas” de Cortes e demais autores. Disponível em: <https://link.springer.com/article/10.1007/s10113-026-02578-y>. Acesso: 05 jul 2026.

Recomendações finais

Por fim, a partir das discussões da presente Nota Técnica são apresentadas as seguintes recomendações relacionadas a quaisquer dragagens intencionadas no âmbito da Hidrovia do Rio Tapajós:

- 1. Revogação imediata da autorização de dispensa de licenciamento ambiental emitido pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente, Clima e Sustentabilidade (SEMAS) do Pará (Notificação n.219724/DLA/SAGRA/2026) e a proibição de quaisquer dispensas de licenciamento ambiental para o projeto da Hidrovia do Rio Tapajós visto que se trata de dragagem de aprofundamento e que nunca houve estudos ambientais para avaliar impactos socioambientais até o presente momento;**
- 2. Realização obrigatória do rito formal de licenciamento ambiental da Hidrovia do Rio Tapajós com etapa formal de audiência pública; elaboração dos estudos ambientais necessários para avaliação dos impactos socioambientais, com levantamento dos usos dos corpos hídricos e margens pelas comunidades locais; além de análise de efeitos em ambientes com fragilidade ambiental;**
- 3. Realização de consulta livre, prévia e informada a todos os povos indígenas e comunidades tradicionais do trecho da Hidrovia do Rio Tapajós (Itaituba-Santarém), respeitando os protocolos comunitários, sempre que estes existirem, antes da formalização de qualquer contrato, licitação ou ordem de serviço;**
- 4. Criação de Plano de Mitigação Climática Regional com diretrizes para secas severas em anos com previsão de forte El Niño, com regramento para a realização de dragagens e gestão da navegação para assegurar a priorização da navegabilidade de produtos essenciais e serviços essenciais, a proteção ambiental e a realização de ações integradas voltadas às comunidades mais vulneráveis considerando suas especificidades locais.**

Brasília, 9 de julho de 2026

GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental

gt-infra.org.br