

GOVERNANÇA VERSUS DOMINÂNCIA

Hidrovia do Tapajós não é um projeto de infraestrutura isolado

Flávio Montiel¹

International Rivers

managerfmontiel@internationalrivers.org

Resumo

Grandes projetos de infraestrutura na Amazônia — como a repavimentação da BR-319 e a Hidrovia do Tapajós — não podem ser tratados como obras isoladas, pois funcionam como vetores de reordenamento territorial, intensificando desmatamento, grilagem, invasões e conflitos antes mesmo da execução, apenas pela expectativa criada. A experiência da UHE Tabajara e o histórico da BR-163 ilustram como falhas de planejamento e de licenciamento (com omissões sobre Terras Indígenas, povos isolados e comunidades tradicionais) ampliam riscos socioambientais e podem levar à inviabilidade institucional dos empreendimentos. Em contraste, iniciativas de governança transversal como o PPCDAm e o Plano BR-163 Sustentável mostraram potencial para conter a degradação, mas fracassaram diante da desarticulação estatal, morosidade na regularização fundiária e predominância de uma lógica desenvolvimentista predatória. O texto também critica a flexibilização recente do licenciamento (como a LAE) e a “lavagem verde” via títulos verdes em megaprojetos logísticos (Arco Norte e Ferrogrão), que podem blindar investimentos e reduzir o debate público. Defende, por fim, a centralidade da Consulta Livre, Prévia e Informada desde o início do planejamento.

Palavras-chave: governança socioambiental; licenciamento ambiental; regularização fundiária; infraestrutura logística; consulta prévia.

GOVERNANCE versus DOMINANCE

the Tapajós waterway is not an isolated infrastructure project

Abstract

Large infrastructure projects in the Amazon – such as the repaving of the BR-319 highway and the Tapajós Waterway – cannot be treated as isolated works, as they function as vectors of territorial reorganization, intensifying deforestation, land grabbing, invasions, and conflicts even before execution, simply due to the expectations created. The experience of the Tabajara Hydroelectric Plant and the history of the BR-163 highway illustrate how planning and licensing failures (with omissions regarding Indigenous Lands, isolated peoples, and traditional communities) amplify socio-environmental risks and can lead to the institutional unviability of the projects. In contrast, cross-cutting governance initiatives such as the PPCDAm (Action Plan for Prevention and Control of Degradation in the Amazon) and the Sustainable BR-163 Plan have shown potential to contain degradation, but have failed in the face of state disarticulation, delays in land regularization, and the predominance of a predatory developmental logic. The text also criticizes the recent relaxation of licensing (such as the LAE) and “greenwashing” via green bonds in mega-logistics projects (Arco Norte and Ferrogrão), which can shield investments and reduce public debate. Finally, it defends the centrality of Free, Prior and Informed Consultation from the beginning of planning.

Keywords: socio-environmental governance; environmental licensing; land regularization; logistics infrastructure; Prior Consultation.

¹ Sociólogo, Pós-Graduado em Desenvolvimento Sustentável e Populações Tradicionais da Amazônia. Diretor da International Rivers – Brasil Secretaria Executiva da Coalizão Pelos Rios



Esta obra está licenciada sob uma licença

Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0).

Revista Solidariedade & Sustentabilidade, Belém, v. 2, p. 1-33, jan. 2026.

1 INTRODUÇÃO

O planejamento e a formulação de políticas públicas da agenda socioambiental e climática precisam ser colocados na mesa de discussão e negociação de forma prévia, e não apenas após a fase de planejamento, quando o processo de licenciamento ambiental já estiver em curso.

2 IMPACTOS DECORRENTES DA DIVULGAÇÃO DE PROJETOS APROVADOS NA FASE DE PLANEJAMENTO

Da mesma forma como vem ocorrendo na área de influência da BR 319, também aconteceu no entorno da Hidrelétrica de Tabajara, no rio Machado, bacia do Madeira. Quando a notícia sobre a possível construção dessa hidrelétrica se espalhou, o desmatamento, a grilagem de terras públicas, a invasão e a exploração de unidades de conservação e de terras indígenas também explodiram. Basta ver os dados do INPE.

Entre 2012 e 2022, o Município de Machadinho D'Oeste registrou uma taxa de desmatamento em alta, crescente e constante. Ao processo de desmatamento e ocupação desordenada de áreas rurais e urbanas somam-se crimes ambientais, corrupção e violência, a mando de autoridades políticas locais e com o amparo do “andar de cima” (G1 RONDÔNIA, 2021).¹

O processo de licenciamento ambiental foi caracterizado por inúmeras falhas e contradições, a ponto de, em seus estudos, ignorar a existência e várias terras indígenas, entre elas Jiahui, Sepoti, Pirahã, Ipixuna, Nove de Janeiro, Tenharim do Igarapé Preto e Igarapé Lourdes.

O EIA/RIMA também se omitiu ao reconhecer a presença povos indígenas isolados, como os Piripkura; Kaidjuwa; da Cachoeira do Remo; do Igarapé Preto; da Serra da Providência (na TI Igarapé Lourdes); do Rio Maici (na TI Pirahã); e do Manicorezinho. Da mesma forma, excluiu de seus relatórios as populações tradicionais e ribeirinhas da Providência e Calama, à jusante do local previsto para o barramento do rio Machado (SOS AMAZÔNIA, 2026).²

Após mais de 15 anos de tramitação e de luta das organizações da sociedade civil para impedir a implantação do projeto hidrelétrico de Tabajara, no ano passado o IBAMA tomou a decisão de cancelar o seu processo de licenciamento ambiental (SEM FRONTEIRAS NO MADEIRA, 2018).³

3 GOVERNANÇA VERSUS DESGOVERNANÇA

Neste contexto, um ponto fundamental é o embate entre a governança e desgovernança. Sem querer estabelecer comparações diretas, uma vez que se trata de contextos e momentos diferentes, o que estamos presenciando hoje indica que os procedimentos e a situação que envolve o asfaltamento da BR 319 são muito mais complexos e se encontram em um estágio de implantação bem mais avançado do que aquele vivenciado entre os anos de 2004 e 2006, para elaborar o “Plano BR 163 Sustentável”.

Durante o governo de FHC, foi planejada a pavimentação da BR-163. Porém, o temor recaía justamente sobre as projeções que indicavam um salto exorbitante nas taxas de desmatamento. Os estudos apontavam que, se 30 km fossem derrubados de cada lado da estrada, somente o trecho Cuiabá-Santarém redundaria em 60 mil km² de corte raso, o equivalente a uma área correspondente a três Estados de Sergipe (CONSELHO DE MISSÃO ENTRE POVOS INDÍGENAS, 2022).⁴

Em 2003, durante o primeiro mandato do governo Lula, frente a uma taxa de desmatamento de 25.247 km² e uma projeção de alta para os anos seguintes, o Ministério do Meio Ambiente e o IBAMA começaram a elaborar o Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia - PPCDAm. Posteriormente, em seu Decreto este Plano envolveu mais 12 ministérios.

Este Plano foi a primeira experiência, no âmbito do governo federal, de governança transversal, com o objetivo de reduzir o desmatamento e fomentar o desenvolvimento sustentável, integrando esforços federais e estaduais, com participação da sociedade civil, voltados ao monitoramento e controle, ao ordenamento territorial e ao fomento de atividades produtivas sustentáveis.

Como previsto, em 2004 o desmatamento da Amazônia explodiu. A taxa foi de 27.700 Km² (agosto de 2003 a julho de 2004), a segunda maior taxa anual desde o início do monitoramento realizado pelo INPE, em 1985. A cidade de Novo Progresso (New Progress), na BR-163, tornou-se o maior símbolo do desmatamento na Amazônia, com uma ocupação predatória da floresta, na base da extração ilegal de madeira e da pecuária extensiva, associada à grilagem de terras públicas (TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO, 2026).⁵

4 PLANO BR 163 SUSTENTÁVEL

Concomitante à elaboração do PPCDAm e frente à aceleração do desmatamento ao longo da BR 163, o seu Plano de Desenvolvimento Sustentável já estava sendo gestado. O objetivo era desenvolver e implementar um plano de desenvolvimento econômico baseado em um conjunto de políticas públicas estruturantes, com um viés transversal e sustentável, ao longo da BR-163, com governança democrática, que visava a inclusão social e à preservação, conservação e manejo da natureza.

Para isso, foi constituída uma agenda para que o Plano BR 163 Sustentável fosse amplamente discutido com todos os segmentos da sociedade interessados, durante o mês de julho de 2004, em seis cidades que representavam as subáreas identificadas na sua área de influência: Sorriso e Guarantã do Norte (Mato Grosso); Altamira, Novo Progresso e Santarém (Pará) e Apuí (Amazonas).

De fato, foi uma grande experiência na construção de um plano de governança conjunta entre Estado e Sociedade, justamente para evitar o crescimento exponencial do desmatamento ao longo de sua área de influência, que teve início ainda antes do asfaltamento da BR 163 (COMISSÃO PASTORAL DA TERRA, 2025).⁶

Em fevereiro de 2005, dias depois o assassinato da Irmã Dorothy Stang, em Anapu (diga-se de passagem, tivemos de buscá-la dentro do PAS Nova Esperança, porque os agentes policiais do Estado do Pará cruzaram os braços), o governo federal interditou 83 mil km² de florestas na área da BR-163, destinadas à criação de unidades de conservação. Um ano depois, três UCs foram decretadas, somando um total de 64 mil km². O compromisso do governo federal com as organizações da sociedade civil era para colocar em prática o Plano BR 163 Sustentável. Em princípio, havia condições razoáveis e concretas para que isso acontecesse.(IBAMA, 2020)⁷.

Porém, em 2007, o processo de implementação do Plano já dava sinais de desagregação entre os ministérios e agências do governo federal. Ao longo dos anos seguintes, o asfaltamento da BR 163 se arrastou sem grandes avanços.

Em 2009, as obras de pavimentação foram incluídas no PAC para levantar recursos, e alguns trechos foram licitados com vistas ao asfaltamento. Na gestão da Presidenta Dilma, outros trechos também foram concedidos para à iniciativa privada, com recursos do PAC, mas no final do primeiro mandato, os recursos se esgotaram.

Um plano de desenvolvimento sustentável elaborado para ser gerido em conjunto com a sociedade não teve fôlego para vingar. Este poderia ter sido um modelo de governança para

ser replicado em outros cenários, como hoje é o caso da BR 319, mas infelizmente não saiu do papel.

O Plano BR 163 Sustentável não foi adiante devido à predominância da lógica desenvolvimentista predatória sobre iniciativas que buscavam uma nova maneira de gerar desenvolvimento econômico integrado às soluções com salvaguardas socioambientais e ao bem-viver. Entre as razões que levaram ao fracasso desse plano estão:

- Falta de Integração e Gestão: O plano não conseguiu coordenar os diferentes órgãos governamentais, resultando em ações desarticuladas e promessas não cumpridas. Sequer a instalação do Conselho Gestor do Plano foi feita. A proposta de composição deste conselho seria de 4 assentos para empresários, 4 para trabalhadores, 2 para entidades socioambientais, 1 para índios, 1 para quilombolas e mais 12 assentos para representantes do governo. Esta instância poderia garantir uma governança democrática do Plano, mas que também não saiu do papel;
- A inércia e morosidade no ordenamento territorial e regularização fundiária: Mesmo com a interdição de milhares de hectares de terras, o governo federal não conseguiu levar adiante a consolidação das unidades de conservação criadas, a identificação e homologação de terras indígenas e titulação de territórios quilombolas, bem como a regularização de terras ocupadas anos atrás por produtores familiares e de boa fé;
- Paralisação de Ações Socioambientais: A falta de capacidade e resolução do governo federal em resolver pendências administrativas, legais e técnicas entre órgãos executores paralisou programas essenciais de mitigação ambiental, gerando bloqueios e protestos de povos indígenas e outros setores da sociedade;
- Logística e Infraestrutura: Durante anos, a obra de pavimentação avançou de forma lenta e descontínua, gerando gargalos e mantendo impactos socioambientais elevados;
- Impacto Ambiental e Social: A pavimentação acelerou o desmatamento, conflitos de terra e a invasão de terras indígenas e unidades de conservação, contrariando o objetivo de desenvolvimento sustentável; e
- O enfraquecimento e falta de prioridade para o PPCDAm: Sem a coordenação pela Casa Civil e redução orçamentária, o PPCDAm perdeu parte de sua força e madeireiros, grileiros e a pecuária extensiva e predatória voltaram a ganhar espaço, ao ponto de, antes mesmo do Bolsonaro assumir o governo, a narrativa predominante apontava o IBAMA, ICMBio e a FUNAI como os vilões da situação.

Declarações de fazendeiros irregulares, que nunca respeitaram a legislação ambiental e invadiram terras públicas não destinadas, como por exemplo, áreas na região da Terra do Meio no Estado do Pará, bem como madeireiros e garimpeiros, acusavam esses órgãos de não permitirem que pudessem trabalhar para sobreviver e, por meio de ações violentas, passaram a ser vistos como vítimas da truculência do Estado. (INSTITUTO DE PESQUISA AMBIENTAL DA AMAZÔNIA, 2005).⁸

Esse discurso e esse falso sentimento foi muito bem absorvido pelo então candidato à presidência, Bolsonaro. Uma de suas palavras de ordem era: ...” Se eu ganhar as eleições, não vou permitir que o IBAMA continue agindo livremente de forma violenta e desproporcional contra pobres fazendeiros e garimpeiros” (FEARNSIDE, 2022).⁹

5 REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA VERSUS BR 163 SUSTENTÁVEL

O que mais contribuiu para inviabilizar a implantação do Plano BR-163 Sustentável foi a dificuldade e a incapacidade de o governo federal realizar a regularização fundiária. Até hoje, das 275 famílias assentadas, só 87 receberam títulos, o que lhes permite acessar o crédito rural.

Desde a criação da Flona Jamanxim, mais de 876 famílias, que ocupavam partes desta unidade de conservação, ainda lutam para desmembrar suas terras do perímetro da Flona.

Também o crescimento desordenado de cidades ao longo da BR 163, como Novo Progresso, hoje com aproximadamente 36 mil habitantes, mais de 780 mil cabeças de gado, com uma renda per capita mediana, está em 644 lugar entre 772 municípios paraenses no ranking de progresso social, criado pelo Instituto do Homem e do Meio Ambiente da Amazônia (Imazon). (ECOFALANTE, 2026).¹⁰

Esta situação é a que mais contribuiu para acirrar os conflitos sociais violentos. Entre 2010 e 2019, mais de 19 trabalhadores rurais foram assassinados na região. No Projeto de Assentamento Areia, criado em 1998, dos seus 200 km², cerca de 30 km² são explorados por fazendeiros e madeireiros que detêm a ocupação ilegal de lotes dentro do assentamento (INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS, 2026a).¹¹

A avaliação é de que o componente do ordenamento territorial e da regularização fundiária perdeu espaço para as grandes obras de infraestrutura da região, como o porto graneleiro de Miritituba e os projetos hidrelétricos previstos para a bacia do Tapajós. Em outras palavras, será que o PAC engoliu o Plano BR-163 Sustentável?

O fato é que um Plano de Sustentabilidade e de Governança Participativa, com grande potencial de prosperar, foi sufocado pela pressão econômica de um modelo que já provou ser equivocado pelas dificuldades e contradições internas do governo de plantão, pela ineficiência da máquina administrativa do Estado e pela inoperância na aplicação das salvaguardas socioambientais. Isto levou a BR-163 a voltar a ser um vetor de degradação ambiental e social, ao invés de um modelo de desenvolvimento sustentável.

6 A LICENÇA AMBIENTAL DA BR 319 VERSUS A CONSULTA LIVRE, PRÉVIA E INFORMADA

Durante a Marcha Mundial pelo Clima, que reuniu mais de 50 mil pessoas em Belém, na COP30, organizações indígenas e extrativistas realizaram o “Protocolo”, ato marcado por uma faixa de 12 metros que cobrou o direito à Consulta Livre, Prévia, Informada e de

Boa-Fé aos povos indígenas e povos e comunidades tradicionais do Sul do Amazonas. A manifestação simbolizou a posição destas populações, exigindo que o licenciamento da BR-319 respeite as regras de escuta definidas pelas próprias comunidades que já estão sendo impactadas pela obra.

Esta ação foi coordenada pela Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira (Coiab), Articulação das Organizações e Povos Indígenas do Amazonas (Apiam), Conselho Nacional das Populações Extrativistas (CNS), Federação das Organizações e Comunidades Indígenas do Médio Purus (Focimp) e Organização dos Povos Indígenas do Alto Madeira (Opiam), com apoio do IEB e Idesam, entidades e organizações que integram o Observatório BR-319 (INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS, 2026b).¹²

No contexto da BR-319, onde a pressão por repavimentação ameaça Terras Indígenas, Unidades de Conservação e assentamentos da região, os protocolos deveriam funcionar como ferramenta jurídica para assegurar que o direito à Consulta Prévia, Livre e Informada seja cumprido antes de qualquer intervenção.

O que as organizações dos movimentos indígenas e das comunidades tradicionais exigem é que o governo federal reconheça que essas populações possuem seus protocolos, para que sejam respeitados e aplicados. Infelizmente, o que está acontecendo é um desrespeito a todas as comunidades existentes na área de influência direta e indireta da BR 319.

A consulta deveria ser feita antes da retomada do processo de licenciamento ambiental. Pelo andar da carruagem, essa consulta deixou de ser prévia. Agora, trata-se de uma consulta *a posteriori*, de reparação de danos, do leite derramado.

7 LICENCIAMENTO DA BR 319 VERSUS A NOVA LEI GERAL DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

A maior preocupação hoje é avaliar o que o futuro reserva para a imensa região que envolve a BR 319, tendo em vista as dificuldades de diálogo e acordos com um governo de frente ampla, em benefício de um projeto que seja realmente sustentável, cenário agravado em função do recente desmonte de um dos principais pilares da política ambiental brasileira, a lei geral do licenciamento ambiental? (INSTITUTO DE PESQUISA AMBIENTAL DA AMAZÔNIA, 2009).¹³

Com a aprovação da Medida Provisória (MP) nº 1.308/2025, em dezembro de 2025, foi criada a Licença Ambiental Especial (LAE), voltada para empreendimentos considerados “estratégicos” pelo governo (INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL, 2009).¹⁴

A MP considera obras de reconstrução e repavimentação de rodovias preexistentes, cujos trechos sejam vistos como estratégicos para os estados, sujeitas ao licenciamento especial.

Atualmente, o dispositivo que falta para a pavimentação da BR-319 é a licença de instalação. Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), a pendência ocorre devido às exigências do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, de que todas as condicionantes da licença prévia sejam atendidas. Isso inclui protocolos em comunidades indígenas, estudos complementares e medidas de governança socioambiental.

Enquanto o processo continua tramitando, os seus efeitos já são visíveis em vários trechos da BR-319. Segundo um estudo recente do Observatório BR-319 (OBR-319), está ocorrendo um avanço na abertura de ramais e estradas clandestinas, identificadas em mapas pelo padrão conhecido como “espinha de peixe”. Essa expansão já impulsiona o aumento do desmatamento, a grilagem de terras públicas sem destinação de uso e atividades minerárias ilegais, reforçando a necessidade de avaliações ambientais rigorosas antes de qualquer intervenção (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, 2026).¹⁵

No julgamento que acatou o recurso do Observatório do Clima (OC), em ação civil pública, foi determinada a anulação da licença em razão de inconsistências legais, técnicas e ambientais no processo de licenciamento realizado na gestão Bolsonaro.

Cabe lembrar que, a manifestação ao TRF-1, o advogado do OC, Paulo Busse, destacou que a concessão da licença prévia, em 2022, já havia desencadeado uma escalada de 122% do desmatamento no entorno de trecho da rodovia. Sem dúvida, a licença gera a expectativa de que a estrada será construída. Esse efeito por si só já estimula o desmatamento que, de fato, está acontecendo.

Junto com o avanço do desmatamento, vem a grilagem de terras e as invasões de unidades de conservação, terras indígenas e territórios de comunidades tradicionais.

Contudo, com a aprovação da Lei Geral do Licenciamento Ambiental, em dezembro do ano passado, e a derrubada de praticamente todos os vetos apresentados pelo Presidente Lula, flexibilizou-se uma série de exigências, abrindo caminho para a retomada de obras de infraestrutura, incluindo a repavimentação da BR-319.

8 A HIDROVIA DO TAPAJÓS, BR 319 NO CONTEXTO DE GRANDES PROJETOS DE INFRAESTRUTURA

A repavimentação da BR 319 não é uma obra isolada no contexto da Amazônia brasileira e sul-americana. A chamada “saída pelo Norte” integra o Arco Norte, um corredor logístico que reúne obras e projetos do governo e da iniciativa privada para baratear e facilitar o escoamento da produção pelos portos da região. Entre as principais estruturas previstas estão hidrovias e terminais portuários nos rios Tapajós, Tocantins e Madeira, além da Ferrogrão (EF-170), ferrovia de 933 quilômetros que deve ligar Sinop (MT) a Miritituba (PA). (INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL, 2026).¹⁶

O chamado Arco Norte constitui um complexo de infraestruturas logísticas – rodovias, hidrovias, ferrovias e estruturas portuárias – que constituem as rotas para o escoamento da produção brasileira de grãos, destinada ao mercado internacional. O projeto inclui melhorias em infraestruturas já existentes e a criação de novas infraestruturas.

Nesta carteira de grandes projetos de infraestrutura está a hidrovia do Tapajós e os portos de transbordo de cargas. Vários desses portos já estão em operação há alguns anos, sendo que a grande maioria foi instalado sem a conclusão do processo de licenciamento ambiental. O mesmo ocorre agora com a dragagem do trecho do rio Tapajós, entre Miritituba e Santarém.

Para viabilizar a contratação dessa dragagem de manutenção do rio Tapajós, o governo federal publicou um edital no valor de R\$ 74,8 milhões, que deverá abranger cerca de 250 quilômetros do rio (EL PAÍS BRASIL, 2019).¹⁷

Vale ressaltar que a empresa que liderava o certame, a DTA Engenharia, acumula três autos de infração ambiental aplicados pelo IBAMA por irregularidades em obras de dragagem anteriores, somando um total de R\$1,9 milhão em multas (OBSERVATÓRIO DO CLIMA, 2026).¹⁸

Esta obra está associada ao Decreto 12.600/25, que incluiu as hidrovias dos rios Tapajós, Madeira e Tocantins no PND (Programa Nacional de Desestatização). De acordo com o anuário da Antaq, a Hidrovia do Tapajós já transportou 14,6 milhões de toneladas de cargas em 2024.

O Plano Setorial Hidroviário 2035, cuja elaboração começou no governo Bolsonaro e foi aprovado no governo Lula, prevê ampliar a capacidade de transporte para 66 milhões de toneladas até 2035, quase cinco vezes o volume atual (IPS BRASIL, 2026).¹⁹

Para isto, a concessão da chamada “manutenção da navegabilidade”, prevista no decreto, visa permitir dragagens e outras intervenções estruturais destinadas a ampliar o transporte de cargas.

Na sequência da lógica de promover a expansão do agronegócio no bioma amazônico e a construção de grandes corredores destinados à exportação de commodities, está o projeto da Ferrogrão. Esta ferrovia (EF-170), planejada para ligar o norte do Mato Grosso ao Distrito Portuário de Miritituba, em Itaituba (PA), às margens do Tapajós. Com um traçado previsto de quase 1.000 quilômetros, pretende completar o Projeto do Arco Norte de transporte intermodal, para ampliar a capacidade de transporte de grãos destinados ao mercado exterior.

9 A LAVAGEM VERDE DE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA

No contexto do recente processo de transformação do financiamento do investimento em infraestrutura no país – com a contração da oferta de recursos públicos de um lado e a expansão do espaço de financiamento privado, de outro –, novos instrumentos ganharam protagonismo. Esses mecanismos vêm sendo mobilizados nas obras que compõem o projeto do Arco Norte e, assim, representam uma nova faceta de governança desses projetos.

Por um lado, investimentos em infraestrutura são promovidos como um tema prioritário na região, destacando-se o setor como importante vetor de promoção ao desenvolvimento. Por outro lado, aponta-se a necessidade de conciliação com demandas pela sustentabilidade, uma vez que grandes obras de infraestrutura estão associadas a pressões ligadas ao desmatamento.

Um olhar sobre os impactos dos instrumentos na bacia do rio Tapajó revela que o detalhamento dos regimes de governança vem acompanhado de estudos de caso sobre o seu uso no financiamento de projetos. É interessante perceber o papel desses instrumentos nos arranjos institucionais que estão viabilizando as obras do Arco Norte e, de forma mais ampla, sua conexão com um modelo de desenvolvimento baseado na exportação de commodities.

Projetos de infraestrutura baseados em instrumentos financeiros, como títulos verdes, só reforçam o papel do Brasil nas dinâmicas globais produção e de consumo, como um território focado no agroextrativismo, que viola os direitos das suas populações originárias, tradicionais e ribeirinhas.

De maneira surpreendente, em meio a todas essas controvérsias sociais e ambientais, o projeto da Ferrogrão recebeu o aval para ser financiado, por meio da emissão de títulos verdes. Em 2022, em procedimento de verificação realizado pela Ernst & Young, foi atestado

o caráter “verde” do projeto, de acordo com o padrão CBS, sob o argumento de que o transporte ferroviário representaria uma diminuição da emissão de gases do efeito estufa quando comparado ao atual modo de transporte rodoviário.

No entanto, não há, nessa avaliação, nenhuma consideração sobre a cadeia de valor à qual a infraestrutura logística está associada, nem sobre as supostas ilegalidades que são atribuídas ao projeto.

Nesse sentido, o caso demonstra nitidamente as fortes limitações dos títulos verdes como instrumentos de governança ambiental. Ao contrário do que se propaga, esse instrumento pode servir para interditar um debate público qualificado, ao atribuir o selo “verde” e categorizar automaticamente o empreendimento como desejável. Assim, a certificação pela Climate Bonds Initiative pode servir de escudo para investidores que venham a ser questionados sobre a participação no projeto da Ferrogrão (AMAZÔNIA 2030, 2025).²⁰

Essas iniciativas de titulações verdes tentam consolidar os instrumentos financeiros para enquadrar a infraestrutura como classe de ativos “verdes”. Resta observar quais usos serão feitos deles. Fica claro que tanto as debêntures de infraestrutura quanto os títulos verdes vêm sendo usados para o financiamento de infraestruturas ligadas ao complexo logístico do Arco Norte.

10 ROTAS DA INTEGRAÇÃO E PROJETOS DE DESINTEGRAÇÃO

Como se não bastasse os projetos de infraestrutura previstos no Arco Norte, a dimensão é ainda muito maior quando nos deparamos com o Programa Rotas da Integração Sul-americana, capitaneada pela Ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet.

O Arco Norte abrange uma área territorial de aproximadamente 3.670 milhões de Km². Enquanto, a abrangência geográfica do Programa Rotas da Integração ultrapassa os 5 milhões de Km². Esse programa segue a mesma lógica do Projeto Arco Norte. Trata-se de mais um programa baseado em iniciativas de infraestrutura, dentro e fora de nosso país, com caráter multimodal. O foco está na abertura de mais hidrovias, portos, rodovias, pontes, ferrovias, aeroportos, infovias. Nesse rolo compressor repleto de ferro, aço, concreto e argamassa, deverão constar as eclusas, que estão associadas às hidrovias nos rios com a presença de hidrelétricas (COMISSÃO PASTORAL DA TERRA, 2019).²¹

Apesar das declarações da Ministra Tebet de que o Programa contou com a parceria dos Ministérios do Meio Ambiente e Mudança do Clima e dos Povos Indígenas, em momento algum, ao descrever as cinco Rotas da Integração (Ilha das Guianas, Amazônica, Quadrante

Rondon, Bioceânica de Capricórnio e Bioceânica do Sul), esclarece quais foram as contribuições efetivas desses Ministérios.

O Programa menciona apenas que está alinhado com os objetivos do Brasil, entre eles, a integração nacional, regional e sul-americana para promover o desenvolvimento, a erradicação da pobreza, a redução das desigualdades e a promoção do bem-estar de todos os brasileiros. Porém, não especifica o caráter desse desenvolvimento. (COMISSÃO PASTORAL DA TERRA, 2026).²²

O Programa não faz nenhuma referência às diretrizes e metas para o desenvolvimento sustentável, muito menos sobre o alinhamento com os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável da ONU (ODs), vinculados à agenda 2030, nem às metas consensuadas pela Convenção de Mudança do Clima e da Convenção sobre Diversidade Biológica.

Por isso, as primeiras perguntas que surgem são: Essas rotas visam integrar o quê com quem? De qual agenda estratégica estamos falando? Aumentar a eficiência da infraestrutura brasileira de transportes e de logística, para atender a quais interesses econômicos e sociais?

O que aparece à vista é que a lógica principal está no aumento do comércio intrarregional no continente sul-americano, com ampliação das trocas de cadeias produtivas, indústria, agronegócio, mineração, comércio e serviços, a base de ferro e fogo.

O que salta aos olhos, contudo, é a indiferença e a omissão ao dimensionamento dos impactos ambientais que o conjunto desse programa irá desencadear. Isto porque o interesse maior é garantir o escoamento da produção de grãos do Matopiba, por meio da interligação da Ferrovia Transnordestina com a Ferrovia Norte-Sul e conectando as cidades de Balsas a Estreito.

O Programa menciona a necessidade de cuidados especiais para a implementação de conexões físicas de transporte, energia e comunicações entre o Brasil e a América do Sul em áreas que possuem altas cadeias montanhosas, desertos e regiões de grande biodiversidade, rico patrimônio arqueológico, parques nacionais e reservas indígenas.

Como resposta, o programa propõe que deva prevalecer a preocupação em minimizar as externalidades socioambientais e patrimoniais negativas, de modo a permitir que os trilhos e as barcaças avancem.

Como exemplo, o programa afirma que os projetos que envolvem a travessia da Ilha do Bananal em direção à BR-163 e ao interior do Mato Grosso, apontam para grandes oportunidades logísticas, “desde que conciliadas com as comunidades tradicionais e indígenas locais”.

Mas quem disse que as populações indígenas, as comunidades tradicionais e as unidades de conservação concordam com essa invasão. Rasgar a Ilha do Bananal, com ferros, trilhos e massa piche, para a “civilização” passar pelas Rotas da Integração, não me parece algo passível de conciliação. Como conciliar as chamadas oportunidades logísticas com as reais necessidades das populações que vivem na Ilha do Bananal e que dependem do pouco que restou da sua natureza para manter a qualidade de suas vidas? Atravessar a Ilha do Bananal com uma rodovia ou ferrovia, com certeza não levará sua população a um futuro melhor (OBSERVATÓRIO BR-319, 2026a).²³

11 BIOCEANIDADE, CREDULIDADE OU BESTIALIDADE

O Programa Rotas da Integração trouxe um termo até então desconhecido: bioceanidade. Ao pesquisar a palavra em dicionários, não foram encontrados resultados. É evidente que o termo está relacionado à raiz “oceanos”.

A intenção deve estar associada ao fato desse Programa conectar os oceanos Atlântico e Pacífico. Para tanto, o Programa Rotas da Integração atravessa praticamente todos os biomas brasileiros, cruza países vizinhos, transpassa a Cordilheira dos Andes, até chegar no litoral do Oceano Pacífico.

Suas rotas seguem em várias direções, ocupando espaços geográficos como se fossem territórios vazios e inabitados. Sua abordagem caminha de braços dados com a nova lei geral do licenciamento ambiental, uma vez que este programa afirma categoricamente que o licenciamento ambiental representa um entrave para o desenvolvimento dos projetos de infraestrutura previstos em sua carteira de projetos. Por isso, defende a flexibilização das regras do licenciamento ambiental, considerado por ele como moroso e burocrático por parte dos órgãos públicos da área ambiental. (OBSERVATÓRIO BR-319, 2026b).²⁴

Entretanto, o programa não menciona que ao longo do processo de licenciamento ambiental de projetos de infraestrutura, essa morosidade se deve muito mais aos empreendedores do que aos órgãos públicos de gestão ambiental.

Para confirmar essa situação, basta acessar a tramitação de processos de licenciamento ambiental de projetos hidrelétricos. A partir do pedido de abertura do processo de licenciamento por parte do interessado, em poucas semanas o órgão licenciador fornece os termos de referência para que seja elaborado o Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA (AGÊNCIA INFRA, 2026).²⁵

Em geral, os empreendedores levam muito mais tempo para elaborar os respectivos estudos, do que o prazo regulamentar previsto. Uma vez entregue o EIA/RIMA, a leitura e análise costuma ocorrer dentro do prazo indicado - às vezes em tempo menor, às vezes com um prazo mais dilatado.

O maior problema é que, quase sempre, os estudos apresentados pelos empreendedores carecem de informações cruciais e subestimam os aspectos socioambientais descritos no termo de referência. Por isso, o órgão público é obrigado a solicitar estudos complementares aos interessados, para que possa ter condições de concluir a avaliação e decisão sobre a aprovação ou não das respectivas licenças.

É justamente nesse momento que são identificados os maiores períodos de atraso do processo de licenciamento. Os empreendedores chegam a levar até mais de um ano para apresentar os estudos complementares. Geralmente, o órgão licenciador é obrigado novamente a exigir novos dados, uma vez que os estudos complementares apresentados continuam omissos sobre itens que, desde o início do processo, já constavam no termo de referência.

O órgão público ambiental não pode aceitar e aprovar um EIA/RIMA que não contenha todas as informações solicitadas no termo de referência, sob risco de cometer ato de prevaricação. Para resumir, o processo passa mais tempo nas mãos dos empreendedores do que na mesa dos analistas ambientais. Isto ocorreu em 90% dos licenciamentos ambientais das hidrelétricas na Amazônia.

Ao atribuir a responsabilidade exclusiva sobre a lentidão do processo de licenciamento ambiental aos órgãos públicos e gestores ambientais, o Programa Rotas da Integração, comete grave equívoco, o que nos leva a questionar se está mais para a Bioceanidade, para a credulidade ou quem sabe para a Insanidade.

Para quem vivenciou a iniciativa chamada de Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), tem a sensação de já ter visto este filme antes. A diferença é que a IIRSA foi elaborada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento, tendo os Estados membros como coadjuvantes, enquanto o atual Programa absorveu o legado da IIRSA, diversificou suas rotas e agregou novos elementos, mas pelo que se pode avaliar, ainda carece de uma integração efetiva com os países vizinhos (REPORTER BRASIL, 2026).²⁶

O que as duas iniciativas têm em comum é o fato de conceberem um programa voltado para atender os interesses de grandes corporações privadas nacionais e transnacionais, com práticas predatórias, de exploração da natureza até sua exaustão, ignorando e passando por

cima de territórios, rios, povos originários e comunidades tradicionais, ribeirinhas e populações urbanas em situação de maior vulnerabilidade.

Os resultados também são comuns, a concentração do poder e da riqueza nas mãos de poucos, em detrimento da grande maioria da população, que ou se torna mão de obra explorada ou fica marginalizada, perseguida e excluída do sistema econômico capitalista.

Para programas dessa dimensão, é fundamental incorporar a dimensão socioambiental e critérios sobre riscos climáticos, à biodiversidade, aos modos de vida locais, aos territórios tradicionais e ao patrimônio histórico desde as etapas iniciais do planejamento. Esses critérios devem orientar a seleção de corredores logísticos e suas modalidades — ferroviárias, hidroviárias ou portuárias (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS, 2026).²⁷

Como acreditar em Programas que jamais demonstraram a intenção, muito menos a prática de realizarem as Consultas Livres, Prévias e Informadas, conforme estabelece a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho – OIT? Por isso, mais uma vez fica o questionamento se o Programa Rotas da Integração está mais para a Bioceanidade ou para a Bestialidade? Quem viver, verá.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA INFRA. **Edital prevê R\$ 748 milhões para dragagem da hidrovia do Tapajós.** Disponível em: <https://agenciainfra.com/blog/edital-preve-r-748-milhoes-para-dragagem-da-hidrovia-do-tapajos/>. Acesso em: 28 fev. 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Plano Geral de Outorgas Hidroviário – Relatório técnico.** 2023. Disponível em: https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2023/antag-mpor-lancam-1o-plano-geral-de-outorgas-hidroviario/PGO2023RelatorioTecnico_v071.pdf. Acesso em: 28 fev. 2026.

AMAZÔNIA 2030. **Índice de Progresso Social Brasil 2025.** Disponível em: <https://amazonia2030.org.br/wp-content/uploads/2025/06/IpsBrasil2025.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2026.

COMISSÃO PASTORAL DA TERRA (CPT). **Conflitos no campo Brasil 2019.** Disponível em: <https://cptnacional.org.br/wp-content/uploads/2025/03/conflitos-no-campo-brasil-2019-web.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2026.

COMISSÃO PASTORAL DA TERRA (CPT). **Hidrelétrica Tabajara: histórico e impactos socioambientais.** 2025. Disponível em: <https://cptnacional.org.br/2025/08/14/hidreletrica-tabajara/>. Acesso em: 28 fev. 2026.

COMISSÃO PASTORAL DA TERRA (CPT). **Painel de conflitos no campo.** Disponível em: <https://cptnacional.org.br/acervo/conflitos-no-campo/painel-de-conflitos-no-campo/>. Acesso em: 28 fev. 2026.

CONSELHO DE MISSÃO ENTRE POVOS INDÍGENAS (COMIN). **Ofício ao Ministério Público Federal sobre impactos da UHE Tabajara.** 2022. Disponível em: <https://comin.org.br/wp-content/uploads/2022/03/ofcio-ao-mpf-associacoes-TI-Igr-Lourdes-marco-2022.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2026.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE (CONAMA). **Resolução nº 279, de 27 de junho de 2001.** Disponível em: https://conama.mma.gov.br/?option=com_sisconama&task=arquivo.download&id=277. Acesso em: 28 fev. 2026.

ECOFALANTE. **BR acima de tudo (documentário).** Disponível em: <https://ecofalante.org.br/filme/br-acima-de-tudo>. Acesso em: 28 fev. 2026.

EL PAÍS BRASIL. **O desmonte da política ambiental brasileira.** 2019. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/04/11/politica/1555009346_229285.html. Acesso em: 28 fev. 2026.

FEARNSIDE, Philip M. **Destruição e conservação da Amazônia: impactos da rodovia BR-163.** Disponível em: https://philip.inpa.gov.br/publ_livres/2022/Destrucacao-v1/Cap-13-BR-163.pdf. Acesso em: 28 fev. 2026.

G1 RONDÔNIA. **Estado de Rondônia registra maior aumento do desmatamento em 10 anos.** 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2022/01/20/rondonia->

registrou-maior-desmatamento-dos-ultimos-10-anos-em-2021-diz-imazon.ghml. Acesso em: 28 fev. 2026.

IBAMA. **Audiência pública da UHE Tabajara suspensa por decisão judicial.** 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/notas/2020/audiencia-publica-da-uhe-tabajara-suspensa-por-decisao-judicial>. Acesso em: 28 fev. 2026.

IBAMA. **Procedimentos do licenciamento ambiental federal.** Disponível em: <https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/laf/procedimentos-e-servicos/etapas/analise-de-conformidade>. Acesso em: 28 fev. 2026.

IIRSA. **COSIPLAN – Plan de Acción Estratégico.** Disponível em: https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/II_COSIPLAN_2011_PAE_port_final.pdf. Acesso em: 28 fev. 2026a.

IIRSA. **IIRSA: 10 años, sus logros y desafíos.** Disponível em: https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb_iirsa_10_anios_sus_logros_y_desafios_port.pdf. Acesso em: 28 fev. 2026b.

INSTITUTO DE PESQUISA AMBIENTAL DA AMAZÔNIA (IPAM). **Influência da abertura e pavimentação de rodovias no incremento do desmatamento na Amazônia: estudo de caso da BR-163.** Disponível em: https://ipam.org.br/wpcontent/uploads/2005/03/estudo_de_caso_a_rodovia_br-163_e_o_desa.pdf. Acesso em: 28 fev. 2026.

INSTITUTO DE PESQUISA AMBIENTAL DA AMAZÔNIA (IPAM). **Plano BR-163 Sustentável: diretrizes para o desenvolvimento territorial.** Disponível em: https://ipam.org.br/wp-content/uploads/2009/05/desenvolvimento_territorial_-_diretrizes.pdf. Acesso em: 28 fev. 2026.

INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS (INPE). **Incrementos de desmatamento na Amazônia Legal.** Plataforma TerraBrasilis. Disponível em: https://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/deforestation/biomes/legal_amazon/increments. Acesso em: 28 fev. 2026.

INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS (INPE). **Monitoramento do desmatamento na Amazônia Legal por estados.** Plataforma TerraBrasilis. Disponível em: https://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/deforestation/biomes/legal_amazon/rates. Acesso em: 28 fev. 2026.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA). **Criação de unidades de conservação na região da BR-163.** Disponível em: <https://uc.socioambiental.org/pt-br/noticia/16669>. Acesso em: 28 fev. 2026.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA). **Plano BR-163 Sustentável.** Disponível em: <https://acervo.socioambiental.org/sites/default/files/documents/t2d00127.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2026.

IPS BRASIL. **Índice de Progresso Social: metodologia e indicadores.** Disponível em: <https://ipsbrasil.org.br/pt/conheca/ips>. Acesso em: 28 fev. 2026.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (MMA). **Pará ganha novas unidades de conservação.** Disponível em: <https://www.gov.br/mma/pt-br/noticias/para-ganha-novas-unidades-de-conservacao>. Acesso em: 28 fev. 2026.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO. **Rotas de integração sul-americana: relatório 2023.** Brasília, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/publicacoes/relatorio-2023-rotas-de-integracao-sul-americana>. Acesso em: 28 fev. 2026.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO. **Rotas de integração sul-americana: relatório 2024.** Brasília, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2024-rotas-de-integracao.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2026.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO. **Rotas de integração sul-americana: relatório 2025 – interiorização e bioceanidade.** Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2025-rotas-de-integracao-baixa.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2026.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Processo de certificação ambiental de ferrovias.** 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2021/5/minfra-e-cbi-definem-proximas-etapas-do-processo-de-certificacao-ambiental-de-ferrovias>. Acesso em: 28 fev. 2026.

OBSERVATÓRIO BR-319. **Informativo OBR-319.** Disponível em: <https://observatoriobr319.org.br/wp-content/uploads/2025/12/Informativo-OBR-319-n72-Novembro2025-v4.pdf>. Acesso em: 28 fev. 2026.

OBSERVATÓRIO BR-319. **Pavimentação da BR-319 ameaça meta de desmatamento zero do Brasil.** Disponível em: <https://observatoriobr319.org.br/br-319-pavimentacao-ameaca-meta-de-desmatamento-zero-do-brasil-as-vesperas-da-cop30>. Acesso em: 28 fev. 2026.

OBSERVATÓRIO DO CLIMA. **O legado de destruição ambiental do governo Bolsonaro.** Disponível em: <https://oc.eco.br/o-legado-de-destruicao-ambiental-de-bolsonaro/>. Acesso em: 28 fev. 2026.

REPORTER BRASIL. **Dragagem do Tapajós: empresa líder do pregão tem multas do Ibama.** 2026. Disponível em: <https://reporterbrasil.org.br/2026/02/dragagem-tapajos-empresa-lider-pregao-tem-multas-ibama/>. Acesso em: 28 fev. 2026.

SEM FRONTEIRAS NO MADEIRA. **Carta dos guerreiros e guerreiras pela vida do rio Madeira.** 2018. Disponível em: <https://semfronteirasnomadeira.blogspot.com/2018/09/carta-dos-guerreiros-e-guerreiras-pela.html>. Acesso em: 28 fev. 2026.

SOS AMAZÔNIA. **Movimentos sociais e aliados dizem não à Hidrelétrica de Tabajara, mais um mega-projeto destrutivo na Amazônia.** Disponível em: <https://sosamazonia.org.br/tpost/j6tf1bbxh1-movimentos-sociais-e-aliados-dizem-no-hi>. Acesso em: 28 fev. 2026.

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO. **Hidrelétrica Tabajara: Justiça Federal determina novos estudos de impacto ambiental em terras indígenas.** Disponível em: <https://www.trf1.jus.br/sjro/noticias/hidreletrica-tabajara-jfro-determina-que-novos-estudos-de-impacto-ambiental-sejam-feitos-em-terras-indigenas>. Acesso em: 28 fev. 2026.

ANEXO I: CITAÇÕES/LINKS

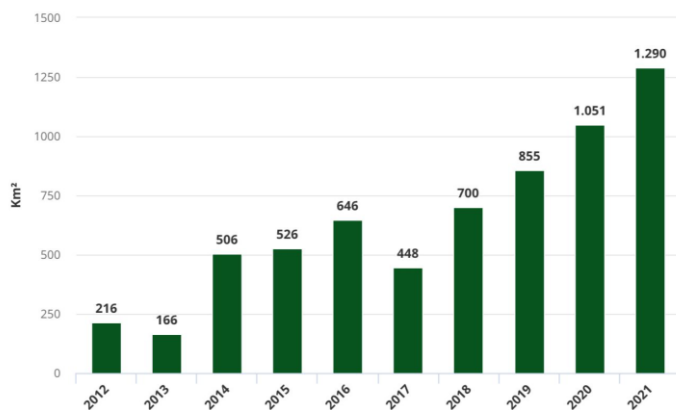
(1)

Estado de Rondônia registra maior aumento do desmatamento em 10 anos

<https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2022/01/20/rondonia-registrou-maior-desmatamento-dos-ultimos-10-anos-em-2021-diz-imazon.ghtml>

Desmatamento acumulado entre janeiro a dezembro em Rondônia (km²)

Dados são referentes ao período de 2012 e 2021.



Fonte: Imazon

(2)

Movimentos sociais e aliados dizem não à Hidrelétrica de Tabajara, mais um mega-projeto destrutivo na Amazônia

<https://sosamazonia.org.br/tpost/j6tf1bbxh1-movimentos-sociais-e-aliados-dizem-no-hi>

<https://semfronteirasnomadeira.blogspot.com/2018/09/carta-dos-guerreiros-e-guerreiras-pela.html>

<https://comin.org.br/wp-content/uploads/2022/03/ofcio-ao-mpf-associacoes-TI-Igr-Lourdes-marco-2022.pdf>

<https://www.trf1.jus.br/sjro/noticias/hidreletrica-tabajara-jfro-determina-que-novos-estudos-de-impacto-ambiental-sejam-feitos-em-terras-indigenas>

(3)

IBAMA cancela o licenciamento ambiental da UHE Tabajara

<file:///Users/flaviomontiel/Downloads/15+-+9629+253+ate+276.pdf>

Assim, o processo de licenciamento da UHE Tabajara (processo nº 02001.004419/2007-31) foi arquivado devido à ausência de movimentação processual por parte do consórcio empreendedor, que não apresentou os estudos complementares exigidos pelo IBAMA por mais de dois anos.

<https://cptnacional.org.br/2025/08/14/hidreletrica-tabajara/>

[file:///Users/flaviomontiel/Downloads/TABAJARA-NUNCA-MAIS-Agosto-07082025%20\(1\).pdf](file:///Users/flaviomontiel/Downloads/TABAJARA-NUNCA-MAIS-Agosto-07082025%20(1).pdf)

<https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/notas/2020/audiencia-publica-da-uhe-tabajara-suspensa-por-decisao->

[judicial#:~:text=Bras%C3%ADlia%20\(14/12/2020\)%20%2D%20O%20Ibama%20informa%20que,%C3%A0%20Usina%20Hidrel%C3%A9trica%20\(UHE\)%20Tabajara%2C%20convocada%20pelo](#)

(4)

Influência da abertura e pavimentação de rodovias no incremento do desmatamento na Amazônia

https://ipam.org.br/wpcontent/uploads/2005/03/estudo_de_caso_a_rodovia_br-163_e_o_desa.pdf

https://philip.inpa.gov.br/publ_livres/2022/Destruicao-v1/Cap-13-BR-163.pdf

<https://ecofalante.org.br/filme/br-acima-de-tudo>

(5)

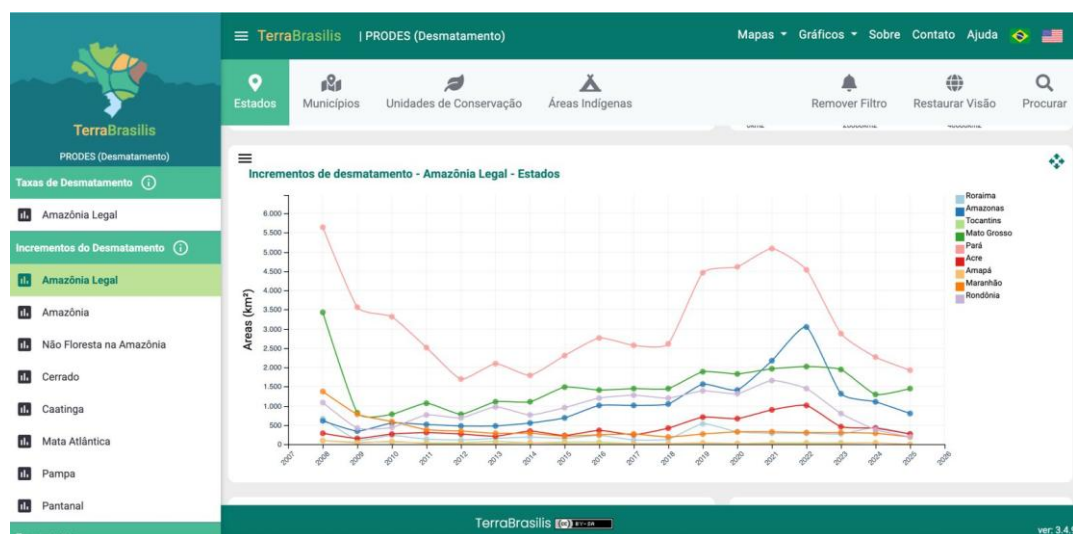
Monitoramento do desmatamento na Amazônia por Estados

https://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/deforestation/biomes/legal_amazon/rates



FONTE: INPE

https://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/deforestation/biomes/legal_amazon/increments



FONTE: INPE

(6)

Plano BR 163 Sustentável

https://ipam.org.br/wp-content/uploads/2009/05/desenvolvimento_territorial_-_diretrizes.pdf
<https://acervo.socioambiental.org/sites/default/files/documents/t2d00127.pdf>

(7)

Criação de unidades de conservação – BR 163

<https://www.gov.br/mma/pt-br/noticias/para-ganha-novas-unidades-de-conservacao>
<https://uc.socioambiental.org/pt-br/noticia/16669>

(8) (9)

Desmonte dos órgãos de gestão socioambiental e cultural

<https://globoplay.globo.com/v/7202888/>
https://brasil.elpais.com/brasil/2019/04/11/politica/1555009346_229285.html
<https://oc.eco.br/o-legado-de-destruicao-ambiental-de-bolsonaro/>

(10)

Ordenamento territorial, regularização fundiária e índice de progresso social

<https://ipsbrasil.org.br/pt/conheca/ips>
<https://amazonia2030.org.br/wp-content/uploads/2025/06/IpsBrasil2025.pdf>

(11)

Grilagem de terras e violência no campo

<https://cptnacional.org.br/wp-content/uploads/2025/03/conflitos-no-campo-brasil-2019-web.pdf>
<https://cptnacional.org.br/acervo/conflitos-no-campo/painel-de-conflitos-no-campo/>

(12) (13)

Lei da devastação abre caminhos para a retomada da implantação da BR 319

<https://observatoriobr319.org.br/apos-cop30-congresso-derruba-vetos-do-licenciamento-ambiental-e-abre-caminho-para-obras-na-br-319/#:~:text=O%20%E2%80%9CProtocola%C3%A7%C3%A3o%E2%80%9D%20deixa%20um%20re%20cado,consulta%20de%20repara%C3%A7%C3%A3o%E2%80%9D%2C%20comentou.>
<https://observatoriobr319.org.br/br-319-pavimentacao-ameaca-meta-de-desmatamento-zero-do-brasil-as-vesperas-da-cop30/#:~:text=BR%2D319:%20pavimenta%C3%A7%C3%A3o%20amea%C3%A7a%20meta,da%20COP30%20%E2%80%93%20Observat%C3%B3rio%20BR%2D319>
<https://observatoriobr319.org.br/wp-content/uploads/2025/12/Informativo-OB-319-n72-Novembro2025-v4.pdf>
<https://18horas.com.br/amazonas/lei-do-licenciamento-ambiental-que-poder-facilitar-asfaltamento-na-br-319-entra-em-vigor-questionada-no-stf/>

(14)

Medida Provisória (MP) nº 1.308/2025, em dezembro de 2025, Licença Ambiental Especial (LAE), projetos estratégicos e o avanço do desmatamento

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2025/lei/115300.htm
https://oc.eco.br/wp-content/uploads/2025/12/Final-NT_MP-1308_aprovadaDez20251.pdf
<https://oc.eco.br/mp-da-devastacao-afunda-seguranca-juridica-do-licenciamento/>

(15)

O padrão convencional do desmatamento – “Espinha de Peixe”

<https://oeco.org.br/reportagens/br-319-a-estrada-da-discordia-na-amazonia/>

<https://oeco.org.br/reportagens/municipios-influenciados-pela-br-319-concentram-16-da-area-desmatada-na-amazonia-em-2022/>

(16) (17)

Projeto Arco Norte

<https://oeco.org.br/noticias/sociedade-civil-rompe-com-grupo-de-trabalho-que-discute-ferrograo/>

<https://oeco.org.br/wp-content/uploads/2024/07/Rompimento-do-GT-Ferrograo.pdf>

<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2026/01/edital-para-dragagem-no-rio-tapajos-pa-preve-r-74-8-milhoes-de-investimentos>

<https://agenciainfra.com/blog/edital-preve-r-748-milhoes-para-dragagem-da-hidrovia-do-tapajos/>

(18)

Dragagem do rio Tapajós

<https://reporterbrasil.org.br/2026/02/dragagem-tapajos-empresa-lider-pregao-tem-multas-ibama/>

<https://reporterbrasil.org.br/2026/02/dragagem-tapajos-empresa-lider-pregao-tem-multas-ibama/#:~:text=Dragagem%20do%20Tapaj%C3%B3s:%20empresa%20l%C3%ADder%20do%20preg%C3%A3o,de%20merc%C3%BArio%20ao%20revirar%20leito%20do%20rio>

<http://www.ibama.gov.br/publicadas/crimes-ambienta...>

(19)

Plano de outorgas de hidrovias

https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2023/antag-mpor-lancam-1o-plano-geral-de-outorgas-hidroviario/PGO2023RelatorioTecnico_v071.pdf

Plano Geral de Outorgas – Trechos Hidroviários



Tabela 7 - Relação entre Transporte em Vias Interiores 2022 e Projeção 2035

Hidrovia	Transporte em Vias Interiores	Cabotagem em Vias Interiores	Longo Curso em Vias Interiores	Total Transportado - 2020**	Projeção 2035
Amazonas*	19.692.352	18.104.431	38.980.196	76.776.979	271.345.989
Negro	6.770.630	7.044.642	3.070.856	16.886.128	4.582.878
Solimões	1.075.969	65	-	1.076.034	6.208.439
Tapajós	11.940.274	547	-	11.940.821	66.546.858
Madeira	9.950.954	605	-	9.951.559	9.848.969
Hidrovias do Sul	4.513.103	144.470	568.829	5.226.402	119.825.013
Paraguai	4.601.862	-	-	4.601.862	38.822.727
Tietê - Paraná	1.628.702	-	-	1.628.702	38.609.708
Tocantins	2.934.739	100.473	9.746.311	12.781.523	211.103.629

* Para fins de agregação dos valores considerando trechos hidroviários não considerados na presente análise, foram incluídos os montantes dos rios Jari e Trombetas ao total da calha do rio Amazonas.

** Os valores apresentados podem conter sobreposição de valores, considerando a confluência entre vários rios e considerando transbordos realizados ao longo da cadeia logística.

(20)

MInfra e CBI definem próximas etapas do processo de certificação ambiental de ferrovias

<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/2021/5/minfra-e-cbi-definem-proximas-etapas-do-processo-de-certificacao-ambiental-de-ferrovias>

(21) (22)

Programa Rotas da Integração



<https://www.gov.br/secom/pt-br/acompanhe-a-secom/noticias/2026/02/governo-oficializa-programa-para-ampliar-a-integracao-entre-os-paises-da-america-do-sul>

<https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/publicacoes/relatorio-2023-rotas-de-integracao-sul-americana>

<https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2024-rotas-de-integracao.pdf>

<https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/publicacoes/relatorio-2025-rotas-de-integracao-sul-americana/>

(23)

Oportunidades logísticas e comunidades tradicionais

.....” Na região Norte, o Tocantins desponta como um estado com infraestrutura relevante para a integração sul-americana. A BR-153 corta o estado de norte a sul, conectando-o ao Pará e à BR-230 (Transamazônica), enquanto a BR-242 cruza o território na transversal, ligando-o ao Mato Grosso e à Bahia. Projetos que envolvem a travessia da Ilha do Bananal em direção à BR-163 e ao interior do Mato Grosso apontam para oportunidades logísticas, desde que conciliadas com as comunidades tradicionais e indígenas locais” – (Rotas de integração sul-americana: Relatório 2025: Interiorização e bioceanidade/Ministério do Planejamento e Orçamento. Brasília: Secretaria de Articulação Institucional/MPO, 2025)

<https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao/relatorio-2025-rotas-de-integracao-baixa.pdf>

(24)

Integração, planejamento e credulidade

<https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/arquivos/apresentacao-rotas-de-integracao.pdf>

(25)

Procedimentos do licenciamento ambiental

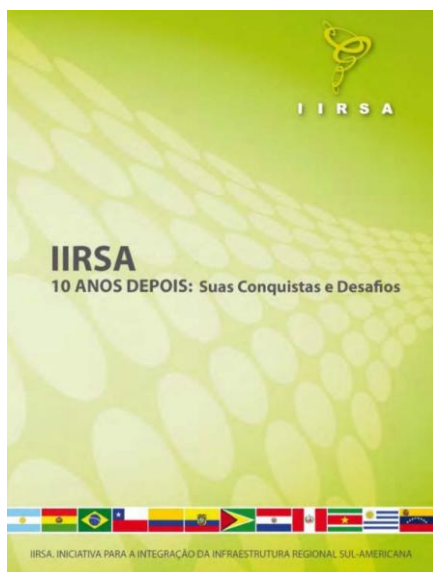
<https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/laf/procedimentos-e-servicos/etapas/analise-de-conformidade>

Arts. 6º e 9º da Resolução Conama nº 279/01

https://conama.mma.gov.br/?option=com_sisconama&task=arquivo.download&id=277

(26)

Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)



https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/lb_iirsa_10_anios_sus_logros_y_desafios_port.pdf

https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/II_COSIPLAN_2011_PAE_port_final.pdf

(27)

Avaliação estratégica do PNL 2050



https://ns-dtp-prd-df.s3-df-govcloud.dataprev.gov.br/gcc-decidim/gcc-decidim/g9e7d4i1ih0dgdv58nclmy1jmyvc?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3D%22251219_Lista%20de%20problemas_versao%20final.pdf%22%3B%20filename%2A%3DUTF-

Solidariedade & Sustentabilidade

[8%27%27251219_Lista%2520de%2520problemas_vers%25C3%25A3o%2520final.pdf&response-content-type=application%2Fpdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=user_dec_prd_df%2F20260304%2Fus-east-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20260304T002143Z&X-Amz-Expires=300&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=49d785078b84044128c0e1fca698533648eca04e1a349ad36f0596ca02300b4e](https://drive.google.com/file/d/1gNoa8ovmfSLs09KrSk-8wt_kGciCROGc/view)

https://drive.google.com/file/d/1gNoa8ovmfSLs09KrSk-8wt_kGciCROGc/view



Nota sobre a Consulta Pública do Diagnóstico II - Corredores de mercado doméstico e indicadores do cenário-base do Plano Nacional de Logística 2050 27 de junho de 2025 Renata Utsunomiya 1, Brent Millikan

https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/07/Nota_GTInfra_ConsultaPub_DiagnosticoII_indicadores.docx.pdf

Critérios para análise e Classificação de Empreendimentos de Infraestrutura no Plano Plurianual (PPA) e no Programa De Parcerias de Investimentos (PPI)

https://energiaeambiente.org.br/wp-content/uploads/2023/06/notatecnica_infraestrutura2023.pdf

ANEXO II: FOTOGRAFIAS



Ocupação do Porto da Cargill – Santarém 2026



Deputada Duda Salabert e Alessandra Korap – Santarém/26



Lideranças Indígenas do Tapajós – Santarém 2026



Deputada Celia Xacriabá e Lucas Tupinambá – Brasília 2026

Solidariedade & Sustentabilidade



Barqueada Belém – COP 30 2026



Barqueada Belém Cacique Raoni – COP 30 2026

Solidariedade & Sustentabilidade



Bandeira do MAB - Barqueada Belém – COP 30 2026



Barqueada Belém – COP 30 2026 – Liderança Tupinambá



Rio Baixo Tapajós – 2023



Movimentos sociais em Brasília – celebrando a revogação do Decreto 12.600/25 – 2026



Manifestação de lideranças indígenas em defesa do rio Tapajós – Alter do Chão 2026 (Uma Gota no Oceano)



Reunião das lideranças indígenas com Ministra Marina Silva, Presidente do IBAMA, Deputada Celia Xacriabá e Deputado Airton Faleiro – Brasília 2026

Solidariedade & Sustentabilidade



Reunião das lideranças indígenas Paulo Lima, Alessandra Korap com Ministra Marina Silva – Brasília 2026



Lideranças indígenas no MPF de Santarém - 2026

Solidariedade & Sustentabilidade



Lideranças indígenas na sala da liderança da bancada do PSOL Câmara dos Deputados – Brasília 2026



Solidariedade & Sustentabilidade

Início da mobilização das organizações dos movimentos sociais do Tapajós para a ocupação do Porto da Cargill – Santarém 2026



liderança indígena guerreira Auricélia Arapiun e coordenadores do Projeto Saúde e Alegria – Santarém 2026