

Projeto de dragagem no rio Tapajós avança após dispensa de licença

Category: GERAL, PARÁ

escrito por Alice Ketllen | 15 de julho de 2026



A medida é contestada pelo Ministério Público Federal (MPF), pelo Ministério Público do Estado do Pará (MPPA) e por uma rede de 50 organizações da sociedade civil, o GT Infra.

Os órgãos de controle e as entidades apontam o DNIT e o governo de articularem uma “manobra” para contornar uma decisão recente do Tribunal de Contas da União (TCU).

O tribunal havia paralisado o projeto original por falta de estudos ambientais e de consulta aos povos indígenas e comunidades tradicionais da região.

Em nota, o Dnit disse que “executa apenas dragagens de manutenção” e que “vem trabalhando para monitorar e, se necessário, mitigar os possíveis impactos” – (veja o posicionamento completo ao final da reportagem).

A Semas disse, em nota, que “não há dragagem em curso no Rio Tapajós”.

O órgão estadual declarou ainda que “a dispensa de licenciamento para dragagem de manutenção prevista na Lei Federal não desobriga órgãos federais de planejamento de infraestrutura, da responsabilidade de prestar esclarecimentos

aos povos interessados, em caso de planos federais suscetíveis de afetá-los diretamente”.

O que é a Hidrovia do Tapajós

A Hidrovia do Rio Tapajós é um corredor logístico de 280 quilômetros de extensão. Ela conecta os municípios de Itaituba e Santarém, no oeste do Pará. A via foi projetada para escoar safras de grãos, como soja e milho, do Centro-Oeste brasileiro pelo chamado “Arco Norte”.

Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a obra faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC). O projeto prevê R\$ 74,8 milhões em recursos federais para garantir a navegação comercial e o transporte de passageiros durante todo o ano. Apesar de beneficiar o setor agrícola, a proposta é alvo de protestos de comunidades indígenas.

MPF e MPPA querem anular dispensa

O Ministério Público Federal (MPF) e o Ministério Público do Estado do Pará (MPPA) adotaram medidas para tentar anular a liberação concedida pela Semas.

O que diz o MPF:

O MPF emitiu uma recomendação de urgência, no último dia 9 de julho, para que a Semas revogue ou suspenda imediatamente a dispensa.

Ao DNIT, a recomendação é de não iniciar obra de dragagem sem o devido processo de licenciamento e consulta prévia; e à Marinha, que condicione qualquer autorização de navegação ou intervenção à comprovação dessas exigências. Os órgãos têm o prazo de 10 dias para responder se acatarão a recomendação.

O órgão de controle também se manifestou na 2ª Vara Federal de

Santarém exigindo a continuidade da uma ação judicial em curso.

O DNIT havia solicitado a extinção do processo alegando que a nova Lei Geral do Licenciamento de 2025 esvaziava a ação. Já o MPF contesta o pedido e pede que a Justiça Federal obrigue o DNIT e a Semas a realizarem o licenciamento e a consulta às comunidades.

Um inquérito também foi instaurado pelo MPF para investigar atos administrativos da Semas e do DNIT.

Foram pedidos, no inquérito, documentos e explicações detalhadas a diversos órgãos federais e estaduais, como Incra, Funai, Capitania Fluvial de Santarém, Casa Civil da Presidência e Ministério dos Povos Indígenas.

O que diz o MPPA:

Em nota, o MPPA informou que a 13ª Promotoria de Justiça do Meio Ambiente de Santarém, sob a condução da promotora Lílian Braga, autuou uma Notícia de Fato para acompanhar a dispensa de licenciamento nos sete pontos do Rio Tapajós.

O MPPA também disse que enviou ofícios com prazo de 15 dias para a Semas, Ibama e Secretaria Municipal de Meio Ambiente de Santarém exigindo cópias integrais dos pareceres técnicos que embasaram a dispensa, além de comprovações de estudos de impacto e de escuta às comunidades afetadas.

Acordo com setor privado

De acordo com o GT Infra e com o MPF, a dispensa de licenciamento ambiental foi estruturada após o TCU impor limites ao projeto original.

Em 1º de julho de 2026, o Plenário do TCU, relatado pelo ministro Walton Alencar Rodrigues julgou irregularidades no

edital orçado em R\$ 74,8 milhões.

O TCU determinou que o DNIT “não poderia dar andamento à licitação sem antes obter a licença prévia e realizar a consulta às comunidades afetadas”. A decisão da Corte de Contas foi proferida já sob a vigência da nova Lei Geral do Licenciamento Ambiental, segundo a nota técnica.

Para contornar o impedimento da licitação pública, o DNIT acionou um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) firmado com a Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (ABANI), entidade privada que representa grandes empresas de navegação e multinacionais do agronegócio.

Pelo novo arranjo, batizado de Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária (PADMA) 2026, a ABANI assumirá diretamente os custos e a contratação da empresa que executará as dragagens no Tapajós, sob a dispensa ambiental concedida pelo estado do Pará.

A analista de políticas públicas de transportes do GT Infra e autora da nota técnica, Renata Utsunomiya, disse que “a dispensa do licenciamento preocupa porque significa abrir mão dos estudos necessários para compreender os impactos da dragagem”.

“Estamos falando de um rio que já sofre pressão de outras atividades, como o garimpo, e de intervenções que podem afetar a biodiversidade, os modos de vida das comunidades e até a dinâmica dos ambientes do próprio rio”, detalhou.

Dados contestam argumento da Semas

A Semas amparou a dispensa em um artigo da Lei nº 15.190/2025, que isenta de licenciamento as “dragagens de manutenção”, que são aquelas destinadas à limpeza e desobstrução sem aumento de profundidade ou largura originais.

No entanto, tanto o MPF quanto o GT Infra contestam essa

classificação:

Quatro pontos inéditos: Dos sete trechos previstos para intervenção (Pederneiras, Santarenzinho, Lago do Roque, Monte Cristo, Barranco do Navio, Itapaiúna e Amorim), os pontos de Pederneiras, Santarenzinho, Lago do Roque e Barranco do Navio nunca foram dragados antes. O MPF e o GT Infra argumentam que uma primeira intervenção é, por definição técnica, uma obra de aprofundamento e alargamento, e não de manutenção.

Volumes incompatíveis com sedimentação: O Rio Tapajós é um rio de águas claras, caracterizado por baixíssima taxa de sedimentação natural. Mesmo assim, em Itapaiúna, planeja-se remover 879,4 mil metros cúbicos de material em 2026, quantidade que excede a sedimentação anual de 13,4 mil m³ estimada para o local, comprovando que a obra visa o aprofundamento contínuo do canal.

Para o MPF, a classificação de “manutenção” não pode depender de uma autodeclaração técnica do DNIT baseada em normas internas, mas deve levar em conta o risco ecológico e a magnitude da obra, que é a remoção de mais de 4,5 milhões de metros cúbicos de sedimentos ao longo de 280 km do rio em três anos.

Riscos e perigo do mercúrio

A nota técnica do GT Infra e os procedimentos do MPF detalham os seguintes impactos:

- Risco de remobilização de mercúrio: Devido ao histórico de garimpo na bacia do Tapajós, volumes de mercúrio estão depositados no leito do rio. O MPF exige estudos científicos para avaliar o risco de a dragagem remobilizar o metal pesado, o que contaminaria a cadeia alimentar, a pesca artesanal e a saúde de ribeirinhas.
- Ameaça a locais sagrados: O ponto de dragagem de Santarenzinho fica em uma área considerada sagrada para o Povo Indígena Munduruku e que é visada para a

construção de portos privados projetados pela Associação dos Terminais Portuários da Bacia Amazônica (Amport).

- Berçário de quelônios: O ponto de Monte Cristo está a menos de 2 km de um tabuleiro de desova de tartarugas-da-amazônia (espécie ameaçada de extinção) e tracajás. O período planejado para as dragagens coincide com a época de reprodução dos animais, e a poluição sonora e a erosão das praias causadas pelas máquinas podem inviabilizar o nascimento dos filhotes.
- Mudança tecnológica sem explicação: O novo plano substituiu as antigas dragas de sucção por embarcações do tipo Hopper, que são significativamente maiores, exigem maior profundidade para navegar e causam maior impacto físico e biológico ao ecossistema fluvial, sem que nenhuma justificativa ou estudo de impacto tenha sido apresentado.

Hidrovia sob medida para o agronegócio

A análise técnica aponta que os parâmetros do canal de navegação projetado (4,9 metros de profundidade e 128 metros de largura) atendem especificamente às exigências de comboios de barcas de soja e milho para exportação.

As entidades e o MPF alertam que essa priorização é “alarmante” diante das previsões científicas de um novo evento de El Niño de forte intensidade para o final de 2026.

Durante as secas extremas na Amazônia, o tráfego de megabarcas do agronegócio compete pelo leito reduzido do rio, inviabilizando a navegação de barcos menores que transportam combustíveis, alimentos e garantem o acesso à saúde para as comunidades ribeirinhas isoladas.

O GT Infra e o MPF defendem que, em períodos de seca severa, “a prioridade das políticas públicas deve ser a segurança

alimentar e o atendimento humano, com a redução das dragagens e o regramento do tráfego para priorizar o abastecimento local em detrimento do escoamento de commodities”.

O que diz o Dnit

O órgão federal disse o seguinte, em nota:

“A dragagem de manutenção foi definida conforme o Glossário Hidroviário do DNIT, que estabelece que esta atividade corresponde à execução de obra de engenharia destinada à limpeza, desobstrução e remoção de material do fundo de corpos d’água, com o objetivo de garantir condições mínimas de navegabilidade ao calado operacional e à segurança da navegação por meio do restabelecimento da largura e profundidade definidas no canal de navegação existente.

O DNIT informa que executa apenas dragagens de manutenção.

Sobre a existência de estudos de impacto ambiental, relatórios técnicos ou avaliações complementares consideradas no processo de autorização, o DNIT informa que realiza monitoramentos periódicos nas áreas onde ocorrem as intervenções.

O DNIT e o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) vêm atuando no sentido de dialogar com a FUNAI, Ministério dos Povos e Casa Civil no intuito de avaliar a melhor forma de atender estas demandas.

Ressaltamos que o Departamento vem trabalhando para monitorar e, se necessário, mitigar os possíveis impactos que possam ser causados por suas atividades. Além disso, o DNIT atua atendendo ao solicitado pelos órgãos ambientais envolvidos.

As ações previstas para serem executadas no âmbito do Termo de Cooperação com a ABANI estão sendo planejadas respeitando as comunidades tradicionais e as características ambientais da região.”

Fonte: G1 e Publicado Por: Jornal Folha do Progresso
15/07/2026/14:36:43

O formato de distribuição de notícias do [Jornal Folha do Progresso](#) pelo celular mudou. A partir de agora, as notícias chegarão diretamente pelo formato Comunidades, ou pelo canal uma das inovações lançadas pelo WhatsApp. Não é preciso ser assinante para receber o serviço. Assim, o internauta pode ter, na palma da mão, matérias verificadas e com credibilidade. Para passar a [receber as notícias](#) do Jornal Folha do Progresso, clique nos links abaixo siga nossas redes sociais:

- [Clique aqui e nos siga no X](#)
- [Clica aqui e siga nosso Instagram](#)
- [Clique aqui e siga nossa página no Facebook](#)
- [Clique aqui e acesse o nosso canal no WhatsApp](#)
- [Clique aqui e acesse a comunidade do Jornal Folha do Progresso](#)

Apenas os administradores do grupo poderão mandar mensagens e saber quem são os integrantes da comunidade. Dessa forma, evitamos qualquer tipo de interação indevida. Sugestão de pauta enviar no e-mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com.

Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação do JFP (JORNAL FOLHA DO PROGRESSO) Telefones: WhatsApp [\(93\) 98404 6835](#)– (93) 98117 7649.

“Informação publicada é informação pública. Porém, para chegar até você, um grupo de pessoas trabalhou para isso. Seja ético. Copiou? Informe a fonte.”

**Publicado por Jornal Folha do Progresso, Fone para contato 93 981177649 (Tim) WhatsApp: [-93- 984046835](#) (Claro)
- Site: www.folhadoprogresso.com.br e -**

mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com/ou
adeciopiran.blog@gmail.com

e-mail: