

O Decreto 12.600/25 e as Hidrovias Amazônicas: Uma Análise Crítica sobre Impactos, Disputas e Contradições

Decree 12,600/25 and Amazonian Waterways: A Critical Analysis of Impacts, Disputes, and Contradictions

Rafael Ferraz dos Santos, Mestre e Doutorando, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

rafael.ferraz@pep.ufrj.br

Victor Hugo Souza de Abreu, Professor e Doutor, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

vhsa@poli.ufrj.br

Lino Guimarães Marujo, Professor e Doutor, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

lino@pep.ufrj.br

08. Sustentabilidade em projetos de engenharia.

Resumo: O artigo analisa criticamente o Plano Nacional de Hidrovias, formalizado pelo Decreto n. 12.600/2025, que inclui os rios Madeira, Tapajós e Tocantins no Programa Nacional de Desestatização, em diálogo com debates sobre justiça climática, direitos territoriais indígenas e reorganização logística da Amazônia. Adota-se abordagem qualitativa, baseada em análise documental de normas, pareceres e planos setoriais, articulada a estudos recentes sobre hidrovias e expansão da fronteira agroexportadora. Argumenta-se que o modal hidroviário, apresentado como solução eficiente e de menor intensidade de emissões, funciona como infraestrutura central para o escoamento de commodities em larga escala e intensifica pressões sobre rios, florestas e territórios indígenas. A análise sustenta que a continuidade do Plano Nacional de Hidrovias, em perspectiva de longo prazo, exige salvaguardas ambientais e territoriais consistentes, planejamento em escala de bacia e participação efetiva de povos indígenas e comunidades ribeirinhas na tomada de decisão, para que a retórica de uma logística mais “verde” não oculte a ampliação de desigualdades socioambientais na região.

Palavras-chave: hidrovias amazônicas; justiça climática; direitos indígenas; logística

Abstract: *The article offers a critical analysis of Brazil's National Waterway Plan, formalized by Decree No. 12.600/2025, which brings the Madeira, Tapajós and Tocantins rivers into the National Privatization Program, in dialogue with debates on climate justice, Indigenous territorial rights and the logistical reorganization of the Amazon. It adopts a qualitative approach, based on documentary analysis of legal norms, technical opinions and sectoral plans, combined with recent studies on waterways and the expansion of the agro-export frontier. The article argues that inland navigation, presented as an efficient and lower-emission solution in terms of tonne-kilometres, operates as core infrastructure for large-scale commodity flows and intensifies pressure on rivers, forests and Indigenous territories. Amazonian waterways generate important logistical gains but depend on dredging and*

other interventions that alter how rivers function, affect small-scale fisheries and increase the vulnerability of riverine livelihoods, while accelerating land concentration and territorial speculation. The analysis maintains that the continuation of the National Waterway Plan over the long term requires consistent environmental and territorial safeguards, basin-scale planning and the effective participation of Indigenous peoples and riverine communities in decision-making, so that the rhetoric of a “greener” logistics does not conceal the deepening of socio-environmental inequalities in the region.

Keywords: Amazonian waterways; climate justice; Indigenous rights; logistics.

1. Introdução

As conferências do clima costumam ser apresentadas como espaços de negociação técnico-diplomática, embora operem também como arenas de disputa simbólica, nas quais imagens e narrativas moldam percepções sobre o futuro do planeta. Em várias edições, as Conferências das Partes (*Conferences of the Parties* - COPs, em inglês) recorreram a imagens emblemáticas para transmitir mensagens políticas, como paisagens polares, gelo derretendo e ursos emagrecidos para dramatizar a crise climática. Na COP30, sediada em Belém, esse repertório foi reconfigurado com a presença marcante da Amazônia e de seus povos indígenas, cujos cocares, pinturas corporais e expressões culturais apareceram em materiais promocionais, palcos e eventos públicos. Relatos analisados pela literatura apontam, porém, que esse destaque visual conviveu com o incômodo de muitas lideranças, que se sentiram amplamente exibidas, mas pouco acolhidas nos espaços de decisão (FADDUL, 2025). O esforço para construir uma conferência “amazônica” acabou evidenciando a tensão entre a força simbólica desse protagonismo e a desigualdade de poder que ainda marca as deliberações centrais.

É nesse contexto de disputas que a agenda das hidrovias amazônicas se torna ainda mais visível. Durante a COP30, o Decreto n. 12.600, de 2025 ocupou o centro de manifestações que incluíram bloqueios de acesso e pedidos explícitos de revogação. O decreto incorpora empreendimentos hidroviários federais ao Programa Nacional de Desestatização e autorizou estudos para a concessão das hidrovias dos rios Madeira, Tapajós e Tocantins, em alinhamento com a elaboração de um Plano Nacional de Hidrovias e com a narrativa que apresenta o transporte fluvial como modal eficiente e ambientalmente vantajoso (BRASIL, 2025). Sob outro ângulo, organizações da sociedade civil e movimentos indígenas afirmam que a integração desses rios ao Arco Norte como corredor logístico voltado principalmente à exportação de commodities aprofunda violações de direitos, amplia pressões ambientais e transforma rios em prolongamentos da infraestrutura portuária. Os impactos incidem especialmente sobre territórios indígenas e comunidades ribeirinhas, que já enfrentam dinâmicas estruturais de vulnerabilização e riscos aos seus modos de vida (GT INFRAESTRUTURA, 2025; CARVALHO, 2025).

A conjunção entre a encenação simbólica de uma conferência climática na Amazônia e a reconfiguração do sistema hidroviário amazônico expõe de forma contundente o confronto entre projetos de desenvolvimento. De um lado, povos indígenas são celebrados como aliados estratégicos na proteção da floresta e na resposta à mudança do clima. De outro, o avanço de

hidrovias voltadas ao escoamento de grãos e minérios, respaldado por normas como o Decreto n. 12.600/2025, tende a fortalecer um modelo de integração logística que transforma territórios em corredores de exportação e desloca custos socioambientais para populações que pouco se beneficiam desses fluxos (OSBORNE *et al.*, 2024).

A controvérsia em torno das hidrovias dos rios Madeira, Tapajós e Tocantins é tomada aqui como estudo de caso para analisar a interface entre direito, infraestrutura e justiça climática na Amazônia. A partir de documentos legais, posicionamentos institucionais e literatura acadêmica sobre transportes, povos indígenas e governança territorial, o artigo discute se o arranjo normativo vigente favorece a proteção de territórios indígenas e dos rios amazônicos ou, ao contrário, consolida uma trajetória de intensificação de riscos socioambientais em nome da eficiência logística.

2. Metodologia e referencial teórico

O artigo utiliza abordagem qualitativa, descritiva e analítica, apoiada na avaliação de políticas públicas e na literatura crítica sobre infraestrutura de transportes na Amazônia. O percurso metodológico reúne três movimentos principais, sintetizados na Figura 1. O primeiro movimento reconstrói o contexto político que molda o Decreto n. 12.600/2025, em diálogo com a COP30 em Belém e com a expansão do Arco Norte, a partir de documentos oficiais, notas à imprensa, discursos governamentais e materiais produzidos por organizações da sociedade civil.

O segundo movimento examina o conteúdo do decreto e de normas associadas, além de pareceres de órgãos de controle, planos setoriais e estatísticas oficiais, com foco na definição dos trechos hidroviários, nos objetivos declarados, bem como nas lacunas relativas a salvaguardas socioambientais. O terceiro movimento desenvolve uma análise crítica dos possíveis efeitos do Plano Nacional de Hidrovias sobre territórios indígenas, comunidades ribeirinhas e ecossistemas amazônicos, articulando a base documental a estudos acadêmicos e relatórios sobre hidrovias, fronteira agroexportadora e conflitos territoriais. A Figura 1 apresentada na seção analítica sintetiza esse conjunto de informações, reunindo elementos logísticos, impactos ambientais e implicações sociais.

O referencial teórico mobiliza quatro eixos principais, também condensados na Figura 1. O primeiro eixo reúne debates sobre infraestrutura de transporte, planejamento logístico e o papel das hidrovias na consolidação do Arco Norte, com destaque para estudos sobre investimentos públicos, estruturas de escoamento e reconfiguração de corredores logísticos na Amazônia. O segundo eixo articula contribuições da justiça climática, conceito que discute a relação entre desigualdade e impactos da mudança do clima, e dos estudos sobre direitos territoriais indígenas, com foco em assimetrias de poder, distribuição de riscos e formas de reconhecimento e participação de povos indígenas e comunidades tradicionais.

Figura 1. Metodologia.



Fonte: Elaboração própria.

O terceiro movimento engloba a literatura sobre governança ambiental e análise de políticas públicas na Amazônia, incluindo debates sobre licenciamento e instrumentos de proteção territorial, além da Política Nacional de Gestão Territorial e Ambiental de Terras Indígenas (PNGATI) e da legislação relativa à demarcação de terras indígenas. O quarto eixo reúne contribuições críticas sobre a expansão da fronteira agroexportadora, a financeirização da natureza, que examina a transformação de elementos ecológicos em ativos financeiros, e as cosmopolíticas indígenas, que analisam formas de relação entre povos tradicionais, território e mundo mais-que-humano. A combinação desses elementos orienta a leitura do Decreto n. 12.600/2025 não apenas como ato administrativo, mas como expressão de disputas mais amplas envolvendo desenvolvimento, logística e justiça socioambiental na região.

3. Contexto e Conteúdo do Decreto 12.600/2025

O Decreto n. 12.600, de 28 de agosto de 2025 insere o chamado Plano Nacional de Hidrovias em um processo mais amplo de transformar a Amazônia em um grande corredor logístico de exportação. Ao incluir trechos dos rios Madeira, Tocantins e Tapajós no Programa Nacional de Desestatização, o governo federal passa a tratar esses rios como ativos estratégicos a serem oferecidos ao capital privado, em sintonia com a expansão do Arco Norte e com a agenda de aumento da competitividade do agronegócio brasileiro (BRASIL, 2025a; BRASIL, 2025b). O Arco Norte é o conjunto de portos e hidrovias localizados nas regiões Norte e Nordeste que vêm sendo usados para escoar a produção agrícola brasileira, especialmente soja e milho, como alternativa aos portos do Sudeste e do Sul. A ideia central é criar uma rota mais curta,

reduzindo custos logísticos e tempo de viagem. Essa visão se apoia no argumento de que a navegação interior seria mais barata que o transporte rodoviário e uma opção apresentada como ambientalmente mais “limpa”. No entanto, pesquisadores e órgãos de controle têm chamado atenção para os impactos cumulativos dessas obras sobre ecossistemas sensíveis e sobre os territórios de populações tradicionais, uma controvérsia que vem ganhando força nos debates públicos (FEARNSIDE, 2015; MPMT, 2025).

A aposta nas hidrovias reproduz debates que já se intensificaram em torno de outras infraestruturas de transporte na Amazônia. A reconstrução e pavimentação da BR-319, entre Manaus e Porto Velho, é um exemplo emblemático: apresentada como vetor de integração regional, a rodovia se tornou foco de disputas políticas devido ao risco elevado de indução de desmatamento em uma das áreas mais preservadas da Amazônia Central, o que levou o Ibama a negar licença ambiental. O contraste entre o discurso de baixo impacto e as evidências de pressão territorial associadas à BR-319 ilumina, por analogia, a controvérsia que envolve a transformação de rios como o Madeira, o Tocantins e o Tapajós em corredores de exportação. Em ambos os casos, projetos de transporte são mobilizados como soluções logísticas “eficientes”, mas produzem rearranjos territoriais profundos e deslocam custos socioambientais para populações indígenas e comunidades tradicionais.

O Art. 1º relaciona os empreendimentos hidroviários a serem incluídos no Programa Nacional de Desestatização, nos termos da Lei n. 9.491/1997 e em articulação com o Programa de Parcerias de Investimentos regulado pela Lei n. 13.334/2016 (BRASIL, 2025a). São listados três eixos fluviais de grande extensão e relevância econômica na Amazônia brasileira (BRASIL, 2025a):

- Hidrovia do Rio Madeira, entre Porto Velho, em Rondônia, e a confluência com o Amazonas, no município de Itacoatiara, no Amazonas, com pouco mais de mil quilômetros de extensão.
- Hidrovia do Rio Tocantins, entre Belém, no Pará, e o município de Peixe, no Tocantins, em trecho superior a 1.700 quilômetros.
- Hidrovia do Rio Tapajós, entre Itaituba e Santarém, ambos no Pará, em aproximadamente 250 quilômetros de curso.

O Art. 2º estabelece a vigência imediata do decreto. Em conjunto, esses dispositivos autorizam que sejam conduzidos estudos de viabilidade para modelagem de concessões ou parcerias público-privadas, por meio das quais a iniciativa privada passaria a assumir responsabilidades de manutenção da navegabilidade, dragagem em trechos críticos, balizamento e gestão do tráfego de embarcações. O texto não explicita condicionantes socioambientais nem critérios para salvaguardas climáticas, concentrando-se em habilitar a desestatização das hidrovias, o que reforça seu caráter administrativo e econômico (BRASIL, 2025a).

3.1 Objetivos declarados e controvérsias imediatas

Na justificativa governamental, o Plano Nacional de Hidrovias pretende integrar a região amazônica aos corredores de exportação do Arco Norte, ampliando a capacidade de escoamento de grãos e minérios em direção a terminais fluviais e portos localizados na foz do

Amazonas e em seus afluentes (BRASIL, 2025b). Em 2024, o Arco Norte respondeu por cerca de um terço das exportações brasileiras de soja e por quase metade das exportações de milho, o que demonstra seu papel crescente na matriz logística do agronegócio (CONAB, 2025). A agenda das hidrovias amazônicas se articula com esse processo, ao prometer redução de custos de frete, encurtamento de distâncias e ganhos de competitividade, com o argumento adicional de que o transporte hidroviário emite menos gases de efeito estufa por tonelada transportada em comparação com o modal rodoviário (BRASIL, 2025b).

Essa narrativa de eficiência econômica e de sustentabilidade, porém, foi recebida com críticas de parlamentares da região e de organizações socioambientais. Lideranças políticas amazônicas alertaram para o risco de que concessões de hidrovias instituas tarifas de navegação ou arranjos de cobrança que incidam sobre usuários locais, encarecendo o transporte de pessoas e mercadorias para comunidades ribeirinhas que dependem dos rios como principal via de mobilidade. Também chamaram atenção para a ausência de justificativas técnicas detalhadas no texto do decreto e para a falta de debate público prévio sobre os impactos sociais e ambientais de longo prazo (MPF, 2025).

Movimentos indígenas, em especial do povo Munduruku na bacia do Tapajós, reagiram à perspectiva de transformação do rio em “estrada de soja”, denunciando o risco de destruição de pedrais considerados sagrados e de comprometimento de modos de vida associados à pesca, à circulação em pequenas embarcações e a relações cosmológicas com o território (HIGGINS, 2025; ALFINITO; SCHAVELZON; KORAP MUNDURUKU, 2024). Organizações indígenas e indigenistas apontam possível violação da Convenção n. 169 da Organização Internacional do Trabalho, na medida em que a decisão de incluir as hidrovias no Programa Nacional de Desestatização foi tomada antes de processos de consulta prévia, livre e informada às populações afetadas. A posterior promessa governamental de realizar consultas apenas na fase de estudos e licenciamento é vista como insuficiente para reparar o déficit participativo na decisão original (MPF, 2025; MPMT, 2025).

3.2 Impactos potenciais em territórios indígenas e ecossistemas amazônicos

Experiências anteriores mostram que a criação de grandes hidrovias na Amazônia costuma gerar impactos sociais e ambientais amplos. Para permitir a passagem de longos comboios de barcas, os rios precisam ser constantemente modificados. Isso inclui dragar o fundo para deixá-lo mais profundo, quebrar formações rochosas chamadas pedrais, cortar curvas naturais para tornar o trajeto mais reto, instalar estruturas que orientam a navegação e construir ou ampliar terminais nas margens (FEARNSIDE, 2015; LEITE CORRÊA *et al.*, 2020; MPMT, 2025). Essas obras mudam o comportamento natural do rio. Alteram o volume e a velocidade da água, a forma como os sedimentos são transportados e o ritmo anual das subidas e descidas do nível do rio. A “cheia” é o período em que o rio sobe e ocupa áreas de várzea; a “vazante” é quando o nível baixa novamente e essas áreas ficam expostas. Esse ciclo é fundamental porque regula habitats aquáticos e zonas de reprodução de peixes, especialmente espécies migratórias que dependem desse movimento para completar seu ciclo de vida. Muitas comunidades ribeirinhas vivem da pesca artesanal e dependem diretamente dela para

garantir sua alimentação, de modo que qualquer mudança nesses processos naturais afeta seu cotidiano e sua segurança alimentar (WWF BRASIL, 2016; MPMT, 2025).

No rio Tapajós, onde vivem os Munduruku e outras populações tradicionais, a hidrovia planejada coincide com áreas de elevada sensibilidade ecológica e com locais reconhecidos como sagrados por esses povos. Povos e organizações indígenas têm denunciado que a derrocagem de pedrais, que consiste em quebrar e remover rochas do fundo do rio para permitir a passagem de embarcações maiores, e a intensificação do tráfego de cargas configuram agressão não apenas ao ambiente físico, mas a um tecido de relações socioculturais e espirituais que compõem o território (HIGGINS, 2025). A noção de “direito cosmopolítico Munduruku” busca justamente nomear esse tipo de vínculo, ao sustentar que o rio, seus remansos e corredeiras integram uma ordem normativa própria, que se expressa em práticas de autodemarcação, protocolos de consulta e ações de resistência a megaprojetos de infraestrutura (ALFINITO; SCHAVELZON; KORAP MUNDURUKU, 2024). Nessa perspectiva, hidrovias e hidrelétricas que afetam o Tapajós produzem violações territoriais e espirituais que não podem ser traduzidas apenas em termos de compensações financeiras ou medidas mitigatórias convencionais.

Situação análoga se observa na bacia do Tocantins, ligada ao projeto de hidrovia Araguaia–Tocantins. Em 2022, foi concedida licença prévia para trechos desse empreendimento, apesar da existência de estudos pendentes e de pareceres técnicos que apontavam inviabilidade ambiental em determinadas regiões do rio (MPMT, 2025). A concessão da licença foi questionada pelo Ministério Público Federal, que identificou exclusão indevida de milhares de ribeirinhos da área de influência, subestimação de impactos sobre a pesca e ausência de avaliação adequada dos efeitos cumulativos sobre a segurança hídrica e alimentar de comunidades locais (MPF, 2025). Ao mesmo tempo, no baixo Tocantins, já fortemente transformado pela Usina Hidrelétrica de Tucuruí, novas obras de derrocagem, como as propostas para o Pedral do Lourenção, tendem a intensificar alterações no regime de vazões, com consequências ainda pouco conhecidas para o chamado Pantanal Amazônico e para territórios indígenas e unidades de conservação situados a jusante (WWF BRASIL, 2017; MPMT, 2025).

No rio Madeira, as implicações da concessão não se limitam ao aprofundamento de um curso d’água já parcialmente navegável. O rio Madeira recebe grandes volumes de sedimentos andinos e apresenta variações sazonais acentuadas. Dragagens contínuas e intervenções no canal podem desestabilizar margens e ilhas fluviais, afetando populações extrativistas e ribeirinhas que dependem de roçados, coleta de produtos florestais e pesca em ambientes de várzea (HIGGINS, 2025). A expansão de terminais graneleiros privados e de empreendimentos logísticos ao longo das margens está associada a processos de desmatamento ciliar, que é a remoção da vegetação que cresce às margens dos rios e que protege as encostas, filtra sedimentos e mantém a qualidade da água. A perda dessa vegetação favorece erosão, assoreamento e maior vulnerabilidade das comunidades ribeirinhas. Esses processos também se articulam com especulação fundiária e urbanização desordenada, reproduzindo um modelo de desenvolvimento que concentra benefícios econômicos e distribui custos socioambientais em escala regional (WESZ JUNIOR; BENAVIDES; KATO, 2021; LEITE CORRÊA *et al.*, 2020).

4. Hidrovias amazônicas: potencial logístico, impactos ambientais e contradições estruturais

Embora o modal hidroviário apresente menor emissão relativa por tonelada /quilômetro em comparação ao transporte rodoviário, essa vantagem climática precisa ser relativizada. O incremento do escoamento agrícola associado às hidrovias tende a estimular a abertura de novas áreas de produção e, conseqüentemente, o desmatamento. Assim, parte do suposto “benefício ambiental” pode ser neutralizada ou mesmo superada por emissões decorrentes da expansão da fronteira agrícola, situação já identificada em diferentes regiões do Arco Norte (WESZ JUNIOR; BENAVIDES; KATO, 2021). A redução de emissões no transporte, portanto, coexiste com pressões indiretas que amplificam a vulnerabilidade ecológica da Amazônia. Para organizar essas convergências e tensões, a Tabela 1 sintetiza as principais vantagens e desvantagens das hidrovias amazônicas como infraestrutura estratégica.

Tabela 1. Vantagens e desvantagens das hidrovias amazônicas no contexto do Decreto n. 12.600/25.

Dimensão	Vantagens	Desvantagens
Logística e eficiência modal	Redução de custos, maior integração ao Arco Norte e menor consumo energético por tonelada / quilômetro (LEITE CORRÊA <i>et al.</i> , 2020; FEARNside, 2015).	Necessidade de dragagens contínuas e maior vulnerabilidade em períodos de estiagem.
Ambiental	Menores emissões relativas, potencial de evitar novas rodovias.	Alteração hidrossedimentológica, impactos sobre peixes migratórios, contaminação por sedimentos e pressão indireta ao desmatamento (WWF BRASIL, 2017).
Social	Possível ampliação do acesso fluvial e criação de empregos locais.	Impactos sobre pesca, deslocamentos cotidianos e práticas culturais tradicionais.
Territorial e econômico	Integração produtiva e fortalecimento de cadeias exportadoras.	Conflitos fundiários, especulação territorial e concentração de benefícios em grandes produtores (WESZ JUNIOR; BENAVIDES; KATO, 2021).

Fonte: Elaborada pelos autores com base nos autores citados.

A análise integrada sugere que as hidrovias amazônicas constituem uma infraestrutura simultaneamente estratégica e problemática. Seus benefícios logísticos são significativos, mas implicam custos ambientais e culturais profundos, sobretudo em territórios que dependem dos rios para alimentação, mobilidade e reprodução simbólica. A literatura propõe, como caminhos de aprimoramento, processos de planejamento em escala de bacia, monitoramento contínuo dos impactos hidrossedimentológicos e compromissos institucionais que reconheçam direitos territoriais e a participação ativa de comunidades afetadas (FERREIRA *et al.*, 2022). A viabilidade de longo prazo das hidrovias amazônicas, portanto, depende menos de sua eficiência operacional e mais da capacidade de incorporar salvaguardas que reduzam riscos e conciliem logística, ecologia e justiça territorial.

5. Considerações Finais

A discussão sobre o Decreto n. 12.600/2025 e o chamado Plano Nacional de Hidrovias, em diálogo com o contexto da COP30 em Belém, permite situar as hidrovias amazônicas para além de uma escolha técnica de modal de transporte. A conferência ampliou a visibilidade da Amazônia e dos povos indígenas, mas essa exposição ocorreu em um cenário de enquadramentos simbólicos e forte assimetria entre quem aparece nas imagens oficiais e quem influencia decisões sobre obras que redesenham rios e territórios. As reações ao decreto mostram que as hidrovias se tornaram um dos espaços em que essa tensão entre reconhecimento discursivo e poder decisório se manifesta de forma mais nítida.

A leitura combinada de normas, planos setoriais e estudos recentes organiza um conjunto de questões que atravessam o debate. A promessa de uma logística mais barata e com menor emissão por tonelada-quilômetro (t.km) - ou seja, atividade de transportes - convive com riscos associados à expansão da fronteira agroexportadora, à intensificação de intervenções em rios de alta sensibilidade ecológica e ao acirramento de conflitos territoriais. Em vez de responder de forma conclusiva se as hidrovias são desejáveis ou não para a região, o exame realizado busca aproximar esses elementos e mostrar como o tema se insere em disputas mais amplas sobre o futuro da Amazônia.

Do ponto de vista da governança, o decreto chama atenção menos pelo que define e mais pelo que deixa em aberto. Não aparecem de forma clara critérios de salvaguardas socioambientais, mecanismos de acompanhamento em escala de bacia nem canais pelos quais povos indígenas e comunidades ribeirinhas possam influenciar o desenho das concessões e a fixação de limites para os empreendimentos. Nesse quadro, é difícil sustentar que consultas formais restritas e licenciamento fragmentado respondam à complexidade dos impactos possíveis. Planejamento em escala de bacia, avaliação estratégica de impactos, transparência nos modelos de concessão e participação qualificada das populações afetadas surgem não como respostas prontas, mas como temas que precisam ser trazidos para o centro do debate público.

Em termos analíticos, o esforço desenvolvido aproxima campos que frequentemente são tratados em separado, como estudos de transporte, direito da infraestrutura, justiça climática e pesquisas sobre povos indígenas. Ao tratar hidrovias como dispositivos que reorganizam rios, florestas e relações de poder, o texto não pretende oferecer um veredicto final sobre o Plano Nacional de Hidrovias, mas sistematizar pontos de atrito, lacunas e interrogações que podem orientar investigações futuras.

Em vez de encerrar a discussão, as reflexões apresentadas procuram ampliar o campo de perguntas. Entre elas, ganham destaque questões sobre quem participa da definição das grandes obras, como se distribuem custos e benefícios em escala regional e que limites o Estado está disposto a reconhecer ao projetar a Amazônia como corredor logístico de exportação. São perguntas que o decreto não responde, mas que parecem decisivas para avaliar seus desdobramentos em uma perspectiva de longo prazo. Nesse sentido, este artigo

aponta uma agenda de pesquisas futuras que inclua o exame dos processos de participação social, a avaliação da distribuição de custos e benefícios em escala regional e o acompanhamento dos efeitos do decreto sobre a configuração da Amazônia como corredor logístico de exportação.

Referências Bibliográficas

ALFINITO, A. C.; SCHAVELZON, S.; KORAP MUNDURUKU, A. O direito cosmopolítico Munduruku como prática jurídica contra o Antropoceno. Revista Direito e Práxis, Rio de Janeiro, v. 15, n. 3, e83710, 2024. DOI: 10.1590/2179-8966/2024/83710.

BRASIL. Casa Civil da Presidência da República. Nota sobre o Decreto 12.600/25. Brasília, DF, 17 nov. 2025c. Disponível em: <<https://www.gov.br/casacivil>>. Acesso em: 23 nov. 2025.

BRASIL. Decreto n. 7.747, de 5 de junho de 2012. Institui a Política Nacional de Gestão Territorial e Ambiental de Terras Indígenas – PNGATI, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 6 jun. 2012.

BRASIL. Decreto n. 12.600, de 28 de agosto de 2025a. Dispõe sobre a inclusão de empreendimentos públicos federais do setor hidroviário no Programa Nacional de Desestatização. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 29 ago. 2025, p. 6.

BRASIL. Lei n. 14.701, de 20 de outubro de 2023. Dispõe sobre o reconhecimento, a demarcação, o uso e a gestão de terras indígenas. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 out. 2023.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. Hidrovias ganham protagonismo na exportação de soja e milho. Brasília, DF, 2025b. Disponível em: <<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos>>. Acesso em: 23 nov. 2025.

BRITO, L. Ferrogrão, hidrovias, demarcação: o que indígenas cobram de Lula na COP. Poder360, Brasília, 14 nov. 2025. Disponível em: <<https://www.poder360.com.br/cop30/ferrograo-hidrovias-demarcacao-o-que-indigenas-cobram-de-lula-na-cop/>>. Acesso em: 23 nov. 2025.

CARVALHO, J. Qual o preço de um rio? Hidrovias da Amazônia sob ameaça de privatização. Amazônia Latitude, Belém, 3 nov. 2025. Disponível em: <<https://www.amazonialatitude.com>>. Acesso em: 23 nov. 2025.

CONAB. Companhia Nacional de Abastecimento. Anuário Agrologístico 2025. Brasília, DF, 2025. Disponível em: <<https://www.gov.br/conab>>. Acesso em: 23 nov. 2025.

FADDUL, J. A COP do cocar. Revista Piauí, Rio de Janeiro, 2025. Disponível em: <<https://piaui.folha.uol.com.br>>. Acesso em: 23 nov. 2025.

FEARNSIDE, P. M. Amazon dams and waterways: Brazil's Tapajós Basin plans. *Ambio*, Stockholm, v. 44, n. 5, p. 426–439, 2015. DOI: 10.1007/s13280-015-0642-z.

FERREIRA, I. et al. Gestão integrada de bacias e impactos de grandes projetos na Amazônia. *Sustenere Environmental Journal*, [s.l.], 2022.

GT INFRAESTRUTURA. Organizações pedem revisão dos projetos de hidrovias na Amazônia e cobram diálogo para garantir direitos e proteger os rios. Brasília, DF, 4 nov. 2025. Disponível em: <<https://gt-infra.org.br/organizacoes-pedem-revisao-dos-projetos-de-hidrovias-na-amazonia-e-cobram-dialogo-para-garantir-direitos-e-proteger-os-rios/>>. Acesso em: 23 nov. 2025.

HIGGINS, T. Novas hidrovias na Amazônia podem agravar mudanças climáticas, alertam especialistas. *Mongabay Brasil*, 16 jan. 2025. Disponível em: <<https://brasil.mongabay.com/2025/01/novas-hidrovias-na-amazonia-podem-agravar-mudancas-climaticas-alertam-especialistas/>>. Acesso em: 23 nov. 2025.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL (ISA). Organizações pedem revisão de projetos de hidrovias na Amazônia. São Paulo, 4 nov. 2025. Disponível em: <<https://www.socioambiental.org/noticias-socioambientais/organizacoes-pedem-revisao-de-projetos-de-hidrovias-na-amazonia>>. Acesso em: 23 nov. 2025.

LEITE CORRÊA, R.; DE SOUSA VALENTIM, E.; DO NASCIMENTO CARVALHO, E.; VILHENA DE CARVALHO, A. Análise dos investimentos do PAC em hidrovias na Amazônia brasileira e sua relação com o escoamento da produção. *Revista Ciências da Sociedade*, Rio Branco, v. 4, n. 7, p. 90–108, 2020. DOI: 10.30810/rcs.v4i7.1401.

MPF. Ministério Público Federal. COP30: projeto da hidrovia Araguaia–Tocantins expõe fragilidades no licenciamento ambiental brasileiro. Brasília, DF, 13 out. 2025. Disponível em: <<https://www.mpf.mp.br>>. Acesso em: 23 nov. 2025.

MPMT. Ministério Público do Estado de Mato Grosso. Novas hidrovias na Amazônia podem agravar mudanças climáticas, alertam especialistas. Cuiabá, 29 jan. 2025. Disponível em: <<https://www.mpmt.mp.br>>. Acesso em: 23 nov. 2025.

OSBORNE, T. et al. Climate justice, forests, and Indigenous Peoples: toward an alternative to REDD+ for the Amazon. *Climatic Change*, Dordrecht, v. 177, n. 8, art. 128, 2024. DOI: 10.1007/s10584-024-03774-7.

WESZ JUNIOR, V. J. et al. Dinâmicas recentes do agronegócio no Oeste do Pará e estruturação de corredores logísticos. *Mundo Agrario*, La Plata, v. 22, n. 50, e174, 2021. DOI: 10.24215/15155994e174.

WESZ JUNIOR, V. J.; CUÉLLAR BENAVIDES, J.; KATO, K. Y. M. Agronegócio, infraestrutura logística e dinâmicas fundiárias na Amazônia. Estudos Sociedade e Agricultura, Rio de Janeiro, v. 32, n. 2, 2024. (Edição especial SOBER Norte). DOI: 10.36920/esa32-2_st01.

WWF BRASIL. Uma visão de conservação para a bacia do Tapajós. Brasília, DF: WWF Brasil, 2016.