



5312392



00135.240145/2025-82



CONSELHO NACIONAL DOS DIREITOS HUMANOS

RECOMENDAÇÃO Nº 26, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2025

Recomendar às instituições competentes para a imediata paralisação das obras de implementação da Hidrovia Paraná-Paraguai em defesa dos direitos da natureza e dos povos e comunidades tradicionais do Bioma Pantanal ao longo do rio Paraguai no Brasil, devido ao projeto de concessão da gestão da atividade de navegação de grande porte para a iniciativa privada.

O Conselho Nacional dos Direitos Humanos - CNDH órgão colegiado de composição paritária que tem por finalidade a promoção e a defesa dos direitos humanos no Brasil através de ações de prevenção e proteção, reparadoras e sancionadoras das condutas e situações de ameaça ou violação desses direitos, previstos na Constituição Federal e em tratados e atos internacionais ratificados pelo Brasil, instituído inicialmente pela Lei nº 4.319, de 16 de março de 1964, que criou o Conselho de Defesa dos Direitos da Pessoa Humana (CDDPH), colegiado esse transformado em Conselho Nacional dos Direitos Humanos pela Lei nº 12.986, de 2 de junho de 2014, e que desempenha sua missão tendo como orientação os Princípios Relativos ao *status* das Instituições Nacionais de Direitos Humanos (Princípio de Paris), definidas pela ONU em 1992, marcados pelo pluralismo e pela autonomia, no exercício das atribuições previstas no art. 4º da Lei nº 12.986, de 02 de junho de 2014, e dando cumprimento à deliberação *ad referendum* da sua 95ª Reunião Plenária,

CONSIDERANDO que o Brasil é signatário da Declaração Americana dos Direitos e Deveres do Homem, Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto São José da Costa Rica), e Protocolo de San Salvador, da OEA;

CONSIDERANDO que o Conselho de Direitos Humanos da ONU é o órgão responsável por promover e proteger os direitos humanos em todo o mundo e exerce seu mandato, adotando dentre outras medidas, as resoluções sobre temas relevantes, estabelecendo através delas normas e princípios a serem seguidos pelos Estados-membros;

CONSIDERANDO que a Declaração dos Direitos dos Povos Indígenas, aprovada pela Assembleia Geral da ONU, em 29 de junho de 2006, “reconhece a necessidade urgente de respeitar e promover os direitos intrínsecos dos povos indígenas” e “reconhece também a necessidade urgente de respeitar e promover os direitos dos povos indígenas afirmados em tratados, acordos e outros arranjos construtivos com os Estados”;

CONSIDERANDO que o projeto de implantação da Hidrovia do Rio Paraguai, como parte da Hidrovia Paraguai-Paraná no Brasil, impulsionado pelos interesses do agronegócio e da mineração para expandir drasticamente o transporte de *commodities*, está sendo encaminhado por meio de um processo açodado, opaco e marcado por graves vícios processuais que visam contornar a devida avaliação socioambiental;

CONSIDERANDO que, conforme apurado, a estratégia central para evitar a análise de impactos cumulativos e sinérgicos tem sido a fragmentação do licenciamento ambiental, pela qual, em vez de um único Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) de competência federal para toda a hidrovia, o processo foi desmembrado em múltiplos licenciamentos estaduais para terminais portuários individuais, além da concessão da gestão da Hidrovia do Rio Paraguai à iniciativa privada^[i];

CONSIDERANDO que foi denunciado na Audiência Pública do CNDH por especialistas e pelo Ministério Público Federal, que essa fragmentação resulta em estudos de impacto com escopo restrito, como a emissão de licenças para portos que preveem receber embarcações de grande porte que atuam em 600 km de transporte fluvial no Tramo Sul, por exemplo, com base em uma área de estudo de apenas 5 km, o que inviabiliza e minimiza a análise dos reais efeitos regionais do empreendimento^[ii];

CONSIDERANDO inclusive que a referida fragmentação ignora frontalmente a jurisprudência consolidada sobre o tema, notadamente a decisão do Exmo. Ministro Sérgio Kukina, do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em 30 de agosto de 2024, que, ao analisar a construção do Porto de Morrinhos (processo 0010544-49.2000.4.01.3600) em Cáceres – MT, no Tramo Norte do Rio Paraguai, estabeleceu que o porto “*não tem sentido como obra isolada*” e “*deve ser situado no contexto de ampliação de toda a hidrovia*”, concluindo que “*o impacto ambiental será regional, além de atingir o Pantanal Mato-grossense, patrimônio nacional*”^[iii];

CONSIDERANDO que a decisão do STJ supracitada consagrou a aplicação dos “*princípios de direito ambiental, especialmente o princípio sistêmico*”, para determinar que o licenciamento do porto “*deve ser feito em conjunto com o das demais obras exigidas pela pretendida ampliação da hidrovia*”; a atual fragmentação do licenciamento no que se refere à concessão da administração da Hidrovia do Rio Paraguai para a iniciativa privada, portanto, constitui não apenas um vício processual, mas uma deliberada tentativa de fraude ao licenciamento ambiental e ao cumprimento de decisão judicial;

CONSIDERANDO que o projeto da hidrovia e seus licenciamentos fragmentados avançam sem a realização da Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI), um direito fundamental garantido pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), da qual o Brasil é signatário, e que se aplica a pelo menos nove comunidades tradicionais e povos indígenas diretamente afetados^[iv];

CONSIDERANDO que a ausência de consulta resulta em uma “invisibilização” dos povos indígenas (como os Guató, Terena, Kinikinawa e Kadiwéu) e das comunidades tradicionais ribeirinhas nos estudos de impacto e documentos oficiais do projeto;

CONSIDERANDO que essa “invisibilidade”, conforme testemunhado por especialistas na Audiência Pública do CNDH, é o ato fundante que permite ao Estado e aos proponentes do projeto negar a própria existência desses grupos no processo, eximindo-se da obrigação legal de consultá-los e, consequentemente, viabilizando a negação de seus direitos territoriais;

CONSIDERANDO que neste contexto, constata-se a violação do Artigo 231 da Constituição Federal, que reconhece os direitos originários dos povos indígenas sobre as terras que tradicionalmente ocupam, e que o Supremo Tribunal Federal (STF) já reconheceu como cláusula pétrea, vedando qualquer retrocesso^[v];

CONSIDERANDO que a conduta viola, ainda, a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais (PNPCT, Decreto nº 6.040/2007), que tem como objetivo “promover o desenvolvimento sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais, com ênfase no reconhecimento, fortalecimento e garantia dos seus direitos territoriais, sociais, ambientais, econômicos e culturais” (Art. 2º) e que determina especificamente a garantia dos “direitos dos povos e das comunidades tradicionais afetados direta ou indiretamente por projetos, obras e empreendimentos” (Art. 3º, IV)^[vi];

CONSIDERANDO também que o Bioma Pantanal, reconhecido como Patrimônio Natural da UNESCO e Patrimônio Nacional pela Constituição Federal (Art. 225), é um ecossistema complexo governado pelo regime hidrológico sazonal do Rio Paraguai, conhecido como o “pulso de inundação”, que determina todos os processos ecológicos, a biodiversidade e os modos de vida na região;

CONSIDERANDO que o atual projeto da concessão da hidrovia, ao visar a navegabilidade de embarcações de grande porte durante 365 dias por ano,

inclusive na estação seca^[vii], prevê intervenções de engenharia pesada, como derrocamentos (retirada de rochas do fundo do rio), dragagens de aprofundamento do canal (distintas da mera “dragagem de manutenção”) e, possivelmente, retificação de curvas;

CONSIDERANDO que especialistas e pesquisadores (hidrólogos, geomorfólogos, ecólogos da UFMS, UFMT, UNEMAT, UFRGS, UNESP, UFRJ, ITA, Embrapa Pantanal) alertam que tais intervenções têm “alto potencial para promover grandes impactos” no pulso de inundação, pois promovem o aumento do escoamento da água afetando a dinâmica hidrológica na extensa planície de inundação do Pantanal do Rio Paraguai, o que, na prática, reduzirá a intensidade, a duração e a extensão das áreas alagadas, em especial na fase de seca, comprometendo o mecanismo hidroecológico fundamental que sustenta o bioma^[viii];

CONSIDERANDO que a navegação de grande porte no Tramo Norte (de Corumbá-MS a Cáceres-MT) é considerada “extremamente temerária” devido às características geomorfológicas sensíveis do rio, tendo sido objeto de recomendação de EXCLUSÃO pelo Comitê Nacional de Zonas Úmidas, que a classificou como “*área com restrição de uso para navegação de grande porte*”^[ix];

CONSIDERANDO a situação de atual emergência climática, e que o projeto avança em um cenário de crescente volatilidade e de previsões científicas (IPH/UFRGS e INPE) de secas pronunciadas para a região^[x];

CONSIDERANDO que a hidrovia, ao acelerar a drenagem do Pantanal na fase hidrológica de seca, agravará essa vulnerabilidade e exacerbará os efeitos das secas e dos incêndios catastróficos^[xi];

CONSIDERANDO que o projeto é economicamente inviável sob a ótica do risco climático, e que ignora dados da série histórica, como a possibilidade de recorrência do fenômeno natural da seca plurianual que teve duração de 10 anos seguidos 1963 a 1974^{viii}, que paralisaria a hidrovia. No entanto, o modelo de concessão proposto indica que a responsabilidade financeira e o risco por esses períodos inoperáveis, com possível necessidade de derrocamento, recairão sobre o Estado (a União), e não sobre o operador privado, configurando um subsídio público para a destruição ambiental^[xii];

CONSIDERANDO que o avanço do projeto viola a recente Opinião Consultiva 32/25 da Corte Interamericana de Direitos Humanos, que reconhece a emergência climática e estabelece a obrigação de “diligência reforçada” dos Estados para prevenir violações de direitos humanos decorrentes de danos ambientais^[xiii];

CONSIDERANDO a alteração do pulso de inundação e a potencial redução das áreas alagadas comprometem diretamente a reprodução dos estoques pesqueiros no Rio Paraguai e planície pantaneira, que são a principal fonte de proteína, renda e identidade cultural para a maioria das populações ribeirinhas e para as populações urbanas de Corumbá, Ladário e Porto Murtinho (no Tramo Sul)^{viii};

CONSIDERANDO que a ameaça à pesca representa um ataque direto à segurança alimentar e à subsistência dessas populações, violando o Art. 1º, III, da PNPCT (Decreto nº 6.040/2007), que assegura o “direito dos povos e comunidades tradicionais ao acesso regular e permanente a alimentos de qualidade, tendo como base, práticas alimentares, ambiental, cultural, econômica e socialmente sustentáveis”^{vi};

CONSIDERANDO que o projeto, ao minar a base material da sobrevivência (a pesca) e degradar o território, ataca o “tripé” da existência dos povos locais (identidade, território e condições de vida), configurando um processo de desapropriação cultural e territorial que força o deslocamento dessas comunidades;

CONSIDERANDO a imposição de um ônus desproporcional dos impactos negativos do desenvolvimento sobre comunidades indígenas e tradicionais historicamente marginalizadas, em benefício exclusivo do transporte de *commodities* para exportação, configura um caso explícito de racismo ambientalⁱⁱ;

CONSIDERANDO que o projeto representa uma ameaça direta, crítica e negligenciada ao abastecimento público de água das cidades de Corumbá e Ladário, cuja captação é feita diretamente no Rio Paraguai e para a qual não há fonte alternativaⁱⁱ;

CONSIDERANDO a existência um risco documentado de colisão de barcas com as estruturas da ponte de captação de água de Corumbá, incidente que já ocorreu no passado; esse risco é massivamente amplificado pelo plano de uma nova frota de 400 novas barcas de maior porte e cerca de 15 novos rebocadores com motores de maior potência, ambos com dimensões diferentes das utilizadas no rio Paraguai^[xiv];

CONSIDERANDO que as intervenções de engenharia ameaçam o patrimônio cultural material e imaterial, uma vez que a dragagem e o descarte inadequado de sedimentos destruirão o patrimônio arqueológico submerso no leito e margens do rio, incluindo sítios indígenas ancestrais e naufrágios históricos, em violação direta à legislação federal de proteção (Lei nº 3.924/1961)^[xv] e à Constituição Federal;

CONSIDERANDO que os planos de derrocamento (desmonte de rochas), inclusive no Canal Tamengo, ameaçam diretamente marcos históricos como o Farol Balduino em Corumbá, que é construído sobre uma formação rochosa e faz parte de um sítio histórico protegido em nível federal, bem como a Ponte de Captação de Água de Corumbá, também tombada pelo IPHAN^[xvi];

CONSIDERANDO que o processo de licenciamento é marcado por informações conflitantes e incompletas fornecidas por agências governamentais, como o DNIT e a ANTAQ, especialmente sobre o número de pontos de intervenção no rio^[xvii];

CONSIDERANDO a que os documentos oficiais omitem a natureza das intervenções, referindo-se apenas à “dragagem de manutenção”, quando especialistas afirmam que o objetivo de navegação 365 dias por ano para embarcações maiores e de maior calado exigirá necessariamente a “dragagem de aprofundamento”, uma obra de impacto muito superior que não está sendo devidamente licenciada ou informada ao público^[xviii];

CONSIDERANDO que essa omissão mascara o verdadeiro impacto do projeto, configurando uma estratégia de aprovação “em fatias”, onde o licenciamento de menor impacto (manutenção) é usado para viabilizar, em um segundo momento, a alegação de “necessidade” de obras de engenharia pesada (aprofundamento) para garantir a viabilidade econômica da concessão, burlando o controle social e ambiental;

CONSIDERANDO a recente promulgação da Lei nº 15.190, de 4 de janeiro de 2025, que estabelece o novo marco legal do licenciamento ambiental no Brasil, e cujas disposições permitem maior flexibilização de exigências para empreendimentos de infraestrutura, inclusive com possibilidade de autodeclaração e dispensa de EIA/RIMA, o que agrava os riscos de impactos não avaliados em grandes projetos como o da Hidrovia Paraguai-Paraná;

CONSIDERANDO que a promulgação da Lei nº 15.190/2025, ao alterar profundamente o modelo de licenciamento ambiental brasileiro, introduz mecanismos de autodeclaração, dispensa e licenciamento por adesão e compromisso que, na prática, reduzem a capacidade de controle público e fiscalização ambiental sobre obras de grande porte com elevado risco socioambiental, como hidrovias;

CONSIDERANDO que a Lei 15.190/2025 omite a exigência expressa de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), o que compromete a análise integrada dos efeitos cumulativos de intervenções em bacias hidrográficas sensíveis como a do Pantanal;

CONSIDERANDO que os dispositivos de “licenciamento tácito” e “prazo máximo de tramitação” para órgãos ambientais estabelecidos pela nova legislação podem forçar a emissão de autorizações sem a análise técnica adequada, em prejuízo ao princípio da precaução;

CONSIDERANDO que o documento mais atual, disponibilizado para análise do TCU e obtido por meio de solicitação de acesso via SEI (Seção C Engenharia INFRA/ANTAQ/MPor) faz menção a 34 passos críticos no Tramo Norte e 17 no Tramo Sul, perfazendo 51 trechos considerados críticos no total para a navegação, e que podem ser suscetíveis a dragagens profundas, derrocamentos ou alargamento artificial, uma vez que não há os devidos esclarecimentos, elevando sobremaneira o potencial de impacto hidrossedimentológico e ampliando a área de interferência direta do empreendimento;

CONSIDERANDO que as dragagens de aprofundamento caracterizam uma alteração estrutural do canal fluvial, incompatível com a conservação dos processos hidrodinâmicos que regem o Pantanal;

CONSIDERANDO que possíveis intervenções como aprofundamento do leito e retificação de meandros produzem incisão do canal, aumento da velocidade do fluxo, erosão acelerada das margens, colapso de bancos de areia e diminuição da conexão entre o rio e a planície inundável, reduzindo a recarga hídrica e a extensão das áreas úmidas do Pantanal;

CONSIDERANDO que tais processos levam à redução da planície inundável, perda de habitats aquáticos essenciais e aumento da frequência de incêndios florestais, efeitos já documentados em outros grandes sistemas fluviais no mundo;

CONSIDERANDO que a dragagem e o derrocamento alteram a migração de peixes, a piracema, a conectividade rio–planície e os berçários naturais, comprometendo o principal recurso alimentar das populações ribeirinhas, que dependem da pesca para subsistência;

CONSIDERANDO que estudos hidrossedimentológicos apontam o risco de remobilização de metais pesados, como mercúrio, durante dragagens profundas, com potenciais efeitos tóxicos para a biota aquática e para populações humanas consumidoras de pescado^[xix];

CONSIDERANDO que a possível remoção de gargalos naturais, como os estreitamentos geológicos do Amolar, Urucum e Fecho dos Morros, reduzirá o efeito

de retardamento da onda de cheia, que hoje cria o pulso de inundação do Pantanal; e que seu desaparecimento produzirá um Pantanal mais seco, mais inflamável e menos funcional do ponto de vista ecológico[xx];

CONSIDERANDO que muitos dos trechos que demandam dragagem anual de manutenção localizam-se entre a Estação Ecológica de Taiamã e o Parque Nacional do Pantanal, ambos reconhecidos como Sítios Ramsar e Zonas Núcleo da Reserva da Biosfera e que intervenções neste tipo de área violam compromissos internacionais assumidos pelo Brasil;

CONSIDERANDO que a redução da inundação sazonal favorece a conversão da planície em áreas agrícolas, intensificando desmatamento, uso de agrotóxicos e perda de biodiversidade, efeitos já documentados em paisagens de várzea após obras hidroviárias;

CONSIDERANDO que, entre 2019 e 2021, mesmo o Rio Paraguai ficou inoperante por longos períodos, demonstrando que a hidrovía não é tecnicamente sustentável em cenários de secas prolongadas e que as mudanças climáticas tendem a repetir esse padrão;

CONSIDERANDO que o projeto da Hidrovía do Rio Paraguai, transfere riscos socioambientais desproporcionais para populações tradicionais historicamente já vulnerabilizadas territorial e culturalmente;

CONSIDERANDO a área de influência direta e indireta da hidrovía abrange Territórios Tradicionais e Terras Indígenas cujas atividades econômicas, alimentares, espirituais e cosmológicas estão intrinsecamente vinculadas ao regime natural do Rio Paraguai e às planícies inundáveis; e que os estudos apresentados pelos proponentes omitem impactos sobre segurança alimentar, direitos territoriais, mobilidade fluvial e integridade cultural;

CONSIDERANDO pesquisas demonstram que a navegação de grande porte e a artificialização do canal fluvial rompem a conectividade ecológica e social do rio, elemento central da cultura pantaneira e das formas tradicionais de ocupação e deslocamento, destruindo a relação milenar entre povos indígenas, comunidades ribeirinhas e o ciclo de cheias e secas, que molda práticas de pesca, coleta, agricultura de vazante, rituais e sociabilidades;

CONSIDERANDO que impactos como redução da pesca artesanal, perda de acesso a territórios tradicionais durante a fase de obras, contaminação de águas, ruído, aumento de acidentes náuticos, assoreamento de baías e interrupção de rotas ancestrais de circulação fluvial incidem exclusivamente sobre populações pobres, indígenas, comunidades tradicionais pantaneiras e ribeirinhas, enquanto os benefícios econômicos da hidrovía se concentram em agentes externos ao Pantanal, reforçando uma lógica de injustiça ambiental;

CONSIDERANDO o processo de elaboração do projeto da Hidrovía do Rio Paraguai e de revisão dos estudos de viabilidade e de concessão para a iniciativa privada ocorreu sem participação efetiva de comunidades tradicionais, sociedade e organizações locais, instituições científicas e especialistas independentes, contrariando princípios de transparência, controle social e participação democrática previstos na Política Nacional de Recursos Hídricos, Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e na legislação ambiental brasileira;

CONSIDERANDO que a constituição do chamado Comitê de Dragagem, indicado como mecanismo de governança do empreendimento, prevê participação social restrita, sem presença da sociedade civil, das universidades, de centros de pesquisa, de organizações indígenas e de representantes das comunidades afetadas, configurando violação do princípio da gestão participativa e fortalecendo assimetrias de poder no processo decisório;

CONSIDERANDO que o Pantanal é um dos biomas mais estudados do mundo, congregando instituições científicas de excelência (UFMT, UFMS, Embrapa Pantanal, UNEMAT, UEMS, UNESP, UNICAMP, USP, UFRJ, UEM, UFRGS entre outras), mas que esse corpo técnico-científico especializado não foi integrado de maneira adequada ao processo de análise, planejamento e tomada de decisão da hidrovía, para a sustentabilidade ambiental do empreendimento com vistas à conservação do Bioma Pantanal, conforme evidenciado pela ausência de avaliações independentes e pela rejeição explícita de recomendações científicas consolidadas;

CONSIDERANDO que mais de quarenta cientistas reforçam que projetos hidroviários em sistemas sensíveis como o Pantanal exigem obrigatoriamente avaliações contínuas e independentes, com participação ativa de especialistas locais em hidrossedimentologia, ecologia de áreas inundáveis, ictiofauna e mudanças climáticas, dado o elevado risco de irreversibilidade dos impactos; contudo, essas recomendações foram ignoradas pelo proponente e pelo poder público[xxi];

CONSIDERANDO que a exclusão sistemática de comunidades tradicionais, povos indígenas, sociedade civil e instituições científicas compromete a legitimidade do processo, produz estudos incompletos e impede o cumprimento dos requisitos legais de avaliação integrada previstos na legislação ambiental e nos acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário, bem como da Constituição Federal ao colocar em risco a conservação do Bioma Pantanal, considerado Patrimônio Nacional em nossa Carta Magna;

CONSIDERANDO que o Brasil é signatário da Declaração Americana dos Direitos e Deveres do Homem, da Convenção Americana sobre Direitos Humanos (Pacto São José da Costa Rica) e do Protocolo de San Salvador, da OEA, bem como da Declaração dos Direitos dos Povos Indígenas da ONU, todos instrumentos que protegem o direito à vida, à integridade, ao território, à cultura e a um meio ambiente sadio, os quais estão sob ameaça direta deste projeto;

CONSIDERANDO o disposto no art. 4º, V, do Regimento Interno do Conselho Nacional dos Direitos Humanos, que confere ao CNDH a atribuição de expedir recomendações a entidades públicas e privadas;

RECOMENDA,

À Presidência da República:

1. Que determine a exclusão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) das obras de implantação e expansão da Hidrovía Paraguai-Paraná que envolvam alterações estruturais no leito do rio (derrocamentos, dragagens de aprofundamento), conforme os riscos apontados.
2. Que assegure a articulação interministerial para a imediata realização da Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI) com todos os povos indígenas e comunidades tradicionais afetados, nos moldes da Convenção 169 da OIT, garantindo o protagonismo das comunidades na definição de seus protocolos de consulta, como condição *sine qua non* para qualquer futura discussão sobre o projeto.
3. Que, em respeito aos compromissos climáticos internacionais do Brasil e aos preceitos que orientam a COP 30, reavalie a incompatibilidade estratégica do projeto com as metas nacionais de redução de emissões e proteção da biodiversidade.

Ao Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA) e ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA):

4. Que o IBAMA avoque sua competência licenciatória federal, em detrimento dos órgãos estaduais, para o licenciamento de todo o complexo da Hidrovía e seus portos associados, aplicando o princípio sistêmico e a jurisprudência do STJ, dada a magnitude regional e nacional dos impactos sobre o bioma Pantanal.
5. Que não emitam nenhuma licença (prévia, de instalação ou de operação) para o empreendimento ou suas partes fragmentadas sem a prévia conclusão de uma Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) que analise o impacto sinérgico do projeto no “pulso de inundação” e sua viabilidade no contexto das mudanças climáticas.

Ao Ministério dos Transportes (MT), ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ):

6. Que suspendam imediatamente quaisquer processos de concessão, editais, leilões ou parcerias público-privadas relativas à administração e expansão da hidrovía, respeitando que a navegação pelo rio Paraguai deve ser realizada de forma ambientalmente sustentável quanto à conservação do ecossistema fluvial por “embarcações que devam se adequar ao rio e não o rio às embarcações”.
7. Que tornem públicos, com máxima transparência, todos os estudos de engenharia e viabilidade, diferenciando clara e tecnicamente o que se classifica como “dragagem de manutenção” (para segurança da navegação) do que constitui “dragagem de aprofundamento” (para expansão da navegação de grande porte com aumento do transporte de cargas), informando em detalhes a quantidade de passos críticos e onde se localizam, a estimativa de volume dragado em cada passo e se há previsão para a realização de derrocamentos e retificação de curvas, incluindo seus respectivos impactos e custos.
8. Que elaborem, em conjunto com as operadoras de saneamento de Corumbá e Ladário, um plano de contingência e de gestão de risco para o abastecimento público de água, que considere também o risco amplificado de colisão da frota prevista de novas 400 novas barcas de maiores dimensões.

Ao Ministério dos Povos Indígenas (MPI) e à Fundação Nacional dos Povos Indígenas (FUNAI):

9. Que exijam, em todas as instâncias administrativas e judiciais, a imediata suspensão do projeto e de seus licenciamentos até a efetiva realização da CLPI, garantindo o direito de veto das comunidades, conforme a Convenção 169 da OIT.
10. Que avancem, em caráter de urgência, com os processos de demarcação e proteção territorial dos povos afetados, especialmente o Povo Guató, cuja vulnerabilidade é agravada pela pressão do projeto sobre seu território tradicional.

Ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN):

11. Que realize, em caráter de urgência, laudos técnicos periciais sobre os riscos que as obras de engenharia (especialmente derrocamento e dragagens) representam ao patrimônio histórico, como o Farol Balduino e Ponte de Captação, e ao patrimônio arqueológico submerso no Rio Paraguai.
12. Que determine o embargo de qualquer intervenção que represente ameaça a esses bens culturais protegidos por lei, acionando os órgãos competentes para a responsabilização.

À Procuradoria-Geral da República (PGR) e ao Ministério Público Federal (MPF):

13. Que adotem as medidas judiciais cabíveis para garantir a nulidade dos licenciamentos estaduais fragmentados e a aplicação do princípio sistêmico, exigindo um EIA/RIMA federal único para todo(s) o(s) empreendimento(s) e a prévia realização da CLPI.

Aos Governos dos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul:

14. Que se abstenham de emitir ou renovar licenças ambientais estaduais fragmentadas para ampliação de áreas de mineração, instalação de Zona de Processo de Exportação - ZPE, terminais portuários e outras infraestruturas associadas à hidrovia, em respeito à competência federal sobre o Rio Paraguai, bem de domínio da União, e sobre os impactos regionais que extrapolam os limites dos estados.

Ao Supremo Tribunal Federal (STF):

15. Que, nos feitos sob sua jurisdição, assegure a prevalência dos Artigos 225 (Pantanal como Patrimônio Nacional) e 231 (Direitos Indígenas) da Constituição Federal, bem como os princípios da precaução e da prevenção contra qualquer retrocesso socioambiental ou violação de direitos fundamentais decorrentes do projeto da Hidrovia Paraguai-Paraná.

IVANA CLÁUDIA LEAL DE SOUZA

Presidente

Conselho Nacional dos Direitos Humanos - CNDH

[i] <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/projetos-de-concessao/novas-concessoes-hidroviarias/paraguai>

[ii] <https://www.youtube.com/watch?v=8qAIVmr8mw0>

[iii] <https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?termo=0010544-49.2000.4.01.3600&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&chkordem=DESC&chkMorto=MORTO>

[iv] <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2002/decretolegislativo-143-20-junho-2002-458771-convencao169-pl.pdf>

[v] https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm

[vi] https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6040.htm

[vii] <https://g1.globo.com/ms/mato-grosso-do-sul/noticia/2024/08/28/seca-no-rio-paraguai-paralisa-transporte-de-minerio-em-corumba.ghtml>
<https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/08/ministerio-dos-portos-e-aeroportos-realiza-sondagem-de-mercado-para-concessao-da-hidrovia-do-paraguai>
<https://www.correiodecorumbapantanal.com.br/politica/antag-realiza-segunda-audiencia-publica-sobre-concessao-da-hidrovia-do-paraguai>

[viii] https://www.researchgate.net/publication/375424342_TRADUCAO_DO_ARTIGO_O_fim_de_um_bioma_inteiro_A_maior_area_umida_do_mundo_o_Pantanal_esta_ameacada_pelo_projeto_Hidrovia_cuja_capacidade_de_suportar_a_navegacao_em_larga_escala
<https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2023.167751>
<https://amazoniareal.com.br/licenca-portuaria-no-pantanal-ameaca-maior-area-umida-tropical-do-mundo/>

[ix] <https://www.gov.br/mma/pt-br/assuntos/biodiversidade-e-biomas/biomas-e-ecossistemas/arquivos/recomendacao-cnz-no-10.pdf>

[x] <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022169423002263>
<https://doi.org/10.1016/j.jhydrol.2023.129284>
<https://agupubs.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1029/2024GL112436>
<https://link.springer.com/article/10.1007/s00704-023-04655-2>

[xi] https://agencia.fiocruz.br/sites/agencia.fiocruz.br/files/u34/nt_01_pantanal_final1.pdf
<https://besjournals.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1365-2664.14789>
<https://www.nature.com/articles/s41598-021-02844-5>

[xii] Nota Técnica nº 10/2025/CGPNI-DNAF-SNHN-MPOR/DNAF-SNHNMPOR/
SNHN-MPOR (SEI nº 10084830);
Estudo Seção A - Apresentação versão pós Acordão nº 443/2025
Processo ANTAQ/MPor nº 50300.024732/2024-64 (SEI nº 10043996)

[xiii] <https://cortheidh.or.cr/tablas/OC-32-2025/index-por.html>

[xiv] <https://globoplay.globo.com/v/3590550/>
<https://mercadoconsumo.com.br/09/09/2024/logistica/bndes-aprova-r-37-bi-para-lhg-logistica-investir-em-transporte-hidroviario-de-minerio/>
<https://relatorioreservado.com.br/noticias/if-investe-r-23-bilhoes-para-aumentar-frota-de-barcacas/>

[xv] http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Lei_3924_de_26_de_julho_de_1961.pdf

[xvi] <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/366/>

[xvii] <https://www.brasildefato.com.br/2025/02/22/obras-da-hidrovia-do-rio-paraguai-podem-secar-ainda-mais-o-pantanal-alertam-pesquisadores/>

[xviii] <https://www.mpmt.mp.br/portalcao/news/731/138799/hidrovia-no-pantanal-ameaca-areas-protetidas-e-pode-inviabilizar-a-propria-navegacao/269>

[xix] <https://doi.org/10.1023/A:1011856517552>

[xx] <https://doi.org/10.1016/j.geomorph.2019.106906>

[xxi] <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2023.167751>



Documento assinado eletronicamente por **Ivana Claudia Leal de Souza**, Presidente, em 17/12/2025, às 11:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no **§ 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020**.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.mdh.gov.br/autenticidade>, informando o código verificador **5312392** e o código CRC **3D56EE7B**.

