

CORREDOR LOGÍSTICO TAPAJÓS-XINGU: INFRAESTRUTURA, TRANSPARÊNCIA E GOVERNANÇA



MOVIMENTO
TAPAJÓS
VIVO

CORREDOR LOGÍSTICO TAPAJÓS-XINGU: INFRAESTRUTURA, TRANSPARÊNCIA E GOVERNANÇA

Análise da transparência nas etapas de planejamento, licenciamento, participação social, contratação e execução das intervenções na Hidrovia do Tapajós e na BR-163.

REALIZAÇÃO

Movimento Tapajós Vivo

AUTORAS

Aline de Matos Soares

Movimento Tapajós Vivo

Alice de Matos Soares

Movimento Tapajós Vivo

Kamila Mayara Sampaio Souza

Movimento Tapajós Vivo

REVISÃO

Amanda Faria Lima

Transparência Internacional - Brasil

Lindon Johnson Pontes Portela

GT-Infra

Thulio Manoel Costa de Oliveira

Transparência Internacional - Brasil

DIAGRAMAÇÃO

Kamila Mayara Sampaio Souza

Movimento Tapajós Vivo



O Corredor Logístico Tapajós-Xingu: Infraestrutura, Transparência e Governança

é um relatório analítico desenvolvido pelo Movimento Tapajós Vivo (MTV), em parceria com a Transparência Internacional - Brasil, que avalia o nível de transparência de dez intervenções de infraestrutura relacionadas à Hidrovia do Tapajós, à BR-163 e ao Corredor Logístico Tapajós-Xingu. A análise abrange empreendimentos em diferentes estágios de desenvolvimento, incluindo estudos de viabilidade, obras, serviços de monitoramento, dragagem e projetos voltados à ampliação da infraestrutura logística na Bacia do Tapajós.

A avaliação foi realizada com base na metodologia do [Guia Infraestrutura Aberta](#), desenvolvida pela Transparência Internacional - Brasil, que examina a disponibilidade e a qualidade das informações públicas ao longo do ciclo de vida dos empreendimentos, contemplando aspectos como planejamento, riscos socioambientais, participação social, contratação, execução e conclusão das intervenções.

Os resultados evidenciam um cenário de baixa transparência, com pontuação média de 27,75 pontos em um total de 100 pontos possíveis entre as intervenções analisadas. Embora tenham sido identificados avanços na divulgação de informações institucionais e de contratação, persistem lacunas significativas na publicidade de estudos técnicos, documentos ambientais, processos de Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI), informações sobre a execução dos empreendimentos e sua conclusão. Também foi constatada a fragmentação das informações entre diferentes sistemas governamentais, o que dificulta o acesso à informação e compromete o controle social.

Os achados evidenciam a necessidade de fortalecer os mecanismos de transparência ativa na gestão da infraestrutura logística na Amazônia, especialmente em uma região marcada pela elevada diversidade socioambiental e pela presença de povos indígenas, comunidades tradicionais e populações ribeirinhas potencialmente afetadas pelas intervenções. Ao final, o relatório apresenta recomendações voltadas ao aprimoramento da transparência, da participação social e da governança pública, contribuindo para processos decisórios mais transparentes, responsáveis e alinhados aos princípios da gestão democrática da infraestrutura.



SUMÁRIO

1. Introdução

5

2. Histórico e Contextualização

7

3. Metodologia

11

3.1 Módulos da metodologia do Guia Infraestrutura Aberta

11

3.2 Seleção das intervenções

12

3.3 Fontes de dados

13

3.4 Sistema de pontuação

13

3.5 Análise dos resultado

14

4. Resultados

14

4.1 Pontuação geral das intervenções analisadas

15

4.2 Resultados por módulo de avaliação

15

4.2.1 Módulo 1 – Diretrizes para Publicação de Dados e Informações

15

4.2.2 Módulo 2 – Planejamento

16

4.2.3 Módulo 3 – Fase Preliminar e Riscos Socioambientais

17

4.2.4 Módulo 4 – Consultas Livres, Prévias e Informadas (CLPI)

18

4.2.5 Módulo 5 – Fase Interna da Licitação

19

4.2.6 Módulo 6 – Fase Externa da Licitação

21

4.2.7 Módulo 7 – Execução Contratual e Monitoramento

23

4.2.8 Módulo 8 – Entrega da Obra

24

4.2.9 Módulo 9 – Fase Específica para Concessões e PPPs

25

5. Considerações Finais

29

Recomendações

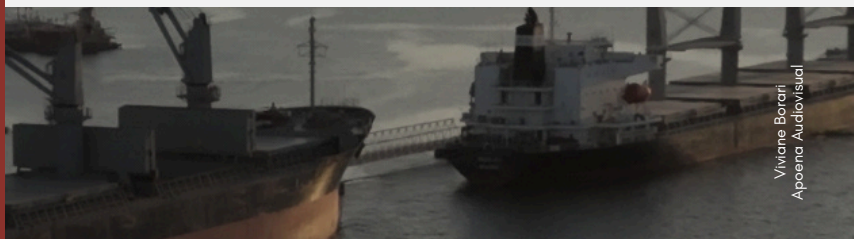
30

Referências

31

RELATÓRIO ANALÍTICO CORREDOR LOGÍSTICO TAPAJÓS-XINGU: INFRAESTRUTURA, TRANSPARENCIA E GOVERNANÇA

Análise da transparência nas etapas de planejamento, licenciamento, participação social, contratação e execução das intervenções na Hidrovia do Tapajós e na BR-163.



1. INTRODUÇÃO

A Bacia do Tapajós ocupa posição estratégica nas políticas nacionais de transportes e logística. Nas últimas décadas, a região foi progressivamente incorporada aos instrumentos federais de planejamento voltados à integração territorial e ao escoamento da produção destinada aos mercados nacionais e internacionais (BRASIL, 2020; BRASIL, 2024). Nesse contexto, a BR-163 e a Hidrovia do Tapajós desempenham funções complementares, conectando áreas produtoras do Centro-Oeste aos terminais portuários localizados em Miritituba e Santarém (BRASIL, 2020; RODRIGUES, 2021). Essa articulação integra um sistema multimodal contemplado por instrumentos como o Plano Nacional de Logística (PNL), o Planejamento Integrado de Transportes (PIT), o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o Programa Nacional de Desestatização (PND) e os estudos de estruturação de concessões conduzidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) (BRASIL, 2024; SEPPI/CC/PR, 2025).

Nesse contexto, o presente relatório foi elaborado pelo Movimento Tapajós Vivo (MTV), em parceria com a Transparência Internacional Brasil (TI Brasil), com o objetivo de avaliar o nível de transparência de intervenções de infraestrutura de transporte localizadas na Bacia do Tapajós

A pesquisa concentrou-se em dez intervenções, abrangendo empreendimentos hidroviários, rodoviários e logísticos associados à consolidação do Corredor Logístico Tapajós-Xingu, incluindo estudos de viabilidade, obras rodoviárias, serviços de monitoramento hidroviário, dragagens e projetos de infraestrutura voltados à navegabilidade e à circulação de cargas. Parte dessas iniciativas integra ou possui relação direta com empreendimentos priorizados pelo Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), evidenciando sua importância para a agenda federal de infraestrutura e logística.

Este relatório avalia a transparência de dez intervenções de infraestrutura que integram o Corredor Logístico Tapajós-Xingu, um dos principais eixos do Arco Norte, e que vêm transformando a dinâmica territorial, logística e socioambiental da Bacia do Tapajós.

A crescente centralidade da Amazônia nas estratégias nacionais de infraestrutura reforça a necessidade de mecanismos capazes de assegurar transparência, acesso à informação e participação social ao longo do planejamento, da implementação e do monitoramento desses empreendimentos.



As intervenções analisadas neste relatório produzem efeitos que extrapolam a dimensão estritamente logística, influenciando padrões de uso e ocupação do território, dinâmicas econômicas regionais e relações entre infraestrutura, recursos naturais e populações locais (CASTRO, 2012). Nesse sentido, compreender a qualidade das informações disponibilizadas pelo poder público constitui etapa fundamental para o fortalecimento da governança, do controle social e da gestão socioambiental desses projetos (TRANSPARÊNCIA INTERNACIONAL BRASIL, 2026).

Para a realização desta análise, foi aplicada a metodologia do Guia de Infraestrutura Aberta, desenvolvida pela Transparência Internacional Brasil, que avalia a disponibilidade e a qualidade das informações públicas ao longo das diferentes etapas do ciclo de vida dos empreendimentos. Os resultados revelam um cenário geral de baixa transparência nas intervenções analisadas. Embora tenham sido identificados avanços na divulgação de informações básicas relacionadas à identificação dos empreendimentos e aos processos de contratação, persistem lacunas significativas na disponibilização de estudos técnicos, documentos socioambientais, mecanismos de participação social, consultas às populações potencialmente afetadas e informações referentes ao monitoramento, à execução e à conclusão das intervenções.

As principais fragilidades concentram-se nos módulos relacionados aos riscos socioambientais, às Consultas Livres, Prévias e Informadas (CLPI) e à divulgação dos resul-

tados dos empreendimentos, evidenciando desafios para o fortalecimento da transparência e da governança da infraestrutura na região.

PRINCIPAIS LACUNAS IDENTIFICADAS:

1. Estudos técnicos pouco acessíveis;
2. Baixa disponibilidade de documentos socioambientais;
3. Mecanismos de participação social limitados;
4. Fragilidades nas Consultas Livres, Prévias e Informadas (CLPI);
5. Pouca transparência sobre execução, monitoramento e resultados.

Além desta introdução, o relatório está organizado em quatro seções principais. A primeira apresenta a contextualização histórica e institucional das intervenções analisadas, abordando a consolidação do Arco Norte, o desenvolvimento do Corredor Logístico Tapajós-Xingu e a integração entre rodovias, hidrovias, portos e demais infraestruturas logísticas que incidem sobre a Bacia do Tapajós. A segunda seção descreve os procedimentos metodológicos adotados para a seleção das intervenções e a aplicação dos indicadores de transparência. Na terceira seção são apresentados os resultados da avaliação, incluindo a análise comparativa das intervenções e o desempenho observado em cada módulo da metodologia. Por fim, a quarta seção discute as principais implicações dos resultados para a transparência, a participação social e a governança da infraestrutura na região, apresentando as considerações finais e recomendações para o aprimoramento do acesso à informação e do controle social sobre os empreendimentos analisados.

2. HISTÓRICO E CONTEXTUALIZAÇÃO

Grandes projetos de infraestrutura ocupam posição central nas estratégias de desenvolvimento econômico e integração territorial adotadas pelo Estado brasileiro. No contexto amazônico, esses empreendimentos são frequentemente apresentados como instrumentos para ampliar a competitividade logística, reduzir custos de transporte e fortalecer a inserção do país nos mercados internacionais. Entretanto, estudos apontam que a expansão da infraestrutura de transportes na região está associada a transformações significativas nos territórios, incluindo mudanças nos padrões de uso e ocupação da terra, pressões sobre ecossistemas e impactos sobre povos indígenas e comunidades tradicionais (CASTRO, 2012; VILELA et al., 2020).

A configuração atual do corredor logístico do Tapajós resulta de um processo histórico iniciado na década de 1970, com a abertura da Rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), concebida no âmbito das políticas federais de integração da Amazônia. A partir dos anos 1990 e, sobretudo, dos anos 2000, a expansão da produção de commodities agrícolas no Centro-Oeste intensificou a busca por rotas mais eficientes de escoamento, impulsionando a valorização estratégica dos rios amazônicos e a instalação de novos terminais portuários ao longo do Tapajós. Esse processo consolidou a região como uma das principais fronteiras logísticas do país e ampliou a centralidade da Amazônia nas estratégias nacionais de circulação de mercadorias (CASTRO, 2012).

As intervenções que compõem o Corredor Logístico Tapajós-Xingu não produzem apenas efeitos sobre a logística de transportes. Elas influenciam o uso e a ocupação do território, os ecossistemas amazônicos e os modos de vida de povos indígenas, comunidades tradicionais e populações ribeirinhas.

Historicamente, os rios amazônicos desempenham papel fundamental na mobilidade regional, na integração entre comunidades e na reprodução social, cultural e econômica de povos indígenas, comunidades tradicionais e populações ribeirinhas, constituindo importantes vias de circulação, subsistência e construção de identidades territoriais (PIMENTA, 2025). A partir das últimas décadas, esses cursos d'água passaram a ser progressivamente incorporados às políticas nacionais de infraestrutura e logística voltadas ao transporte de cargas em larga escala. No caso da Bacia do Tapajós, esse processo se intensificou com a consolidação dos corredores logísticos do Arco Norte e com a crescente valorização da hidrovia como alternativa estratégica para o escoamento da produção agropecuária do Centro-Oeste brasileiro, impulsionando a realização de estudos e intervenções voltadas à ampliação das condições de navegabilidade, incluindo ações de dragagem, sinalização, balizamento e remoção de obstáculos à navegação (BRASIL, 2016; RODRIGUES, 2021; BARTHOLOMEU et al., 2022).



Nesse contexto, ganhou força a consolidação do chamado Arco Norte, denominação utilizada para designar o conjunto de corredores logísticos voltados ao escoamento de commodities agrícolas e minerais por meio dos portos localizados nas regiões Norte e Nordeste do país. Estruturado a partir da integração entre rodovias, hidrovias, ferrovias, terminais de transbordo e complexos portuários, o Arco Norte passou a desempenhar papel estratégico na logística nacional ao oferecer rotas alternativas aos corredores tradicionalmente direcionados aos portos do Sul e Sudeste, reduzindo distâncias e custos de transporte para as áreas produtoras do Centro-Oeste (BRASIL, 2016; BARTHOLOMEU et al., 2022).

Inserida nesse processo, a Bacia do Tapajós tornou-se um dos principais eixos de expansão da infraestrutura logística nacional. A consolidação do corredor Tapajós-Xingu baseia-se na articulação entre a BR-163, os terminais portuários instalados em Miritituba e Santarém e a Hidrovia do Tapajós, formando um sistema multimodal voltado à movimentação de cargas em larga escala. A partir desse arranjo, o corredor passou a concentrar investimentos em obras rodoviárias, intervenções hidroviárias, estruturas de armazenagem, terminais portuários e estudos de concessão considerados estratégicos para a ampliação da capacidade de escoamento da produção agroexportadora (BARTHOLOMEU et al., 2022; RODRIGUES, 2021).

O Corredor Logístico Tapajós-Xingu consolidou a Bacia do Tapajós como um dos principais eixos de expansão da infraestrutura logística brasileira.

Nesse processo, a integração entre os sistemas rodoviário e hidroviário tornou-se um dos elementos centrais para a consolidação dos novos corredores de exportação na Amazônia. A estruturação da Hidrovia do Tapajós está diretamente associada ao corredor logístico da BR-163 (Cuiabá-Santarém), considerado um dos principais eixos de conexão entre as áreas produtoras de grãos do Centro-Oeste e os portos do Arco Norte. Nesse arranjo, a rodovia permite o transporte da produção agrícola, especialmente proveniente do estado do Mato Grosso, até os terminais de transbordo instalados em Miritituba, distrito de Itaituba (PA), de onde as cargas seguem por via fluvial pelos rios Tapajós e Amazonas em direção aos portos exportadores da Região Norte. A eficiência desse sistema depende da articulação entre diferentes modais de transporte, configurando um corredor logístico multimodal voltado ao escoamento de commodities para os mercados nacionais e internacionais (BRASIL, 2020).

A pavimentação da BR-163 e a expansão da infraestrutura portuária ao longo do rio Tapajós contribuíram para redefinir a dinâmica logística regional, ampliando a capacidade de movimentação de cargas e fortalecendo a participação do Arco Norte nas exportações brasileiras. Esse processo estimulou novos investimentos em terminais portuários, estruturas de armazenagem, serviços de navegação e projetos de infraestrutura associados ao corredor Tapajós-Xingu, consolidando a região como uma das principais fronteiras logísticas do país (CASTRO, 2012; VILELA et al., 2020).



A aprovação da Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013) acelerou a expansão da infraestrutura portuária privada na região. Entre 2014 e 2023, o Pará registrou crescimento expressivo nas autorizações para instalações portuárias, com destaque para o distrito de Miritituba, em Itaituba, que se consolidou como um dos principais pontos de transbordo de cargas do corredor. Atualmente, a região concentra operações de grandes empresas do setor logístico e do agronegócio, responsáveis pela movimentação de volumes crescentes de soja, milho, fertilizantes e outros insumos destinados ao mercado nacional e internacional (ANTAQ, 2023; COMEXSTAT, 2023).

Entre 2013 e 2023, o número de portos previstos, em construção ou em operação nos municípios de Itaituba, Santarém e Rurópolis passou de 20 para 41 empreendimentos, um crescimento de 105%, evidenciando a rápida expansão da infraestrutura logística associada ao Corredor Tapajós-Xingu (TERRA DE DIREITOS, 2024).

Entre as principais intervenções associadas a esse corredor destacam-se a pavimentação e manutenção da BR-163, a ampliação da infraestrutura portuária em Itaituba e Santarém, os estudos de concessão hidroviária conduzidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e as ações de dragagem e sinalização voltadas à consolidação da Hidrovia do Tapajós. Grande parte desses empreendimentos encontra-se vinculada a instrumentos federais de planeja-

mento e investimento, como o Plano Nacional de Logística (PNL), o Planejamento Integrado de Transportes (PIT), o Programa Nacional de Desestatização (PND) e o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), que identificam o corredor Tapajós-Xingu como um eixo prioritário para a ampliação da capacidade logística nacional (BRASIL, 2024; SEPPI/CC/PR, 2025).

Nesse contexto, intervenções voltadas à dragagem, sinalização, monitoramento da navegação e estudos de concessão da Hidrovia do Tapajós não podem ser analisadas de forma isolada. Elas integram um conjunto mais amplo de investimentos públicos e privados destinados à consolidação de uma rede logística articulada por rodovias, hidrovias, portos e outros empreendimentos estratégicos para o escoamento da produção agroexportadora brasileira (BRASIL, 2024).

Ao mesmo tempo, a expansão dessas infraestruturas incide sobre uma região marcada por elevada diversidade sociocultural e ambiental, onde vivem povos indígenas, comunidades ribeirinhas, quilombolas, pescadores artesanais, extrativistas e agricultores familiares cujos modos de vida mantêm estreita relação com os rios, as florestas e demais recursos naturais. Nesse contexto, os efeitos dos empreendimentos extrapolam a dimensão estritamente econômica, influenciando dinâmicas de ocupação territorial, acesso aos recursos naturais e formas de reprodução social das populações locais. Além dos impactos associados a obras específicas, diferentes estudos destacam a necessidade de conside-

rar os efeitos cumulativos e sinérgicos decorrentes da implantação articulada de rodovias, hidrovias, portos, ferrovias e demais infraestruturas que compõem os corredores logísticos amazônicos (CASTRO, 2012; VILELA et al., 2020).

A expansão do Corredor Logístico Tapajós-Xingu representa mais do que a implantação de infraestrutura: trata-se de um processo de transformação territorial que exige transparência, participação social e respeito aos direitos dos povos indígenas e comunidades tradicionais da Amazônia.

A pressão por novos investimentos estruturantes permanece em expansão. Projetos como a duplicação integral da BR-163 e a implantação da Ferrogrão (EF-170) indicam a continuidade do processo de adensamento logístico da região. Embora frequentemente apresentados como soluções capazes de aumentar a eficiência do transporte e reduzir emissões associadas à logística de exportação, estudos apontam que esses empreendimentos também podem intensificar processos de desmatamento, mudança do uso da terra e pressão sobre territórios tradicionais, reforçando a necessidade de avaliações integradas de seus efeitos socioambientais (CPI/PUC-RIO, 2020).

Diante desse cenário, a formulação, implementação e acompanhamento das intervenções de infraestrutura na Bacia do Tapajós têm mobilizado debates relacionados à governança pública, à gestão socioambiental, à participação social e à transparência dos processos decisórios. Organizações da sociedade civil, instituições de pesquisa, órgãos de controle e representantes de povos indígenas e comunidades tradicionais têm ressaltado a importância de fortalecer mecanismos de acesso à informação, controle social e participação efetiva das populações potencialmente afetadas, especialmente em um contexto de rápida expansão das infraestruturas estratégicas para o Arco Norte (TRANSPARÊNCIA INTERNACIONAL BRASIL, 2026).



Kamila Sampaio
Apoena Audiovisual

3. METODOLOGIA

Para avaliar o nível de transparência das intervenções de infraestrutura identificadas na Bacia do Tapajós, foi aplicada a metodologia proposta pelo Guia Infraestrutura Aberta, desenvolvido pela Transparência Internacional Brasil (LIMA; DOMINGUEZ; MORGADO, 2023). A metodologia foi concebida para avaliar a transparência de projetos de infraestrutura ao longo de seu ciclo de vida, considerando aspectos relacionados a disponibilidade e a qualidade das informações públicas, a gestão de riscos socioambientais, os processos de contratação e os mecanismos de participação social.

Foram analisadas dez intervenções de infraestrutura logística localizadas na Bacia do Tapajós, abrangendo empreendimentos hidroviários, rodoviários e estudos de viabilidade, serviços de monitoramento hidroviário, atividades de dragagem e outras iniciativas voltadas à ampliação das condições de navegabilidade. As intervenções encontram-se em diferentes estágios de desenvolvimento, desde fases preliminares de planejamento e elaboração de estudos até etapas de contratação e execução.

A metodologia do Guia Infraestrutura Aberta é composta por 99 indicadores, organizados em nove módulos que correspondem às diferentes fases do ciclo de vida dos empreendimentos. Esses módulos avaliam a transparência das informações relacionadas à identificação e à governança institucional, ao planejamento e à preparação dos projetos, à gestão de riscos socioambientais, às consultas e aos mecanismos de participação social, aos processos de contratação, à implementação, ao monitoramento e, quando aplicável, à prestação de serviços (Quadro 1).

MÓDULOS	ASPECTOS AVALIADOS
1.Diretrizes para a Publicação de Dados e Informações	Centralização das informações; usabilidade do portal; linguagem; transparência passiva; canal de denúncia.
2.Fase de Planejamento	Estudos que comprovam a viabilidade técnica, social, ambiental e econômica do empreendimento.
3.Fase Preliminar e Riscos Socioambientais	Estudos prévios; condições técnicas e de planejamento para execução do projeto; licenciamento ambiental prévio; audiências e consultas públicas relacionadas ao empreendimento.
4. Consultas Livres, Prévias e Informadas (CLPI)	Consulta e consentimento livre, prévio e informado de povos indígenas e comunidades tradicionais potencialmente afetadas.
5. Fase Interna da Licitação	Documentos preparatórios da licitação; projeto básico; projeto executivo; edital de licitação; propostas recebidas
6. Fase Externa da Licitação	Avaliação das propostas; seleção do vencedor; licenciamento ambiental para instalação; contratos; aditivos contratuais; informações sobre empresas contratadas.
7. Fase de Execução Contratual	Cronogramas e etapas da obra; monitoramento contratual; financiamento; reuniões com comunidades afetadas; execução de condicionantes e medidas mitigadoras.
8. Fase de Entrega da Obra	Cumprimento contratual; entrega do empreendimento; compensações financeiras e socioambientais.
9. Fase Específica para Concessões e PPPs	Instrumentos de planejamento; estudos de viabilidade; avaliação pelos Tribunais de Contas; acompanhamento da prestação do serviço.

Quadro 1 - Módulos e aspectos avaliados pela metodologia do Guia Infraestrutura Aberta.
Fonte: Adaptado de LIMA, DOMINGUEZ e MORGADO (2023).



Considerando os diferentes estágios de desenvolvimento das intervenções analisadas, os módulos da metodologia foram aplicados de forma compatível com a fase de desenvolvimento de cada empreendimento, conforme previsto pelo Guia Infraestrutura Aberta. Assim, as intervenções em fase de estudo ou planejamento foram avaliadas principalmente nos módulos relativos ao planejamento, à preparação dos projetos e à divulgação de informações. Nos casos em que os empreendimentos já se encontravam em contratação ou execução, a análise também contemplou os módulos referentes aos processos licitatórios, à gestão contratual, à execução física e ao monitoramento.

SELEÇÃO DAS INTERVENÇÕES

A seleção das intervenções analisadas foi realizada com base nos registros disponíveis no painel **ObrasGov** referentes à Bacia do Tapajós e vinculados aos setores de transporte, logística e navegação. Foram selecionadas dez intervenções de infraestrutura, contemplando diferentes tipologias de empreendimentos e distintas fases do ciclo de vida da infraestrutura, de modo a assegurar maior diversidade analítica e representar os principais investimentos que compõem o Corredor Logístico Tapajós-Xingu. O Quadro 2 apresenta a relação das intervenções analisadas e seus respectivos códigos de identificação no painel ObrasGov.

	INTERVENÇÃO		NATUREZA	OBJETO
1	ID-CIPI	53.15-02	Estudo	Estudos De Viabilidade Técnico-Econômica E Ambiental- Hidrovia Do Tapajós/Teles Pires/Juruena.
2	ID-CIPI	79.15-77	Estudo	Aprimoramento da infraestrutura hidroviária dos Rios Tapajós e Rio Madeira
3	ID-CIPI	353998.15-45	Estudo	Elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA e os Projetos Básico e Executivo de Engenharia de Sinalização de Margem, Balizamento, de Dragagem e de Derrocamento da Hidrovia do Tapajós/Teles Pires/Juruena.
4	ID-CIPI	33.15-12	Obra	Contratação de empresa especializada para prestação dos serviços de levantamento de dados e monitoramento hidroviário do rio Tapajós, em trecho situado entre Santarém/PA e Itaituba/PA.
5	ID-CIPI	47868.15-72	Estudo	Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica e Ambiental – EVTEA e a Elaboração dos Projetos Básicos e Executivos de Engenharia de Sinalização de Margem, Balizamento, de Dragagem e de Derrocamento da Hidrovia do Tapajós/Teles Pires/Juruena.
6	ID-CIPI	51699.15-00	Obra	Execução de dragagem emergencial de manutenção aquaviária da Hidrovia do Rio Tapajós (HN-106), compreendendo o trecho situado entre os municípios de Santarém e Itaituba, no Estado do Pará ligando os Portos de Itaituba/PA a área portuária de Miritituba (Santarém/PA).
7	ID-CIPI	1236.15-40	Obra	serviços de supervisão das obras de implantação e pavimentação na rodovia br-163/pa, trecho div. mt/pa - fronteira brasil-suriname, subtrecho entr. br-230(a)(fim do trecho pavimentado - campo verde) - entr. br-230(b) (rurópolis), segmento km 676,31 - km 788,98.
8	ID-CIPI	29671-15-97	Obra	Dragagem para obter profundidade necessária para o canal de Travessia situado na Hidrovia do Rio Tapajós, na travessia da BR-230 no município de Itaituba/PA.
9	ID-CIPI	29673.15-00	Obra	Supervisão da Dragagem rio Tapajós, na travessia da BR-230, no município de Itaituba/PA - Miritituba (Santarém/PA).
10	ID-CIPI	1215.15-37	Obra	Contratação integrada de empresa para o desenvolvimento dos projetos básico e executivo, a execução das obras e todas as demais operações necessárias e suficientes para entrega final de 06 pontes localizadas na br-163 mt/pa e br-230/pa.

Quadro 2 – Intervenções de infraestrutura selecionadas para análise na bacia do rio Tapajós.



FONTES DE DADOS

A coleta de dados foi realizada por meio de pesquisa documental em bases públicas de informação. Foram consultados o portal [ObrasGov](#), [Portal Nacional de Contratações Públicas \(PNCP\)](#), [Portal da Transparência do Governo Federal](#), [Portal Nacional de Licenciamento Ambiental](#), [Diário Oficial da União](#), [Portal de Licitações e Contratos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes \(DNIT\)](#), [ComprasNet](#), [Contratos.gov.br](#) e demais portais oficiais disponibilizados pelos órgãos responsáveis pelos empreendimentos. A coleta das informações ocorreu entre 07 de abril e 29 de maio de 2026, período no qual foram realizadas consultas sistemáticas aos portais e bases de dados selecionados. Considerou-se, para fins de análise, apenas a documentação disponibilizada publicamente até a data final da coleta. Essas plataformas foram utilizadas para localizar documentos técnicos, estudos de viabilidade, editais, contratos, aditivos, informações financeiras, processos de licenciamento ambiental e demais registros necessários à avaliação dos indicadores de transparência.

MÓDULOS AVALIADOS E SISTEMA DE PONTUAÇÃO

A análise teve como foco a transparência das informações acessíveis ao público, considerando sua disponibilidade, completude e acessibilidade. Nesse sentido, a aplicação da metodologia considerou os módulos compatíveis com a fase de desenvolvimento de cada intervenção. Os módulos e seus respectivos aspectos de avaliação encontram-se na Tabela 1, apresentada acima.

A avaliação dos indicadores seguiu os critérios estabelecidos pelo Guia Infraestrutura Aberta. Para cada indicador foi atribuída uma pontuação correspondente ao nível de disponibilidade da informação nos portais públicos consultados. Assim, os indicadores compatíveis com a fase de desenvolvimento de cada intervenção foram examinados quanto à sua efetiva disponibilidade e conteúdo. Nos casos em que informações ou documentos não foram localizados nos portais consultados, os respectivos indicadores receberam nota 0 cujas informações não foram localizadas ou não estavam disponíveis publicamente; nota 0,5 aos indicadores cujas informações estavam parcialmente disponíveis ou contemplavam apenas parte dos elementos requeridos; e nota 1 aos indicadores cujas informações estavam integralmente disponíveis e atendiam aos requisitos da metodologia.

Neste sentido, a ausência de pontuação máxima não implica necessariamente a inexistência do documento ou procedimento no âmbito administrativo, mas indica a indisponibilidade da informação para consulta pública, aspecto central para a avaliação da transparência das intervenções analisadas.

Para avaliações realizadas nos módulos, a pontuação final é calculada pela soma das pontuações obtidas em todos os seus indicadores de cada módulo. Esse valor é então multiplicado por 100 e dividido pela pontuação máxima dos módulos avaliados, resultando em uma pontuação padronizada em uma escala de 0 a 100, o que permite a comparação e interpretação dos resultados de forma objetiva. A fórmula está descrita no guia de transparência.



ANÁLISE DOS RESULTADOS

Após a atribuição das pontuações aos indicadores aplicáveis a cada intervenção, os resultados foram consolidados e classificados conforme os níveis de transparência estabelecidos pelo Guia Infraestrutura Aberta, apresentados no Quadro 3.

Os resultados foram classificados em três níveis de transparência: baixa transparência, média transparência e alta transparência, permitindo identificar o grau de abertura das informações e comparar o desempenho entre as obras e o resultado geral das intervenções analisadas.

TRANSPARÊNCIA	PONTUAÇÃO
Baixa	0 - 39
Média	40 - 69
Alta	70 - 100

Quadro 3 – Classificação dos níveis de transparência e faixas de pontuação, de acordo com o Guia Infraestrutura Aberta.

Além da análise individual de cada obra, foi calculada uma pontuação coletiva, correspondente ao desempenho agregado do conjunto das intervenções avaliadas. Para essa etapa, o cálculo foi realizado por meio da soma das pontuações obtidas em cada intervenção e dividida pelo número total de obras analisadas.

3. RESULTADOS

Os resultados aqui apresentados foram realizados com base nas planilhas individuais de avaliação elaboradas para cada uma das intervenções selecionadas, utilizando os indicadores previstos no Guia de Infraestrutura Aberta.

Para assegurar a rastreabilidade dos resultados e a transparência metodológica da pesquisa, o detalhamento das avaliações encontra-se **disponível nas planilhas de análise das intervenções**, as quais reúnem as evidências coletadas, as fontes consultadas, as pontuações atribuídas e as justificativas adotadas para cada indicador avaliado.



Acesse a base completa de dados por meio do QR Code ao lado!

A partir dessas informações, os resultados foram sistematizados e analisados de forma comparativa entre as intervenções, permitindo avaliar tanto o desempenho geral quanto o comportamento dos indicadores em cada módulo da metodologia. Essa abordagem possibilitou identificar padrões de divulgação de informações, lacunas de transparência e diferenças na disponibilidade de dados ao longo das distintas fases do ciclo de vida dos empreendimentos de infraestrutura analisados na bacia do rio Tapajós.

Inicialmente, foi calculada a pontuação individual das dez intervenções analisadas e, posteriormente, a média geral da amostra. Considerando uma pontuação máxima de 100 pontos, as intervenções alcançaram pontuações entre 20,03 e 32,27 pontos, com média de 27,85 pontos, conforme apresentado no Quadro 4. De acordo com os critérios de classificação do Guia Infraestrutura Aberta, essa pontuação enquadra o conjunto das intervenções analisadas na categoria de Baixa Transparência (0 a 39 pontos).



Os resultados indicam que, embora parte das informações relacionadas aos empreendimentos esteja disponível em portais públicos, persistem lacunas significativas na divulgação de documentos, estudos, contratos, informações socioambientais e mecanismos de participação social.

QUADRO 4 - PONTUAÇÃO GERAL DAS INTERVENÇÕES ANALISADAS

INTERVENÇÃO		NATUREZA	PONTOS
ID-CIPI 53.15-02	EVTEA do Rio Tapajós (HN-106, HN-107, HN-110)	Estudo	30,28
ID-CIPI 79.15-77	Aprimoramento da Infraestrutura Hidroviária dos Rios Tapajós e Madeira (Hn-106, Hn-117)	Estudo	28,89
ID-CIP 35398.15-45I	EVTEA do Rio Tapajós	Estudo	28,71
ID-CIPI 33.15-12	Plano de Monitoramento Hidroviário do Rio Tapajós (HN-106)	Obra	26,28
ID-CIPI 47868.15-72	EVTEA do Rio Tapajós	Estudo	28,71
ID-CIPI 51699.15-00	Dragagem do Rio Tapajós	Obra	32,27
ID-CIPI 1236.15-40	Supervisão das obras de implantação e pavimentação na rodovia BR-163 (MT/PA)	Obra	23,93
ID-CIPI 29671-15-97	Dragagem Travessia Situado na Hidrovia do Rio Tapajós	Obra	20,03
ID-CIPI 29673.15-00	Supervisão da Dragagem Rio Tapajós, na Travessia da BR-230, no Município de Itaituba/PA - Miritituba (Santarém/PA)	Obra	26,65
ID-CIPI 1215.15-37	Execução das obras na BR-163/MT-PA	Obra	31,73

Quadro 4 - A pontuação média de transparência foi de 27,75 pontos, o que enquadra o conjunto de intervenções na classificação de Baixa Transparência (0-39 pontos), segundo o Guia de Infraestrutura Aberta.

RESULTADOS POR MÓDULO DE AVALIAÇÃO

MÓDULO 1 – DIRETRIZES PARA PUBLICAÇÃO DE DADOS E INFORMAÇÕES

O Módulo 1 apresentou a maior pontuação média entre os módulos avaliados (94,44 pontos), sendo classificado como de **alta transparência**. Os resultados indicam que os órgãos públicos responsáveis pelas intervenções disponibilizam mecanismos básicos de acesso à informação, incluindo ferramentas de busca, filtros para localização de processos, contratos e licitações, além de canais formais para solicitação de informações, em conformidade com os princípios da transparência passiva previstos na legislação brasileira.

No âmbito deste módulo, o ObrasGov constituiu a principal plataforma para identificação e caracterização das intervenções analisadas, reunindo informações gerais como objeto, localização, situação da intervenção, valores previstos e órgão responsável. Entretanto, verificou-se que o portal funciona predominantemente como **um sistema de referência das obras, não concentrando a documentação técnica, administrativa e financeira necessária para compreender integralmente o ciclo de vida dos empreendimentos**.

Embora o ObrasGov disponibilizasse informações gerais sobre a intervenção, a localização dos contratos, editais, termos de referência e aditivos demandou consultas sucessivas em diferentes plataformas governamentais.



Ainda assim, documentos fundamentais, como o próprio EVTEA, não foram localizados em acesso público, evidenciando limitações na transparência documental mesmo em empreendimentos de elevada relevância estratégica.

Além disso, a utilização dos mecanismos de busca frequentemente depende do conhecimento prévio de informações específicas, como número do contrato, identificador da intervenção, número do processo administrativo ou dados da licitação. Em diversos casos, documentos essenciais para o acompanhamento dos empreendimentos não possuíam vínculos diretos entre os diferentes sistemas, dificultando sua localização e exigindo um esforço significativo para reconstituir o histórico documental das intervenções.

Assim, embora o portal aqui considerado disponha de ferramentas que atendam aos requisitos mínimos de transparência passiva, **a dispersão das informações entre múltiplas plataformas, a ausência de interoperabilidade entre os sistemas e a indisponibilidade de parte da documentação técnica comprometem a transparência efetiva dos empreendimentos.** Fatores estes que dificultam o acesso da sociedade às informações públicas e impõem obstáculos ao acompanhamento e ao controle social das intervenções de infraestrutura na bacia do rio Tapajós.

MÓDULO 2 – PLANEJAMENTO

No Módulo 2, a pontuação média obtida pelas intervenções avaliadas foi de 47,50 pontos, indicando média transparência. Esse resultado demonstra que parte significativa das informações relacionadas ao

planejamento dos empreendimentos encontra-se disponível em portais públicos, embora persistam lacunas importantes na divulgação dos documentos que fundamentam tecnicamente a concepção e a implementação dos projetos.

Entre os documentos mais frequentemente localizados destacam-se os Planos de Contratação Anual (PCA), planos setoriais, instrumentos de planejamento governamental e registros de inclusão das intervenções em programas estratégicos da administração pública, como o Plano Nacional de Logística (PNL), o Planejamento Integrado de Transportes (PIT) e, em alguns casos, o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC). Essas informações permitiram identificar a vinculação institucional das intervenções e compreender sua inserção nas políticas públicas voltadas ao desenvolvimento da infraestrutura hidroviária e rodoviária da bacia do rio Tapajós.

Por outro lado, **observou-se menor disponibilidade de documentos fundamentais para a avaliação da viabilidade dos empreendimentos**, como os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), termos de referência e demais estudos preparatórios. Um exemplo representativo refere-se às intervenções destinadas à elaboração do EVTEA e dos Projetos Básicos e Executivos da Hidrovia do Rio Tapajós. Apesar da identificação de diferentes contratos e sucessivos aditivos relacionados ao mesmo objeto, abrangendo distintos períodos de execução, não foi possível localizar o EVTEA correspondente em acesso público, limitando a compreensão das justificativas técnicas, econômicas, ambientais e sociais que subsidiaram o planejamento do empreendimento.



Situação semelhante foi observada na intervenção referente ao Plano de Monitoramento Hidroviário do Rio Tapajós, para a qual foi possível identificar sua vinculação aos instrumentos de planejamento governamental e localizar parte da documentação contratual. Entretanto, os estudos técnicos que fundamentaram a contratação e a definição do escopo do monitoramento não estavam integralmente disponíveis, restringindo a compreensão dos critérios adotados para sua implementação.

A **principal limitação identificada neste módulo**, portanto, não se refere necessariamente à inexistência desses documentos, mas à sua reduzida disponibilidade para consulta pública. Em diversos casos, há evidências de que os estudos foram elaborados e utilizados nos processos administrativos, porém permaneceram indisponíveis ou de difícil localização nos portais governamentais consultados.

Dessa forma, embora os instrumentos de planejamento institucional apresentem um nível razoável de transparência, a divulgação dos estudos técnicos que fundamentam as decisões de investimento ainda representa uma importante lacuna. **A indisponibilidade desses documentos limita a compreensão do processo de planejamento, dificulta a avaliação da consistência das decisões públicas e reduz a capacidade da sociedade de acompanhar, de forma qualificada, a implementação de empreendimentos estratégicos para a bacia do rio Tapajós.**

MÓDULO 3 – FASE PRELIMINAR E RISCOS SOCIOAMBIENTAIS

O **Módulo 3** apresentou média de **7,66 pontos, sendo classificado como de baixa transparência**. Esse resultado evidencia fragilidades significativas na divulgação de informações relacionadas aos riscos socioambientais e aos procedimentos preparatórios das intervenções analisadas na bacia do rio Tapajós.

Durante a pesquisa documental, observou-se grande **dificuldade na localização de estudos ambientais, relatórios técnicos e documentos associados aos processos de licenciamento ambiental**. Em grande parte das intervenções não foram encontrados Estudos de Impacto Ambiental (EIA), Relatórios de Impacto Ambiental (RIMA), pareceres técnicos, relatórios complementares ou outros documentos capazes de demonstrar, de forma integrada, a avaliação dos impactos ambientais e sociais dos empreendimentos.

Essa limitação foi particularmente evidente nas intervenções relacionadas aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e aos Projetos Básicos e Executivos da Hidrovia do Tapajós. Embora essas intervenções tenham como finalidade subsidiar técnica e ambientalmente a implantação da hidrovia, não foram localizados, em acesso público, os estudos ambientais que permitissem compreender os impactos avaliados, as alternativas consideradas ou as medidas propostas para mitigação dos riscos socioambientais. Situação semelhante foi observada na dragagem emergencial da Hidrovia do Tapajós e nas intervenções de dragagem e supervisão da travessia da BR-230 em Itaituba, para as quais também não foram encontrados documentos ambientais suficientes para acompanhar o processo de licenciamento e a avaliação dos impactos decorrentes das intervenções.



Também foi constatada escassez de registros públicos referentes à realização de audiências e consultas públicas. Em muitos casos, não foram localizados convites, atas, listas de presença ou documentos que evidenciassem a divulgação e a realização desses processos participativos. Quando identificadas referências às audiências, estas estavam, em geral, restritas a notícias institucionais ou reportagens veiculadas na mídia, sem a correspondente disponibilização da documentação oficial produzida durante os processos participativos.

Outra dificuldade observada refere-se ao acesso às informações dos processos de licenciamento ambiental. Frequentemente, os sistemas de consulta exigem dados específicos, como número do processo administrativo ou protocolo do licenciamento, informações que normalmente não estão vinculadas aos registros disponíveis no ObrasGov, nos portais de contratos ou nos sistemas de licitação. Assim, mesmo quando foi possível identificar o empreendimento, o órgão executor ou o contrato correspondente, essas informações não eram suficientes para localizar os respectivos processos ambientais ou identificar, com segurança, o órgão licenciador responsável.

Os resultados demonstram que a baixa transparência observada neste módulo não decorre apenas da ausência de divulgação dos estudos ambientais, mas também da falta de integração entre os sistemas públicos que concentram informações sobre planejamento, contratação e licenciamento. Essa fragmentação dificulta o acompanhamento do processo de avaliação ambiental e limita a compreensão dos critérios técnicos que fundamentaram a implementação das intervenções.

Essa limitação torna-se particularmente relevante considerando que as intervenções analisadas se inserem em uma região de elevada sensibilidade socioambiental, caracterizada pela presença de povos indígenas, comunidades tradicionais, populações ribeirinhas e ecossistemas de elevada importância ecológica. Nesses contextos, a transparência dos estudos ambientais e dos processos de licenciamento constitui condição essencial para assegurar o controle social, qualificar o debate público e fortalecer a legitimidade das decisões relacionadas à implantação de empreendimentos de infraestrutura na bacia do rio Tapajós.

MÓDULO 4 – CONSULTAS LIVRES, PREVIAS E INFORMADAS (CLPI).

O Módulo 4 apresentou o pior desempenho entre todos os módulos avaliados, não registrando pontuação em nenhum dos indicadores analisados. Os resultados evidenciam a ausência de informações públicas relacionadas aos processos de Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI) nas intervenções estudadas, revelando uma importante lacuna de transparência em empreendimentos potencialmente capazes de produzir impactos socioambientais relevantes. Durante a pesquisa documental, não foram localizados planos de consulta, protocolos comunitários, acordos, atas de reuniões, registros de devolutivas ou quaisquer outros documentos que demonstrassem a realização de processos formais de consulta junto a povos indígenas e comunidades tradicionais potencialmente afetadas pelas intervenções. Em razão dessa ausência sistemática de informações, todos os indicadores aplicáveis deste módulo receberam pontuação nula.



Em alguns casos, foram identificadas referências em reportagens, manifestações de organizações da sociedade civil e comunicados institucionais que apontavam questionamentos sobre a inexistência ou insuficiência dos processos de consulta. Destaca-se o caso da dragagem do rio Tapajós, cuja proposta foi objeto de contestação por parte de povos indígenas e de órgãos de controle, culminando na revogação do edital. Contudo, mesmo nessas situações, não foram encontrados documentos oficiais que permitissem verificar a realização, o alcance ou os resultados de eventuais processos participativos.

Os resultados observados revelam não apenas uma deficiência de transparência, mas também fragilidades nos mecanismos de participação social que deveriam integrar o ciclo de planejamento e implementação de empreendimentos de infraestrutura. Em uma região como a bacia do rio Tapajós, caracterizada pela presença de povos indígenas, comunidades ribeirinhas e outros grupos tradicionais diretamente vinculados aos recursos hídricos e aos territórios afetados, a disponibilização de informações sobre os processos de consulta constitui elemento essencial para assegurar legitimidade, controle social e qualidade das decisões públicas.

A ausência dessas informações dificulta a verificação do cumprimento de direitos participativos e reduz a capacidade da sociedade de acompanhar de forma efetiva os processos decisórios. Além disso, reforça uma dinâmica na qual os objetivos de expansão da infraestrutura e de promoção do desenvolvimento econômico tendem a ocupar posição central no debate público, enquanto os potenciais impactos sociais, culturais e ter-

ritoriais sobre as populações afetadas permanecem insuficientemente documentados e pouco transparentes. Nesse sentido, os resultados deste módulo corroboram diagnósticos recorrentes em avaliações de transparência de infraestrutura, que apontam a participação social como uma das etapas mais frágeis e menos transparentes do ciclo de investimentos públicos

MÓDULO 5 – FASE INTERNA DA LICITAÇÃO

O Módulo 5 apresentou pontuação média de 25,25 pontos, sendo classificado como de baixa transparência. Embora tenha sido possível localizar parte da documentação relacionada aos processos licitatórios, **foram identificadas lacunas significativas na disponibilização dos documentos técnicos e administrativos que fundamentam a contratação das intervenções analisadas.**

Das dez intervenções avaliadas, foi possível localizar sete contratos. Entre eles, observou-se que **três intervenções, embora registradas sob identificadores distintos no sistema ObrasGov, referem-se ao mesmo objeto:** a elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e dos Projetos Básicos e Executivos para a Hidrovia do rio Tapajós, no trecho entre Teles Pires e Juruena. As diferenças identificadas entre essas intervenções estão relacionadas principalmente aos períodos de vigência contratual e aos desdobramentos administrativos do empreendimento, indicando a continuidade de um mesmo processo de planejamento ao longo de vários anos.

A identificação desses vínculos evidencia a existência de sucessivas contratações, aditivos e prorrogações destinados ao desenvolvimento dos estudos da hidrovia.



Entretanto, chama atenção o fato de que, apesar da longa duração desses contratos e do expressivo volume de recursos públicos destinados à elaboração dos estudos, **não foram localizados os produtos finais correspondentes, especialmente os EVTEAs, em plataformas públicas de fácil acesso.** Trata-se de uma lacuna relevante de transparência, considerando que esses estudos constituem a principal base técnica para justificar a viabilidade econômica, ambiental e social de empreendimentos de infraestrutura e orientar as decisões posteriores de licenciamento, contratação e execução.

A disponibilidade dos documentos preparatórios da licitação também se mostrou limitada. Das dez intervenções analisadas, foram localizados apenas quatro editais de licitação, todos acompanhados de seus respectivos termos de referência. A divulgação dos projetos básicos foi ainda mais restrita, sendo identificada em apenas duas intervenções. Como resultado, **somente esses dois empreendimentos disponibilizavam, de forma acessível ao público, o conjunto mínimo de documentos necessários para compreender o processo de planejamento e contratação:** a Execução da Dragagem Emergencial do Rio Tapajós e os Serviços de Supervisão das Obras de Implantação e Pavimentação da Rodovia BR-163/PA.

Por outro lado, não foram localizados projetos executivos, Anotações de Responsabilidade Técnica (ARTs), registros dos responsáveis técnicos ou outros documentos complementares que permitissem verificar detalhadamente as especificações dos empreendimentos. Em diversos casos, foram encontrados apenas avisos de licitação, atos

convocatórios ou extratos resumidos dos processos, sem a disponibilização integral da documentação que embasou a contratação.

Outro aspecto relevante refere-se à divulgação dos contratos sem a correspondente disponibilização dos documentos que justificaram sua celebração. Embora tenham sido localizados sete contratos vinculados às intervenções analisadas, em alguns casos não foram encontrados os respectivos editais, termos de referência ou projetos básicos que permitissem compreender os critérios técnicos, econômicos e administrativos que fundamentaram a contratação. Considerando que os contratos formalizam a aplicação de recursos públicos e estabelecem obrigações, valores, prazos e responsabilidades, **a ausência dos documentos preparatórios compromete a rastreabilidade das decisões administrativas e reduz as possibilidades de controle social sobre os investimentos realizados na bacia do rio Tapajós.**

Essa situação evidencia uma inversão na lógica da transparência pública. Enquanto os documentos que formalizam a contratação são, em parte, disponibilizados, aqueles que fundamentam a própria decisão de contratar permanecem indisponíveis ou de difícil acesso. Assim, torna-se possível conhecer o resultado do processo administrativo, mas não os elementos técnicos que justificaram a escolha da solução adotada, limitando a avaliação da legalidade, da eficiência e da adequação dos investimentos públicos realizados.

Além da indisponibilidade de documentos essenciais, uma dificuldade recorrente durante a coleta de dados foi o acesso aos editais e demais documentos licitatórios de intervenções mais antigas. Foi o caso de inter-



venções iniciadas entre 2015 e 2018, os registros eram identificados nos mecanismos de busca dos portais consultados, indicando a existência dos documentos. Entretanto, ao acessar os respectivos links, eram frequentemente exibidas mensagens de erro, páginas indisponíveis ou avisos de manutenção dos sistemas, impossibilitando a consulta ao conteúdo integral dos arquivos.

Essa situação evidencia uma limitação adicional da transparência pública, relacionada não apenas à divulgação das informações, mas também à sua preservação e acessibilidade ao longo do tempo. Embora os registros dos processos permaneçam referenciados nos sistemas governamentais, a indisponibilidade dos documentos compromete a memória institucional dos empreendimentos, dificulta a reconstrução das decisões administrativas e enfraquece a possibilidade de acompanhamento histórico da aplicação dos recursos públicos.

De modo geral, os resultados demonstram que os avanços observados na divulgação de contratos e de informações básicas dos processos licitatórios ainda não são acompanhados pela disponibilização dos documentos estruturantes que sustentam as decisões de investimento. A ausência de projetos básicos, projetos executivos, ARTs, estudos de viabilidade e demais documentos técnicos limita a compreensão integral dos empreendimentos e reduz a capacidade da sociedade de acompanhar, avaliar e fiscalizar as escolhas realizadas pelo poder público. No caso das intervenções hidroviárias e rodoviárias da bacia do rio Tapajós, essa limitação assume especial relevância, uma vez que dificulta o escrutínio público sobre projetos que mobilizam elevados recursos financeiros, apresentam potencial de transfor-

mação territorial e produzem efeitos diretos sobre populações locais, povos indígenas, comunidades tradicionais e ecossistemas estratégicos da Amazônia.

MÓDULO 6 – FASE EXTERNA DA LICITAÇÃO

O Módulo 6 apresentou pontuação média de 17,36 pontos, sendo classificado como de baixa transparência. Os resultados evidenciam que, embora parte das informações relacionadas à formalização das contratações esteja disponível em bases públicas, permanecem importantes **lacunas na divulgação dos documentos que permitem acompanhar, de forma completa, o desenvolvimento dos processos licitatórios e a celebração dos contratos.**

Entre as intervenções avaliadas, as informações mais frequentemente localizadas referiam-se à identificação da empresa contratada, descrição do objeto, órgão contratante, vigência e valores contratados. Em alguns casos, especialmente por meio do Contratos.gov.br e do Portal da Transparência, foi possível acessar dados mais detalhados sobre os contratos e seus respectivos processos administrativos. A intervenção referente à contratação de empresa especializada para prestação de serviços de levantamento de dados e monitoramento hidroviário do rio Tapajós, entre Santarém e Itaituba, constitui um exemplo em que foi possível identificar informações relativas ao contrato, ao objeto e à empresa contratada, permitindo compreender parcialmente a formalização da contratação.

Entretanto, a disponibilização da documentação completa permaneceu bastante restrita. Em diversos casos foram encontrados apenas extratos contratuais ou registros resumidos, sem acesso à íntegra dos



contratos ou aos documentos que compõem o processo licitatório. Situação semelhante foi observada nas publicações do Diário Oficial da União, nas quais, em geral, estavam disponíveis apenas avisos, extratos ou atos administrativos, sem a documentação necessária para reconstruir todas as etapas da contratação.

Essa limitação também foi observada nas intervenções relacionadas aos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e aos Projetos Básicos e Executivos da Hidrovia do rio Tapajós, embora tenham sido localizados contratos e registros administrativos associados aos estudos, **não foram identificados documentos relativos às etapas formais da licitação**, como atas de julgamento, homologação, pareceres técnicos ou demais registros que permitissem compreender integralmente como se desenvolveu o processo licitatório ao longo dos sucessivos contratos.

Os indicadores relacionados às etapas formais da licitação apresentaram os menores níveis de transparência deste módulo. Informações referentes aos atos de homologação, composição das comissões ou agentes de contratação, atas de reuniões, pareceres técnicos, documentos de vistoria, planos ambientais, licenças de instalação, bem como os aditivos contratuais em sua íntegra, foram raramente localizados nos portais consultados. **A ausência desses documentos dificulta verificar os critérios utilizados na seleção das empresas contratadas, reduz a transparência do processo decisório e limita a rastreabilidade dos atos administrativos.**

Durante a coleta de dados, uma dificuldade recorrente foi a fragmentação das informações entre diferentes plataformas governamentais. Frequentemente, parte dos

dados encontrava-se disponível no ObrasGov, enquanto outras informações estavam distribuídas entre o Portal da Transparência, Contratos.gov.br, Compras.gov.br e o Diário Oficial da União. Mesmo utilizando diferentes combinações de palavras-chave, números de contrato, processos administrativos e identificadores das intervenções, muitas vezes não foi possível reconstruir integralmente o histórico das contratações em razão da dispersão ou indisponibilidade da documentação.

De forma geral, os resultados demonstram que a transparência da fase externa da licitação permanece concentrada na divulgação de informações gerais sobre as contratações, enquanto os documentos que permitem compreender como se desenvolveu o procedimento licitatório permanecem **pouco acessíveis ao público**. Dessa forma, ainda que seja possível identificar quem contratou, quem foi contratado e quais valores foram envolvidos, persistem dificuldades para acompanhar as decisões que antecederam a assinatura dos contratos e verificar a conformidade dos procedimentos adotados pela administração pública.

No contexto das intervenções de infraestrutura na bacia do rio Tapajós, essa limitação reduz significativamente a capacidade de fiscalização dos investimentos públicos. **Empreendimentos que mobilizam recursos expressivos e apresentam elevado potencial de transformação territorial exigem processos licitatórios transparentes e plenamente documentados, permitindo que órgãos de controle, pesquisadores e a sociedade acompanhem não apenas os resultados das contratações, mas também os critérios e procedimentos que conduziram às decisões administrativas.**



MÓDULO 7 – EXECUÇÃO CONTRATUAL E MONITORAMENTO

O Módulo 7 apresentou pontuação média de 12,96 pontos, sendo classificado como de baixa transparência. Os resultados evidenciam que a divulgação de informações durante a fase de execução dos empreendimentos permanece bastante limitada, restringindo a capacidade de acompanhar a aplicação dos recursos públicos, a evolução física das intervenções e o cumprimento das obrigações contratuais, ambientais e sociais assumidas pelos órgãos responsáveis.

De modo geral, as informações disponibilizadas concentram-se em dados básicos dos contratos, como identificação da empresa executora, localização da intervenção, vigência contratual, valores contratados e, em alguns casos, percentual de execução física registrado no painel ObrasGov. **Entretanto, esses registros não são acompanhados de documentação que permita compreender como os empreendimentos vêm sendo executados ao longo do tempo.**

Essa limitação foi observada, por exemplo, na intervenção referente à execução da dragagem emergencial de manutenção aquaviária da Hidrovia do rio Tapajós. Embora tenham sido localizadas informações sobre o contrato e sobre a execução financeira do empreendimento, não foram identificados relatórios de acompanhamento da obra, registros de medições, relatórios de fiscalização, documentos relativos ao monitoramento ambiental ou informações que permitissem avaliar a execução das condicionantes ambientais eventualmente estabelecidas para a intervenção.

Situação semelhante foi identificada na intervenção referente à supervisão da dragagem do rio Tapajós na travessia da BR-230, em Itaituba/Miritituba. Apesar da existência de contratação específica para su-

pervisão dos serviços, **não foram localizados relatórios técnicos, pareceres de fiscalização, registros de inspeções ou documentos que demonstrassem as atividades efetivamente desenvolvidas durante o acompanhamento da execução contratual.**

De forma geral, não foram localizados programas de integridade, relatórios de auditoria, registros de sanções ou multas, cronogramas atualizados de execução, boletins de medição, registros fotográficos das obras, atas de reuniões com populações potencialmente afetadas, relatórios de monitoramento ambiental, informações sobre a execução de condicionantes, termos de compromisso de compensação ambiental ou outros documentos capazes de demonstrar o acompanhamento sistemático das intervenções ao longo de sua execução.

Mesmo em intervenções de maior porte, como a contratação integrada para elaboração dos projetos e construção de seis pontes nas rodovias BR-163/MT-PA e BR-230/PA, não foram identificados documentos que permitissem acompanhar, de forma contínua, a evolução da execução contratual, as medições realizadas, as eventuais alterações ocorridas durante a obra ou o atendimento das obrigações ambientais previstas para o empreendimento.

A ausência dessas informações compromete significativamente a transparência da fase de execução, uma vez que impede verificar se os serviços foram executados conforme o planejamento originalmente previsto, se os recursos públicos foram aplicados de forma eficiente e se as medidas ambientais e sociais foram efetivamente implementadas.

No contexto das intervenções de infraestrutura na bacia do rio Tapajós, essa limitação assume



importância ainda maior. Trata-se de atividades com elevado potencial de transformação territorial e de geração de impactos socioambientais, cujos efeitos ultrapassam a dimensão estritamente física das obras. **A indisponibilidade de relatórios de fiscalização, monitoramento ambiental e acompanhamento das condicionantes reduz a capacidade de controle social sobre a execução dos empreendimentos e dificulta a verificação do cumprimento das obrigações assumidas pelo poder público e pelas empresas contratadas, fragilizando a accountability e a governança dos investimentos realizados na região.**

MÓDULO 8 – ENTREGA DA OBRA

O Módulo 8 apresentou pontuação média de 3,27 pontos, sendo classificado como de baixa transparência. Esse resultado evidencia a reduzida disponibilidade de informações relacionadas ao encerramento das intervenções analisadas e à comprovação do cumprimento das obrigações assumidas ao longo da execução contratual.

A aplicação deste módulo restringiu-se às intervenções que apresentavam indicadores compatíveis com a etapa de entrega da obra ou de encerramento do contrato. Foram avaliados aspectos como atendimento ao objeto contratado, relatórios finais de execução, implantação de programas ambientais, pareceres técnicos dos órgãos competentes, relatórios de vistoria, licenças de operação e informações sobre compensações financeiras decorrentes da infraestrutura, quando aplicáveis.

Entre as intervenções analisadas, apenas uma apresentou documentação capaz de comprovar formalmente sua conclusão: a contratação integrada para elaboração dos projetos e construção de seis pontes nas rodovias BR-163 (MT/PA) e BR-230 (PA), para

a qual foi localizado o Termo de Recebimento Definitivo. A existência desse documento permitiu verificar o encerramento da execução contratual e o recebimento definitivo do objeto pela administração pública.

Para as demais intervenções, **não foram localizados documentos que permitissem identificar, de forma clara, se os empreendimentos foram concluídos, interrompidos, cancelados ou permanecem em execução.** Uma exceção parcial refere-se à dragagem de manutenção da Hidrovia do rio Tapajós, cujo edital de licitação publicado em 2025 foi posteriormente suspenso em decorrência de questionamentos socioambientais e da mobilização de povos indígenas e comunidades potencialmente afetadas. Embora essa informação tenha sido identificada em documentos oficiais e comunicações institucionais, não foram encontrados registros que permitissem acompanhar, de forma integrada, os desdobramentos administrativos e técnicos posteriores à suspensão ou os impactos dessa decisão sobre o empreendimento.

A escassez de informações sobre a etapa de encerramento compromete a avaliação dos resultados efetivamente alcançados pelos investimentos públicos. Ainda que muitas atividades apresentem contratos formalizados, recursos empenhados e períodos de vigência definidos, a ausência de relatórios finais, pareceres técnicos, licenças de operação e documentos de encerramento impede verificar se os objetivos inicialmente propostos foram atingidos, se as condicionantes ambientais foram cumpridas e quais resultados foram efetivamente entregues à sociedade.

Outra limitação observada refere-se à **ausência de mecanismos que relacionem, de forma integrada, os documentos de conclusão aos respectivos contratos e intervenções.** Em geral, os sistemas consulta-



dos disponibilizam informações sobre a contratação e os investimentos realizados, mas não apresentam evidências que permitam acompanhar o encerramento dos empreendimentos, a execução das condicionantes ambientais, a emissão das licenças necessárias ou a avaliação dos resultados alcançados.

Os resultados deste módulo evidenciam uma fragilidade particularmente importante da transparência pública. Se nas fases iniciais do ciclo da infraestrutura ainda é possível localizar parte dos documentos relativos ao planejamento e à contratação, na etapa final praticamente desaparecem os registros que permitiriam avaliar a efetividade dos investimentos realizados. Essa descontinuidade documental impede verificar se os recursos públicos produziram os resultados esperados, dificulta a identificação dos impactos efetivamente gerados e limita a responsabilização dos atores envolvidos. **Em uma região de elevada sensibilidade socioambiental, como a bacia do rio Tapajós, a transparência sobre a conclusão das intervenções é indispensável para avaliar não apenas a entrega física, mas também o cumprimento dos compromissos ambientais e sociais assumidos ao longo de sua implementação.**

MÓDULO 9 – CONCESSÕES E PPPS

O Módulo 9 apresentou pontuação média de 13,63 pontos, sendo classificado como de baixa transparência. Os resultados demonstram que as informações disponibilizadas nesta etapa concentram-se predominantemente em registros financeiros e administrativos, enquanto permanecem escassos os documentos que permitiriam avali-

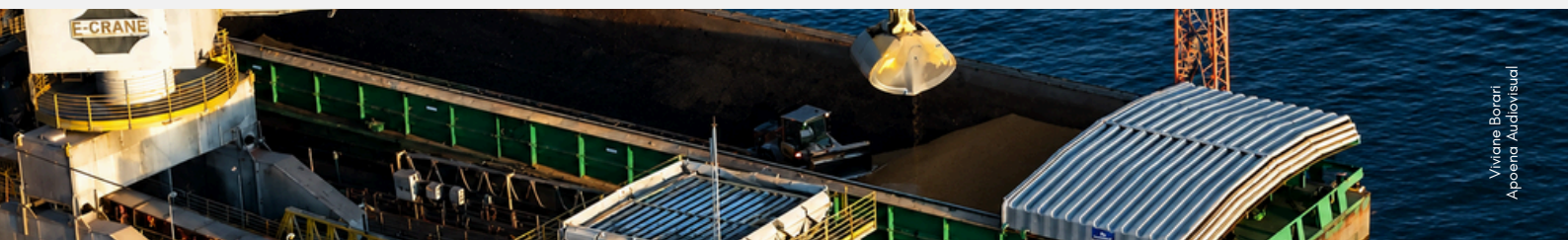
ar os resultados alcançados pelas intervenções e a efetividade da aplicação dos recursos públicos.

Entre os indicadores avaliados, foi possível localizar registros de pagamentos efetuados, informações sobre a execução orçamentária e financeira e relatórios institucionais elaborados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), especialmente por meio dos Relatórios de Gestão. Esses documentos permitiram identificar valores empenhados, liquidados e pagos, bem como informações gerais sobre o andamento de algumas intervenções.

Como exemplo, as intervenções relacionadas à elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e dos Projetos Básicos e Executivos da Hidrovia do rio Tapajós apresentaram registros financeiros que demonstram a continuidade da execução contratual ao longo de diferentes exercícios orçamentários. Entretanto, apesar da existência dessas informações, **não foram localizados documentos que permitissem avaliar os resultados produzidos pelos recursos investidos, como os produtos técnicos efetivamente entregues, avaliações de desempenho ou relatórios que demonstrassem o alcance dos objetivos inicialmente previstos.**

Situação semelhante foi observada na contratação dos serviços de levantamento de dados e monitoramento hidroviário do rio Tapajós, para a qual foram identificados registros financeiros e informações básicas sobre a execução contratual, mas não documentos que possibilitasse verificar de que forma os dados produzidos subsidiaram o planejamento hidroviário ou contribuíram para o aperfeiçoamento das políticas públicas voltadas à navegabilidade da região.

De modo geral, os indicadores relacionados à avaliação de desempenho, ao monitoramento



de metas, à mensuração de resultados e à prestação de contas mostraram-se pouco acessíveis ou inexistentes nos portais consultados. Também não foram localizados relatórios de avaliação pós-implantação, indicadores de desempenho dos empreendimentos ou documentos que permitissem verificar se os benefícios previstos durante o planejamento foram efetivamente alcançados.

Essa limitação evidencia que a prestação de contas permanece fortemente orientada ao acompanhamento da execução financeira dos contratos, em detrimento da divulgação de informações sobre os resultados gerados pelos investimentos públicos. Na prática, é possível identificar quanto foi contratado e quanto foi gasto, mas não quais transformações foram produzidas pelos empreendimentos, quais metas foram atingidas ou quais impactos ambientais, sociais e econômicos decorreram de sua implementação.

No contexto das intervenções de infraestrutura na bacia do rio Tapajós, essa lacuna reduz significativamente a capacidade de avaliar a efetividade das políticas públicas e de verificar se os recursos investidos contribuíram para os objetivos originalmente propostos. Em atividades de elevada complexidade socioambiental, a transparência não deve limitar-se à divulgação das despesas realizadas, mas também contemplar a demonstração dos resultados alcançados, dos benefícios efetivamente entregues à sociedade e dos impactos produzidos sobre os territórios e às populações diretamente afetadas.

RESULTADO DA APLICAÇÃO DO GUIA INFRAESTRUTURA ABERTA POR MÓDULO

MÓDULO	PONTUAÇÃO MÉDIA	CLASSIFICAÇÃO
Módulo 1 - Diretrizes para publicação de dados e informações	94,44	Alta transparência
Módulo 2 - Planejamento	47,5	Média transparência
Módulo 3 - Fase preliminar e riscos socioambientais	7,66	Baixa transparência
Módulo 4 - Consultas Livres, Prévias e Informadas (CLPI)	0	Baixa transparência
Módulo 5 - Fase interna da licitação	25,25	Baixa transparência
Módulo 6 - Fase externa da licitação	17,36	Baixa transparência
Módulo 7 - Execução contratual e monitoramento	12,96	Baixa transparência
Módulo 8 - Entrega da obra	3,27	Baixa transparência
Módulo 9 - Concessões e PPPs	13,63	Baixa transparência

Quadro 5 - Pontuação média e classificação de transparência por módulo do Guia Infraestrutura Aberta nas intervenções analisadas na Bacia do Tapajós.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A aplicação da metodologia do Guia Infraestrutura Aberta às dez intervenções de infraestrutura analisadas na bacia do rio Tapajós evidenciou um cenário predominante de baixa transparência ao longo do ciclo de vida dos empreendimentos. Embora tenham sido observados avanços na divulgação de informações institucionais básicas, como contratos, valores investidos, órgãos responsáveis e objetos das contratações, persistem lacunas significativas na disponibilização dos documentos técnicos, ambientais e administrativos que fundamentam as decisões de investimento público.

A análise dos nove módulos revelou um padrão consistente: a transparência tende a se concentrar nas etapas iniciais do processo, enquanto se reduz progressivamente nas fases relacionadas ao planejamento técnico, à gestão socioambiental, à participação social, ao acompanhamento da execução e à avaliação dos resultados.

Como consequência, permanecem pouco acessíveis documentos essenciais, como estudos de viabilidade, estudos ambientais, registros de Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI), relatórios de monitoramento, fiscalização e encerramento das intervenções, comprometendo a rastreabilidade das decisões e a efetividade do controle social.

Outro aspecto relevante refere-se à fragmentação das informações entre diferentes plataformas governamentais. A reconstrução do histórico das intervenções exigiu consultas simultâneas ao ObrasGov, Portal da Transparência, Contratos.gov.br, Compras.gov.br, Diário Oficial da União e páginas institucionais de diferentes órgãos.

Além disso, verificou-se a indisponibilidade de documentos em processos mais antigos, evidenciando que a transparência depende não apenas da publicação das informações, mas também de sua organização, preservação e acessibilidade ao longo do tempo.

As fragilidades identificadas tornam-se ainda mais relevantes no contexto das intervenções hidroviárias e rodoviárias da bacia do rio Tapajós, uma região marcada por elevada sensibilidade socioambiental e pela presença de povos indígenas, comunidades ribeirinhas e populações tradicionais. Nesses casos, a transparência ultrapassa a dimensão administrativa, constituindo um requisito para a participação social, a proteção de direitos e a legitimidade das decisões públicas.

As intervenções relacionadas à Hidrovia do rio Tapajós ilustram de forma expressiva essas limitações. Apesar da existência de contratos, estudos e investimentos públicos, permaneceram indisponíveis documentos fundamentais para compreender a fundamentação técnica, ambiental e social dos empreendimentos. A suspensão do edital de dragagem em 2025 demonstra que fragilidades na transparência e na participação social podem contribuir para a ampliação de conflitos e para a insegurança institucional na implementação de projetos estratégicos.

Os resultados obtidos convergem com diagnósticos da Transparência Internacional – Brasil ao demonstrar que as principais lacunas permanecem concentradas nas etapas mais sensíveis do ciclo da infraestrutura. Mais do que identificar a ausência de documentos específicos, esta pesquisa evidenciou um padrão de opacidade que acompanha desde o planejamento até a avaliação final das intervenções, restringindo a capacidade de fiscalização da sociedade e de acompanhamento da aplicação dos recursos públicos.



Por fim, conclui-se que fortalecer a transparência das intervenções de infraestrutura na bacia do rio Tapajós exige não apenas ampliar a quantidade de informações divulgadas, mas assegurar que toda a documentação produzida ao longo do ciclo de vida dos empreendimentos seja disponibilizada de forma completa, integrada e acessível. Em um território estratégico para a logística nacional e, ao mesmo tempo, de elevada relevância socioambiental, a transparência constitui condição indispensável para fortalecer a governança pública, ampliar a participação social e promover processos decisórios mais legítimos, responsáveis e comprometidos com o interesse público.

5. RECOMENDAÇÕES

As lacunas de transparência identificadas ao longo da aplicação do Guia Infraestrutura Aberta evidenciam oportunidades de aprimoramento nos mecanismos de divulgação de informações, integração de sistemas e disponibilização de documentos relacionados às intervenções de infraestrutura na bacia do rio Tapajós. As recomendações apresentadas a seguir têm como objetivo contribuir para o fortalecimento da transparência ativa, da governança pública e do controle social, considerando as atribuições institucionais dos principais órgãos envolvidos no planejamento, licenciamento, contratação, execução e monitoramento dos empreendimentos.

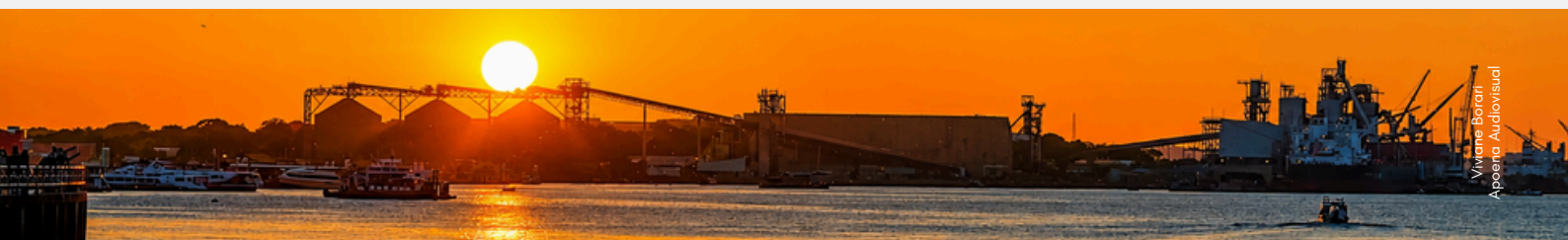
TRANSPARÊNCIA E ACESSO À INFORMAÇÃO

- Centralizar as informações relativas às intervenções de infraestrutura em plataformas integradas, permitindo a consulta por nome do empreendimento, contrato, processo administrativo ou código da obra.

- Consolidar o ObrasGov como plataforma central de acompanhamento dos empreendimentos, reunindo links para toda a documentação técnica, ambiental, contratual, regulatória e financeira produzida ao longo do ciclo de vida das intervenções.
- Promover maior integração entre plataformas governamentais, como ObrasGov, Portal da Transparência, Contratos.gov.br, Compras.gov.br, Diário Oficial da União e sistemas de licenciamento ambiental, reduzindo a fragmentação das informações.
- Garantir a preservação, atualização e disponibilidade permanente dos documentos históricos relacionados às intervenções, evitando a indisponibilidade de arquivos, contratos, editais e estudos técnicos em processos mais antigos.
- Disponibilizar informações em linguagem clara, acessível e organizada, facilitando a consulta por cidadãos, pesquisadores, órgãos de controle e comunidades potencialmente afetadas.

PLANEJAMENTO E LICENCIAMENTO AMBIENTAL

- Publicar integralmente os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs), estudos ambientais, termos de referência, projetos básicos, projetos executivos, pareceres técnicos e demais documentos que fundamentam a tomada de decisão dos empreendimentos.
- Ampliar a transparência dos processos de licenciamento ambiental, assegurando a divulgação de licenças emitidas, pareceres técnicos, programas ambientais, condicionantes, estudos complementares e relatórios de monitoramento.
- Disponibilizar informações claras sobre os critérios utilizados para priorização, seleção e planejamento das intervenções de infraestrutura logística.



- Promover maior integração entre o planejamento da infraestrutura, a gestão socioambiental e o ordenamento territorial, especialmente em regiões sujeitas à implantação simultânea de múltiplos empreendimentos.
- Permitir que os processos de licenciamento ambiental possam ser localizados por diferentes identificadores, como nome do empreendimento, contrato, órgão executor ou número da intervenção.

PARTICIPAÇÃO SOCIAL E CONSULTA LIVRE, PREVIA E INFORMADA (CLPI)

- Fortalecer os mecanismos de participação social desde as fases iniciais do planejamento dos empreendimentos.
- Divulgar publicamente planos de consulta, protocolos comunitários, atas, listas de presença, registros audiovisuais, devolutivas, acordos e demais documentos relacionados às Consultas Livres, Prévias e Informadas (CLPI), em conformidade com a Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho.
- Garantir ampla publicidade às audiências públicas e demais processos participativos, disponibilizando previamente materiais informativos e documentos técnicos que subsidiem a participação da sociedade.
- Assegurar que as informações sejam disponibilizadas em linguagem acessível e em formatos adequados aos diferentes públicos envolvidos.
- Dar transparência à forma como as contribuições apresentadas pela sociedade foram consideradas nos processos de tomada de decisão.

CONTRATAÇÃO E EXECUÇÃO

- Disponibilizar projetos básicos, projetos executivos, Anotações de Responsabilidade Técnica (ARTs), cronogramas físico-financeiros, boletins de medição, relatórios de fiscalização, relatórios de supervisão e demais documentos produzidos durante a execução contratual.
- Publicar informações atualizadas sobre contratos, aditivos, reajustes, paralisações, reprogramações, sanções e demais alterações ocorridas durante a execução dos empreendimentos.
- Ampliar a divulgação de auditorias, inspeções, fiscalizações e demais instrumentos de controle realizados pelos órgãos competentes.
- Publicar informações referentes ao monitoramento ambiental, à execução das condicionantes, às medidas de mitigação e compensação socioambiental e aos respectivos relatórios de acompanhamento.
- Garantir a rastreabilidade entre contratos, processos administrativos, licenciamento ambiental e documentos de execução, permitindo acompanhar todo o histórico das intervenções.

ENTREGA, MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS

- Publicar relatórios finais de execução, termos de recebimento provisório e definitivo, licenças de operação e demais documentos que comprovem a conclusão das intervenções.
- Disponibilizar informações sobre compensações socioambientais e financeiras, incluindo critérios de aplicação, execução e resultados alcançados.



- Publicar relatórios de avaliação dos investimentos realizados, contendo indicadores de desempenho, metas alcançadas, benefícios obtidos e impactos ambientais, sociais e econômicos observados após a implantação dos empreendimentos.
- Instituir mecanismos permanentes de monitoramento e transparência que permitam acompanhar os empreendimentos durante todo o seu ciclo de vida, desde o planejamento até a avaliação de resultados.
- Ampliar a divulgação de informações que demonstrem a efetividade dos investimentos públicos, permitindo verificar não apenas quanto foi investido, mas também quais resultados foram efetivamente entregues à sociedade.

A implementação dessas recomendações poderá contribuir para fortalecer a transparência, a integridade, a participação social e a accountability na gestão das intervenções de infraestrutura na Bacia do Tapajós. Em um contexto de expansão acelerada da infraestrutura logística na Amazônia, assegurar a divulgação tempestiva, completa e acessível das informações constitui condição essencial para qualificar os processos decisórios, ampliar o controle social e fortalecer a governança pública ao longo de todo o ciclo de vida dos empreendimentos.



Kamila Sampaio
Apoena Audiovisual

6. REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Anuário Estatístico Aquaviário. Brasília: ANTAQ, 2023.
- BARTHOLOMEU, Daniela Bacchi; PÉRA, Thiago Guilherme; COSTA, Everton Lima; ROCHA, Fernando Vinícius da. O protagonismo do Arco Norte na logística de exportação de grãos. *Agroanalysis*, Rio de Janeiro, v. 42, n. 7, p. 33-34, jul. 2022.
- BASTA, Paulo C.; HACON, Sandra de Souza. (Completar conforme a obra utilizada no texto.)
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Plano Nacional de Logística 2035. Brasília: Ministério da Infraestrutura, 2020.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Planejamento Integrado de Transportes (PIT). Brasília: Ministério dos Transportes, 2024.
- BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Arco Norte: um desafio logístico. Brasília: MTPA, 2016.
- CASTRO, Edna. Expansão da fronteira, megaprojetos de infraestrutura e integração regional na Amazônia. *Caderno CRH*, Salvador, v. 25, n. 64, p. 45-61, 2012.
- CLIMATE POLICY INITIATIVE (CPI); PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO (PUC-Rio). (Completar conforme a publicação utilizada.) 2020.
- COMEXSTAT. Sistema de Estatísticas de Comércio Exterior. Brasília: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, 2023.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Plano Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária (PADMA). Brasília: DNIT, 2025.
- GT INFRAESTRUTURA E JUSTIÇA SOCIOAMBIENTAL. Dragagem e a Hidrovia do Rio Madeira: uma análise crítica. Nota técnica. Maio de 2026. Disponível em: https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2026/06/NT-dragagem-madeira-Edital2025_12062026.docx.pdf. Acesso em: 22 jun. 2026.
- INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA). (Documento utilizado sobre a Hidrovia do Tapajós.) Brasília: Ibama, 2018.
- LIMA, Amanda Faria; DOMINGUEZ, Matheus; MORGADO, Rafael. Infraestrutura Aberta: um guia para a sociedade civil. São Paulo: Transparência Internacional Brasil, 2023. E-book. Disponível em: <https://transparenciainternacional.org.br/publicacoes/infraestrutura-aberta-um-guia-para-a-sociedade-civil/>. Acesso em: 22 jun. 2026.
- MARTINS, Pedro Sérgio Vieira; SCHRAMM, Franciele Petry; RAMOS, Lanna Paula (org.). Portos e licenciamento ambiental no Tapajós: irregularidades e violação de direitos. Santarém: Terra de Direitos, 2024.
- OLIVEIRA, Thulio Manoel de; LIMA, Amanda Faria. Transparência de Informações do Novo PAC. São Paulo: Transparência Internacional Brasil, 2026. E-book. Disponível em: <https://transparenciainternacional.org.br/publicacoes/transparencia-de-informacoes-do-novo-pac/>. Acesso em: 24 jun. 2026.
- ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). Convenção nº 169 sobre Povos Indígenas e Tribais. Genebra: OIT, 1989.
- PIMENTA, Karina Cunha. O rio que embaçou no horizonte: narrativas e percepções sobre os impactos urbanos da construção e operação do terminal da Cargill em Santarém-PA. 2025. 154 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia e Antropologia) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2025.
- RODRIGUES, Bernardo Salgado. Arco Norte: definição, consolidação e perspectivas dos corredores logísticos de exportação do Brasil. Brasília: Agência Nacional de Transportes Aquaviários, 2021.
- SECRETARIA ESPECIAL DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS DA CASA CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA (SEPPI/CC/PR). Qualificação da Hidrovia do Rio Tapajós no âmbito do Programa Nacional de Desestatização (PND). Brasília: SEPPI/CC/PR, 2025.
- SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE (SEMAS). (Documento utilizado sobre estiagens na Amazônia.) Belém: SEMAS, 2025.
- TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU). (Relatório de auditoria sobre governança do setor hidroviário.) Brasília: TCU, 2025.
- VILELA, Thais; HARB, Alfonso Malky; BRUNER, Aaron; ARRUDA, Vera Laísa da Silva; RIBEIRO, Vivian; ALENCAR, Ane Auxiliadora Costa; GRANDEZ, Annie Julissa Escobedo; ROJAS, Adriana; LAINA, Alejandra; BOTERO, Rodrigo. A better Amazon road network for people and the environment. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, v. 117, n. 13, p. 7095-7102, 2020.

REALIZAÇÃO:



**MOVIMENTO
TAPAJÓS
VIVO**

Movimento Tapajós Vivo
www.tapajosvivo.com.br

APOIO:



**TRANSPARÊNCIA
INTERNACIONAL**
Brasil

Transparência Internacional – Brasil
www.transparenciainternacional.org.br

GORDON AND BETTY
MOORE
FOUNDATION

Gordon and Betty Moore Foundation
<https://www.moore.org/>