

DESENVOLVIMENTO PARA QUEM? HIDROVIA ARAGUAIA-TOCANTINS E A PRODUÇÃO DE INJUSTIÇAS TERRITORIAIS

DEVELOPMENT FOR WHOM? THE ARAGUAIA-TOCANTINS WATERWAY
AND THE PRODUCTION OF TERRITORIAL INJUSTICES

Ciências Humanas, Ciências Sociais Aplicadas • 03/10/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/790989249](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/790989249)

Andrielle Leal da Silva¹

Loarena Leal Cruz²

Milene de Cássia Santos de Castro³

Marcel Assis Batista do Nascimento⁴

Karlla Zilda Vieira Tavares⁵

RESUMO

O artigo analisa a implantação da Hidrovia Araguaia-Tocantins no trecho paraense do rio Tocantins a partir das relações entre infraestrutura, desenvolvimento e justiça territorial. Tem como objetivo compreender de que modo o empreendimento produz ou potencializa processos de injustiça territorial, considerando as assimetrias na distribuição de benefícios, impactos e riscos, no reconhecimento das territorialidades e nas condições de participação e proteção das populações potencialmente atingidas. A pesquisa adota abordagem qualitativa, exploratória, bibliográfica e documental, articulando literatura científica, documentos institucionais, registros do licenciamento ambiental, manifestações do Ministério Público Federal e materiais produzidos por movimentos sociais e organizações locais. Os resultados evidenciam que os conflitos associados à hidrovia ultrapassam os impactos ambientais e envolvem diferentes capacidades de reconhecimento, participação e influência sobre as transformações do território. Observa-se que os benefícios logísticos operam em escalas mais amplas, enquanto parte dos riscos se concentra em comunidades diretamente dependentes do rio. Conclui-se que integração econômica e desenvolvimento territorial não são equivalentes e que a justiça territorial requer reconhecimento das territorialidades, participação efetiva e distribuição mais equitativa dos benefícios, riscos e possibilidades de decisão.

Palavras-chave: Hidrovia Araguaia-Tocantins; injustiça territorial; desenvolvimento territorial; justiça socioambiental; Amazônia.

ABSTRACT

This article analyzes the implementation of the Araguaia-Tocantins Waterway along the Pará stretch of the Tocantins River by examining the relationships among infrastructure, development,

and territorial justice. It aims to understand how the project produces or intensifies processes of territorial injustice, considering asymmetries in the distribution of benefits, impacts, and risks, the recognition of territorialities, and the conditions for the participation and protection of potentially affected populations. The study adopts a qualitative and exploratory approach based on bibliographic and documentary research, drawing on scientific literature, institutional documents, environmental licensing records, statements issued by the Brazilian Federal Public Prosecutor's Office (MPF), and materials produced by social movements and local organizations. The results show that conflicts associated with the waterway extend beyond environmental impacts and involve unequal capacities for recognition, participation, and influence over territorial transformations. The analysis indicates that logistical benefits operate on broader scales, while some of the risks are concentrated among communities that directly depend on the river. The study concludes that economic integration and territorial development are not equivalent and that territorial justice requires the recognition of territorialities, effective participation, and a more equitable distribution of benefits, risks, and decision-making opportunities.

Keywords: Araguaia-Tocantins Waterway; territorial injustice; territorial development; environmental justice; Amazon.

1. INTRODUÇÃO

O rio Tocantins ocupa posições distintas nos projetos de futuro construídos para o Estado do Pará. Na perspectiva da integração econômica, constitui eixo estratégico para a circulação de cargas e a conexão de áreas produtoras aos mercados nacionais e internacionais. Para as populações que vivem às suas margens, o rio integra as condições materiais e simbólicas de existência,

sustentando práticas de pesca, alimentação, mobilidade, trabalho e reprodução social. É nesse território, marcado pela coexistência de diferentes usos e interesses, que avança o projeto da Hidrovia Araguaia-Tocantins, concebido para ampliar a navegabilidade e o transporte de minérios, grãos e outros produtos. Intervenções como a derrocagem do Pedral do Lourenço e a dragagem do canal de navegação inserem o Tocantins em uma rede logística de maior escala, ao mesmo tempo que incidem sobre territórios historicamente vinculados ao rio.

No trecho paraense relacionado às intervenções mais intensas, comunidades ribeirinhas e outros grupos tradicionais vêm questionando sua participação nas decisões, a abrangência dos estudos ambientais e os possíveis efeitos das obras sobre a pesca, os recursos hídricos, a mobilidade e suas condições de permanência e reprodução social. Entre as controvérsias está o próprio reconhecimento das populações potencialmente atingidas, questão que alcança o licenciamento ambiental e o direito à Consulta Prévia, Livre e Informada. O conflito, assim, não se restringe aos impactos ambientais do empreendimento. Ele envolve quem participa das decisões sobre o rio, quais usos do território orientam sua transformação e como benefícios, custos e riscos são distribuídos entre sujeitos situados em diferentes escalas.

Essa leitura permite ultrapassar a oposição simplificada entre desenvolvimento econômico e proteção ambiental. A hidrovia coloca em contato uma racionalidade voltada à integração logística e territorialidades nas quais o Tocantins já desempenha funções produtivas, sociais e culturais. Neste artigo, a noção de injustiça territorial é utilizada para examinar as assimetrias que atravessam esse encontro, especialmente no reconhecimento das populações

atingidas, na distribuição dos efeitos do empreendimento e nas condições de participação nos processos decisórios. As controvérsias jurídico-institucionais são tratadas como parte dessa disputa territorial, e não como eixo independente.

A partir desse problema, pergunta-se: de que modo a implantação da Hidrovia Araguaia-Tocantins tem produzido ou potencializado processos de injustiça territorial no trecho paraense do rio Tocantins? O objetivo é analisar esses processos considerando as assimetrias na distribuição de benefícios, impactos e riscos, no reconhecimento das territorialidades e nas condições de participação e proteção das populações potencialmente atingidas. Para isso, o estudo contextualiza a hidrovia nas estratégias de integração logística e desenvolvimento regional, examina os conflitos associados ao empreendimento e analisa como reconhecimento, distribuição, participação e proteção territorial se articulam nesses processos.

A pesquisa adota abordagem qualitativa, exploratória, bibliográfica e documental. O corpus reúne literatura científica, documentos institucionais relativos ao empreendimento e ao licenciamento ambiental, manifestações do Ministério Público Federal, registros do Mapa de Conflitos envolvendo Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil e materiais produzidos por movimentos sociais e organizações locais. A análise articula território e justiça socioambiental, com atenção às formas de reconhecimento, à distribuição de benefícios e riscos e à participação nas decisões. Questões relacionadas ao licenciamento ambiental, à consulta prévia e à proteção das condições de reprodução social e territorial são examinadas transversalmente.

2. INFRAESTRUTURA, DESENVOLVIMENTO E DISPUTAS TERRITORIAIS NA AMAZÔNIA

2.1. Desenvolvimento, Infraestrutura e Apropriação Territorial

A expansão de infraestruturas na Amazônia não pode ser compreendida apenas como resposta a déficits de integração ou circulação. Ela participa de processos de apropriação e reorganização territorial nos quais agentes, atividades econômicas e escalas de decisão dispõem de capacidades distintas para definir usos e funções do espaço regional. Becker (1988) oferece uma referência central para essa leitura ao interpretar a fronteira amazônica como espaço social e político em transformação, atravessado por relações de poder, interesses e projetos distintos de futuro. Nessa perspectiva, redes de infraestrutura não são territorialmente neutras: ao favorecer determinados fluxos e conexões, também interferem nas formas de uso e apropriação do território.

Na Amazônia contemporânea, a expansão dos corredores de transporte acompanha atividades voltadas à produção e circulação de commodities. Monteiro e Bernardes (2024), ao analisarem o avanço recente da fronteira agrícola, destacam tanto a transformação de novos territórios pelo agronegócio quanto a atuação do Estado na estruturação de condições favoráveis a essa expansão. O território deixa, assim, de aparecer como simples suporte físico dos investimentos. Sua organização expressa escolhas políticas e econômicas que podem fortalecer determinados usos e colocar outros em posição subordinada.

Essa constatação exige cautela ao associar grandes infraestruturas ao desenvolvimento regional. Ampliação da circulação, redução dos custos de transporte e acesso a mercados podem produzir ganhos econômicos relevantes. A existência desses ganhos, porém, não informa, por si só, como seus efeitos serão territorialmente distribuídos. A questão passa a ser quem se apropria dos benefícios, onde se concentram os custos e quais sujeitos participam das decisões sobre as transformações do território. A crítica não recai sobre a infraestrutura em si, mas sobre a possibilidade de que interesses específicos sejam apresentados como expressão suficiente do desenvolvimento regional.

Essa tensão acompanha a própria trajetória da Hidrovia Araguaia-Tocantins. Teixeira Neto (2012) mostra que o projeto foi historicamente associado à ideia de “redenção econômica”, inicialmente de Goiás e Tocantins e, posteriormente, à integração de parcelas mais amplas do Centro-Oeste e da Amazônia. O autor também chama atenção para os problemas sociais e ambientais relacionados à adaptação dos rios à navegação e para seus possíveis efeitos sobre populações vinculadas a esses espaços. A persistência dessa narrativa mostra que a controvérsia sobre a hidrovia não se resume à sua viabilidade técnica; alcança a própria concepção de desenvolvimento que orienta a intervenção territorial.

No sudeste paraense, essa discussão se insere em uma trajetória marcada pela implantação de grandes projetos e pela conexão entre exploração de recursos naturais e mercados externos. Estudos sobre a Hidrovia Araguaia-Tocantins identificam a permanência de discursos que associam grandes empreendimentos a expectativas de progresso, enquanto atividades e necessidades ligadas às economias locais podem receber menor visibilidade. Infraestruturas

de circulação podem ampliar a integração econômica sem que seus benefícios se convertam automaticamente em melhoria das condições de vida nos territórios atravessados.

Isso não significa defender o isolamento dos territórios amazônicos ou estabelecer uma oposição entre economias locais e mercados externos. O ponto está nas condições em que essas conexões são produzidas. Fernandes *et al.* (2025) criticam políticas formuladas de maneira desterritorializada, nas quais particularidades ecológicas, econômicas e sociais tendem a ser subordinadas a estratégias setoriais mais amplas. Para os autores, políticas territorialmente sustentáveis precisam considerar as condições de produção e reprodução dos sistemas econômicos regionais e suas relações com os ambientes em que estão inseridos. Essa abordagem permite questionar intervenções definidas em escalas mais amplas quando elas atribuem funções ao território sem incorporar adequadamente sua diversidade social e ecológica.

Na Amazônia, essa questão ganha densidade porque rios, florestas, várzeas e áreas de uso comum não constituem apenas recursos disponíveis para novas funções econômicas. Eles participam de atividades produtivas, práticas de subsistência, relações comunitárias e formas de reprodução social. Ferreira *et al.* (2024), ao analisarem comunidades quilombolas paraenses, mostram como uso dos recursos naturais, identidade e organização territorial se articulam. Os autores também destacam relações específicas de povos indígenas, quilombolas, camponeses e ribeirinhos com o uso e a conservação da natureza, evidenciando formas de organização que não se reduzem ao valor econômico atribuído aos recursos.

A infraestrutura torna-se, assim, parte de uma disputa sobre quais funções serão priorizadas no território e quem participa dessa definição. No caso da Hidrovia Araguaia-Tocantins, o rio é simultaneamente projetado como eixo estratégico de circulação e utilizado como espaço de trabalho, mobilidade, alimentação e reprodução social. Mais do que contrapor economia e ambiente, interessa compreender as relações de poder que atravessam esse encontro e as condições em que diferentes usos do território são reconhecidos. É essa discussão que aproxima infraestrutura e desenvolvimento das categorias de território e justiça socioambiental.

2.2. Território, Territorialidades e Justiça Socioambiental

A análise dos conflitos associados à infraestrutura exige compreender o território para além de seus limites físicos, administrativos ou fundiários. Como discutido a partir de Becker (1988), sua produção envolve relações de poder e diferentes capacidades de apropriação e definição dos usos do espaço. O território abrange práticas de trabalho, circulação, acesso aos recursos, pertencimento e reprodução social; as territorialidades expressam as formas pelas quais diferentes grupos constroem e mantêm essas relações. Intervenções voltadas à integração econômica, por isso, não incidem sobre espaços vazios, mas sobre territórios previamente constituídos.

Ferreira *et al.* (2024), ao analisarem comunidades quilombolas amazônicas, mostram que território, identidade e recursos naturais se articulam a formas históricas de apropriação, organização comunitária, sobrevivência econômica e reprodução social. Essa relação ajuda a compreender por que os efeitos territoriais de um

empreendimento não dependem necessariamente do deslocamento físico das populações. Alterações no acesso e no uso de rios, áreas de pesca, florestas ou outros espaços de uso comum podem afetar atividades produtivas, circulação, alimentação e condições de permanência. Isso não implica conceber as territorialidades tradicionais como homogêneas ou imutáveis. Territórios mudam; o ponto central é observar em que condições essas mudanças ocorrem e quem dispõe de maior capacidade para orientá-las.

É nesse plano que território e justiça socioambiental se aproximam. Acselrad, Mello e Bezerra (2009) questionam a ideia de que riscos e danos ambientais atinjam indistintamente todos os grupos sociais. Sua distribuição acompanha desigualdades econômicas e políticas, fazendo com que determinados grupos possam suportar parcelas desproporcionais dos efeitos negativos de atividades e empreendimentos. A questão ambiental passa, então, a envolver não apenas degradação ou escassez de recursos, mas as relações que definem quem se beneficia de determinados usos da natureza e quem suporta seus custos.

A justiça ambiental envolve também participação. Na formulação discutida por Acselrad, Mello e Bezerra (2009), o tratamento justo pressupõe que nenhum grupo suporte parcela desproporcional das consequências ambientais negativas e que os sujeitos afetados tenham participação efetiva nas decisões. Essa perspectiva desloca a análise da simples identificação dos impactos para as condições sociais e políticas em que eles são produzidos e administrados. Em grandes infraestruturas, esse aspecto ganha relevância porque benefícios e custos podem operar em escalas distintas: ganhos logísticos alcançam agentes e espaços distantes, enquanto parte

dos riscos se concentra nos territórios diretamente submetidos às intervenções.

É a partir dessa articulação que este artigo mobiliza a noção de injustiça territorial. O conceito não substitui a justiça socioambiental; funciona como chave para examinar como desigualdades na distribuição de benefícios e riscos, no reconhecimento e no poder de decisão incidem sobre territórios socialmente construídos. A injustiça assume caráter territorial quando intervenções restringem usos e formas de apropriação, fragilizam condições de permanência ou reduzem a capacidade dos grupos de participar das decisões sobre espaços dos quais dependem para sua reprodução social. O problema não está na transformação territorial em si, mas nas condições assimétricas em que ela é produzida e legitimada.

O reconhecimento ocupa posição central nesse processo. Para participar das decisões e reivindicar proteção, uma população precisa ter reconhecidos sua existência, seus usos do espaço e suas relações com os recursos. Ferreira et al. (2024) mostram, ainda que em outro contexto amazônico, que o reconhecimento institucional do território se relaciona ao exercício de direitos coletivos, ao uso dos recursos e às formas próprias de organização. Não se trata, assim, de questão meramente cartográfica ou administrativa: os critérios utilizados para reconhecer territórios e sujeitos produzem efeitos concretos sobre participação, proteção e permanência.

Essa abordagem permite interpretar os conflitos em torno da Hidrovia Araguaia-Tocantins sem reduzi-los à oposição entre desenvolvimento e proteção ambiental. A análise passa a observar como a racionalidade logística se encontra com territorialidades já existentes e em que condições benefícios, riscos, reconhecimento e

poder de decisão são distribuídos nesse processo. É a partir dessa chave que serão examinadas as tensões entre o Tocantins projetado como corredor de circulação e o rio vivido como espaço de trabalho, mobilidade e reprodução social.

3. A HIDROVIA ARAGUAIA-TOCANTINS: ENTRE O CORREDOR LOGÍSTICO E O TERRITÓRIO DE VIDA

A Hidrovia Araguaia-Tocantins integra um projeto de articulação logística que conecta áreas produtoras do Centro-Oeste e do Norte aos sistemas portuários situados na porção setentrional do país. Na configuração apresentada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o sistema hidroviário compreende os rios Tocantins, Araguaia e das Mortes e apresenta potencial navegável de aproximadamente 3 mil quilômetros. No rio Tocantins, a conexão entre Marabá e a foz constitui trecho estratégico para o acesso ao sistema portuário paraense, incluindo o Porto de Vila do Conde. O próprio planejamento governamental caracteriza a hidrovia como uma das principais vias do corredor Centro-Norte, destacando seu potencial para o transporte de cargas agrícolas e minerais e para a conexão com mercados nacionais e internacionais (BRASIL, 2021).

Essa localização permite compreender que o projeto ultrapassa a escala do rio enquanto via regional de circulação. A hidrovia participa de uma rede logística mais ampla, articulada a rodovias, ferrovias e instalações portuárias destinadas a conectar áreas produtoras aos mercados consumidores. Estudos anteriores sobre o empreendimento já identificavam essa função ao situá-lo no Corredor Multimodal Centro-Norte e associá-lo ao escoamento da produção agrícola das regiões Norte e Centro-Oeste. A infraestrutura

hidroviária insere, portanto, o Tocantins em circuitos econômicos cuja escala ultrapassa os territórios diretamente atravessados pelo empreendimento.

Figura 1. Localização da Hidrovia Araguaia-Tocantins e do trecho analisado no estado do Pará.



Fonte: Confederação Nacional do Transporte - CNT, 2026

A hidrovia é um projeto de grande escala que revela profundas assimetrias territoriais e conflitos entre a lógica do grande capital e os direitos de comunidades historicamente vulnerabilizadas no Estado do Pará. Para essas comunidades tradicionais do Baixo Tocantins, o território não é apenas espaço físico ou recurso econômico, é o "lugar humano da vida", onde identidade e cultura se forjam em relação simbiótica com o rio.

3.1. A Territorialização da Infraestrutura e a Lógica do Corredor Logístico

A transformação do Tocantins em corredor de circulação permanente depende de intervenções destinadas a reduzir obstáculos à navegação comercial ao longo do ano. Entre eles está o Pedral do Lourenço, formação rochosa com aproximadamente 43 km de extensão no sudeste paraense. Durante a estiagem, seus afloramentos restringem a passagem de embarcações de maior porte. Dragagem e derrocamento integram, por isso, as intervenções previstas para ampliar a navegabilidade e favorecer o transporte da produção agrícola, mineral e pecuária.

A extensão do Pedral não corresponde, contudo, à área submetida ao derrocamento. Embora a formação rochosa alcance cerca de 43 km, a Licença de Instalação concedida em maio de 2025 para o trecho 2 autoriza intervenção em aproximadamente 35 km, entre Santa Terezinha do Tauiri e a Ilha do Bogéa. A distinção evita confundir a extensão da formação geomorfológica com a área diretamente submetida à remoção de rochas. As intervenções incluem ainda a dragagem de bancos de areia para melhorar as condições de navegação nos períodos de menor nível das águas (Sarges et al., 2025).

Nos documentos institucionais, essas obras são justificadas pela ampliação da eficiência do transporte hidroviário, redução dos custos logísticos e maior competitividade da produção brasileira. A intervenção física no rio responde, assim, às exigências de um sistema de circulação de maior escala, voltado ao transporte regular de grandes volumes de carga.

É nesse movimento que a infraestrutura se territorializa. A lógica do corredor atribui ao Tocantins uma função econômica específica e modifica suas condições materiais para adequá-lo a ela. Becker

(1988) já relacionava a expansão das redes de transporte na Amazônia à reorganização do espaço e à sua integração a circuitos econômicos mais amplos. A hidrovia atualiza essa dinâmica ao transformar a navegabilidade do rio em elemento estratégico de uma rede logística que ultrapassa a escala local.

Isso não torna a ampliação da navegabilidade, por definição, territorialmente injusta. A questão está em compreender quais usos do rio orientam sua transformação e como eles se relacionam com usos já existentes. Pesca, produção de alimentos, deslocamentos cotidianos e navegação local antecedem o empreendimento. A tensão surge quando a adequação do Tocantins a uma escala ampliada de circulação modifica as condições necessárias à continuidade dessas práticas.

3.2. O Rio Como Território de Vida

Para as populações que vivem às margens do Tocantins, o rio desempenha funções que não se reduzem ao transporte de mercadorias. Pesca, alimentação, deslocamento, trabalho e comercialização da produção dependem, em diferentes graus, das águas e de seus ambientes associados. Essa relação assume formas distintas entre comunidades ribeirinhas, quilombolas, povos indígenas e outros grupos tradicionais, mas tem em comum a vinculação entre as condições ecológicas do rio e atividades fundamentais à reprodução social e territorial.

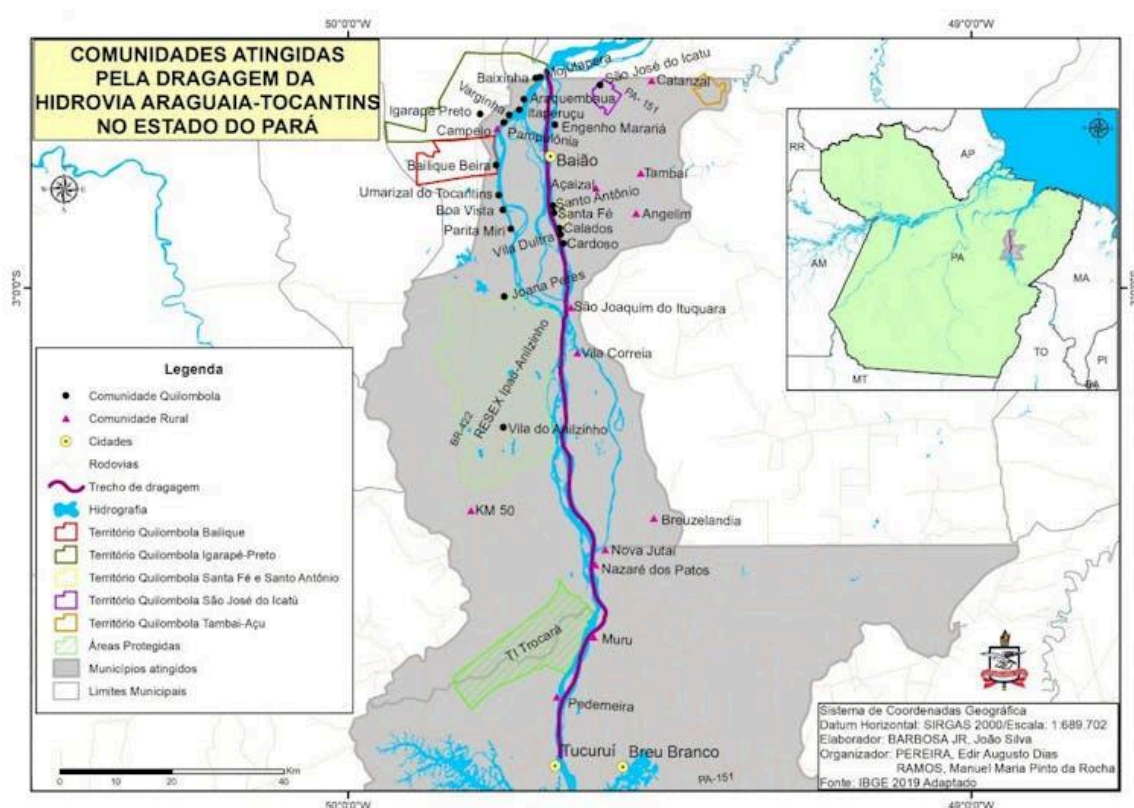
Essa relação pode ser observada na Comunidade Diamante, em Itupiranga. Sarges et al. (2025) mostram que o rio Tocantins e o Igarapé Vermelho integram atividades de pesca, transporte e produção local, de modo que alterações na dinâmica fluvial podem

repercutir simultaneamente sobre diferentes dimensões da vida comunitária. Nesse contexto, o rio não constitui apenas um recurso disponível para determinado uso econômico, mas integra relações de trabalho, mobilidade e permanência territorial.

A pesca evidencia particularmente essa dependência. No entorno do Pedral do Lourenço, áreas utilizadas para a atividade pesqueira coincidem com ambientes relevantes para a reprodução da fauna aquática, e registros relacionados ao empreendimento apontam mais de 30 pontos de pesca entre Itupiranga e Nova Ipixuna potencialmente sujeitos aos efeitos das intervenções. Sarges et al. (2025) registram ainda preocupações relacionadas aos possíveis efeitos do derrocamento sobre espécies de peixes e às alterações decorrentes da dragagem e do aprofundamento do canal sobre a dinâmica hídrica de igarapés e áreas de várzea. Trata-se de riscos cuja relevância territorial decorre da relação entre as condições ecológicas do rio e práticas de pesca, alimentação, mobilidade e produção.

Essas relações ultrapassam as comunidades ribeirinhas situadas no entorno imediato do Pedral. Ao longo do trecho paraense do Tocantins, comunidades quilombolas e povos indígenas também mantêm formas próprias de uso e dependência do rio. Entre os grupos mencionados nas fontes relacionadas aos conflitos da hidrovia estão comunidades quilombolas de municípios como Baião e Mocajuba e povos indígenas como os Akrãtikatêjê, da Terra Indígena Mãe Maria, e os Asuriní, da Terra Indígena Trocará. A presença desses diferentes sujeitos evidencia que os possíveis efeitos sobre pesca, mobilidade e acesso aos recursos incidem sobre territorialidades distintas, vinculadas, em diferentes graus, às condições ecológicas e sociais do Tocantins.

Figura 2. Comunidades e territórios localizados no trecho de dragagem da Hidrovia Araguaia-Tocantins no Pará



Fonte: Pereira *et al.* (2023).

As mobilizações em torno do empreendimento tornam visível essa diversidade territorial. Registros analisados indicam a organização de comunidades ribeirinhas, quilombolas, indígenas e outros grupos tradicionais em torno de demandas relacionadas aos usos do rio e às possíveis transformações decorrentes da hidrovia. Mais do que expressar uma oposição homogênea ao empreendimento, essas mobilizações evidenciam a reivindicação de que conhecimentos, práticas e relações territoriais sejam considerados nos processos que definem as transformações do Tocantins.

Corredor logístico e território de vida, portanto, não constituem realidades isoladas. O mesmo rio comporta diferentes usos, sujeitos e escalas de circulação. A tensão emerge quando uma dessas funções adquire capacidade institucional, econômica e técnica para reorganizar as condições em que as demais se realizam. A questão

não envolve apenas usos concorrentes do Tocantins, mas diferentes capacidades de fazer com que esses usos sejam reconhecidos no planejamento. É nesse encontro entre territorialidades, escalas e poder de decisão que a hidrovía se configura como uma questão territorial e conduz à análise das injustiças territoriais desenvolvida na seção seguinte.

4. A PRODUÇÃO DE INJUSTIÇAS TERRITORIAIS NO TRECHO PARAENSE DO TOCANTINS

Os conflitos associados à Hidrovía Araguaia-Tocantins não decorrem apenas dos impactos ambientais potenciais do empreendimento. Eles envolvem a forma como diferentes territorialidades são reconhecidas e incorporadas ao planejamento. No trecho paraense analisado, as intervenções alcançam espaços utilizados por comunidades cuja relação com o rio envolve pesca, agricultura, mobilidade, acesso a recursos e reprodução social.

A injustiça territorial pode ser observada, nesse contexto, nas assimetrias entre os sujeitos que se beneficiam da infraestrutura, aqueles que ficam mais expostos aos seus riscos e os que dispõem de capacidade efetiva para interferir nas decisões. A análise concentra-se em três aspectos articulados: reconhecimento territorial, distribuição de benefícios e riscos e participação nos processos decisórios. A separação é apenas analítica. O não reconhecimento de uma comunidade, por exemplo, pode comprometer sua inclusão nos estudos ambientais e, a partir daí, sua participação e o acesso a medidas de prevenção, mitigação ou compensação.

4.1. Reconhecimento Territorial e Invisibilização das Comunidades

O reconhecimento define, em grande medida, quem ingressa no campo institucional dos sujeitos potencialmente atingidos. Quando uma comunidade não aparece nos estudos ambientais ou seus usos do território são insuficientemente caracterizados, não está em jogo apenas uma lacuna cartográfica. Essa ausência pode repercutir sobre a identificação de impactos, as medidas de proteção e as possibilidades de participação.

A Comunidade Diamante, em Itupiranga, evidencia esse problema. Sarges et al. (2025) identificaram que ela não foi mencionada no EIA/RIMA do empreendimento e que não foram previstas medidas mitigadoras específicas para os possíveis efeitos sobre seus modos de vida. A comunidade mantém relações diretas com o rio Tocantins e o Igarapé Vermelho por meio da pesca, agricultura e deslocamento. Sua ausência no diagnóstico ambiental reduz, assim, a visibilidade institucional de usos territoriais que podem ser afetados pelas intervenções.

O caso mostra que a injustiça territorial pode começar antes da execução física da obra. Se determinados grupos e seus usos do território ficam fora da caracterização da área atingida, também podem permanecer fora da identificação dos impactos e das medidas destinadas a enfrentá-los. A definição de quem é atingido torna-se, por isso, parte substantiva do conflito.

A controvérsia ganha outra escala no entorno do Pedral do Lourenço. Amaral (2021) registra a organização de 19 comunidades situadas em municípios como Itupiranga, Novo Repartimento,

Jacundá e Nova Ipixuna, que reivindicam estudos mais detalhados, consulta e participação nas decisões relacionadas à hidrovia. Essas comunidades se reconhecem como integrantes de um território articulado pelas relações de uso e dependência do rio, cuja extensão não coincide necessariamente com os recortes administrativos ou técnicos adotados no planejamento do empreendimento.

Em 2025, essa demanda por reconhecimento voltou ao debate público. Registros do Ministério Público Federal, reproduzidos pelo Instituto Socioambiental, mostram comunidades reivindicando seu reconhecimento no território do Pedral como condição para o exercício do direito à Consulta Prévia, Livre e Informada. O MPF também defendeu que as comunidades tradicionais potencialmente atingidas fossem consideradas nos processos judiciais relacionados ao empreendimento.

A controvérsia revela um ponto decisivo: delimitar a área atingida também significa definir quem será reconhecido como atingido. Os critérios técnicos utilizados para estabelecer áreas de influência produzem efeitos concretos sobre quais grupos terão seus usos territoriais considerados e poderão acessar mecanismos de participação e proteção. A delimitação territorial, embora tecnicamente necessária, não é uma operação sem consequências sociais e políticas.

4.2. Distribuição Desigual dos Benefícios, Impactos e Riscos

A Hidrovia Araguaia-Tocantins é apresentada como alternativa para ampliar a circulação de cargas, reduzir custos logísticos e facilitar o escoamento da produção agrícola, mineral e pecuária. Esses benefícios potenciais não devem ser desconsiderados. Em estudo

sobre a percepção de agentes econômicos locais, Almeida (2004) identificou expectativas de dinamização econômica e social associadas ao empreendimento, ao mesmo tempo que registrou preocupações com possíveis perdas relacionadas à fauna, à flora e à qualidade da água. Benefícios econômicos e riscos ambientais, assim, aparecem simultaneamente nas percepções sobre a hidrovía.

Essa coexistência impede uma leitura na qual os atores locais sejam tratados como um bloco homogêneo contrário ao empreendimento. O problema está na forma como benefícios e riscos podem se distribuir pelo território. Ganhos decorrentes da redução dos custos de transporte e da ampliação dos fluxos comerciais alcançam agentes situados em diferentes escalas, enquanto alterações na pesca, nos recursos hídricos e na mobilidade tendem a incidir mais diretamente sobre populações que dependem do rio em suas atividades cotidianas.

Na Comunidade Diamante, pesca e agricultura integram as condições de subsistência, e o Tocantins e o Igarapé Vermelho participam da mobilidade local. Sarges et al. (2025) apontam riscos de redução da disponibilidade de peixes, mudanças na dinâmica hídrica e possíveis repercussões sobre irrigação e transporte fluvial. Esses riscos não equivalem a impactos já consumados, mas indicam que alterações ambientais podem alcançar atividades diretamente relacionadas à reprodução econômica e social da comunidade.

Os custos territoriais tampouco se restringem à renda ou à propriedade. Mudanças na disponibilidade de recursos pesqueiros, por exemplo, podem repercutir sobre alimentação, conhecimentos associados à pesca e relações comunitárias construídas em torno do

rio. Essa dimensão dificulta reduzir os efeitos do empreendimento a uma equivalência exclusivamente monetária.

A assimetria torna-se mais visível quando se comparam as escalas envolvidas. A hidrovía integra o Tocantins a circuitos econômicos nacionais e internacionais, enquanto parte dos riscos permanece concentrada nos espaços diretamente submetidos às intervenções. Não se trata de afirmar que os benefícios sejam exclusivamente externos ou inacessíveis às populações locais, mas de perguntar se aqueles mais expostos aos riscos participam das decisões e dos benefícios produzidos pela transformação do território.

4.3. Participação, Consulta Prévia e Justiça Procedimental

As assimetrias territoriais também aparecem na capacidade dos diferentes sujeitos de interferir nas decisões sobre o empreendimento. Para povos e comunidades tradicionais, essa questão envolve o direito à Consulta Prévia, Livre e Informada previsto na Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho.

No entorno do Pedral do Lourenço, a consulta tornou-se um dos principais pontos de controvérsia. Amaral (2021) registra que comunidades organizadas reivindicam participação e estudos específicos sobre seus territórios e atividades produtivas. A autora também chama atenção para a diferença entre audiência pública e consulta prévia: a realização de uma não substitui a outra, já que a consulta pressupõe um processo próprio de diálogo com os povos potencialmente afetados.

As condições de acesso à informação reforçam o problema. Moradores da Comunidade Diamante relataram não ter recebido

explicações diretas sobre a obra e afirmaram que parte das informações chegou por jornais ou pela circulação informal de notícias entre moradores (Sarges et al., 2025). A participação não depende, assim, apenas da existência formal de audiências ou outros espaços institucionais. Informação acessível e disponibilizada em momento oportuno interfere na capacidade de compreender os riscos, formular demandas e participar antes que decisões centrais estejam consolidadas.

Em 2025, o Ministério Público Federal voltou a defender que as comunidades tradicionais potencialmente atingidas fossem reconhecidas e ouvidas, com atenção particular aos possíveis efeitos sobre a pesca e à necessidade de aprofundamento dos estudos. A atuação do órgão reforça a conexão entre duas questões já identificadas neste artigo: ser reconhecido como potencialmente atingido e ter condições de participar das decisões.

A justiça procedimental não se esgota, desse modo, na abertura formal de espaços participativos. Sua efetividade depende da possibilidade de apresentar conhecimentos sobre o território, questionar a avaliação dos impactos e influenciar decisões antes que elas se tornem irreversíveis ou de difícil alteração. A consulta prévia ganha relevância precisamente por inserir os sujeitos potencialmente afetados no processo de decisão sobre intervenções capazes de alterar seus territórios.

As próprias manifestações comunitárias ajudam a compreender o alcance dessa reivindicação. Em documento reproduzido por Amaral (2021), representantes das comunidades do Pedral afirmam não serem contrários à hidrovia e reivindicam estudos, consulta e medidas que considerem efeitos de curto, médio e longo prazo,

inclusive para filhos e netos. A questão não se resume, então, a aceitar ou rejeitar o empreendimento. O conflito envolve as condições em que sua implantação é discutida, decidida e conduzida.

4.4. Controvérsias Jurídico-Institucionais e Proteção dos Territórios

As controvérsias jurídico-institucionais em torno da Hidrovia Araguaia-Tocantins integram a própria disputa territorial. O licenciamento ambiental precisa delimitar áreas de influência, identificar populações potencialmente atingidas e avaliar impactos para orientar medidas de prevenção, mitigação e compensação. Esses procedimentos são indispensáveis, mas seus recortes nem sempre coincidem com as formas pelas quais as populações usam, reconhecem e organizam seus territórios.

Esse descompasso torna-se relevante quando a delimitação institucional condiciona o acesso a mecanismos de proteção. Uma comunidade não reconhecida como potencialmente atingida pode encontrar maiores dificuldades para ter seus usos territoriais incorporados aos estudos, participar de processos específicos de consulta ou reivindicar medidas relacionadas aos efeitos do empreendimento. A controvérsia jurídica, nesse caso, não se separa da questão territorial: o reconhecimento institucional interfere nas condições concretas de exercício de direitos.

As reivindicações registradas no entorno do Pedral do Lourenço evidenciam essa relação. Amaral (2021) mostra que as comunidades acionaram instituições públicas em busca de reconhecimento, informação, estudos e consulta. Em manifestações mais recentes, o

Ministério Público Federal também questionou a consideração das comunidades tradicionais potencialmente atingidas e a necessidade de aprofundamento dos estudos relacionados aos seus modos de vida. O recurso a essas instituições mostra que a relação entre Estado e comunidades não pode ser interpretada apenas em termos de oposição. Órgãos públicos também constituem arenas mobilizadas pelos próprios sujeitos para disputar reconhecimento e proteção territorial.

A questão central, portanto, não é somente verificar o cumprimento formal das etapas do licenciamento. Interessa examinar se os instrumentos utilizados conseguem apreender relações territoriais que ultrapassam limites administrativos ou a proximidade física imediata das obras. Pesca, circulação fluvial e acesso a recursos podem conectar comunidades a espaços mais amplos do rio, fazendo com que os efeitos territorialmente relevantes não coincidam necessariamente com recortes definidos apenas pela localização da intervenção.

A proteção dos territórios depende, nesse sentido, da capacidade das normas e dos procedimentos institucionais de produzir efeitos sobre as decisões concretas do empreendimento. Reconhecer uma comunidade, permitir sua participação e considerar seus usos do território não são etapas periféricas do licenciamento quando as intervenções podem alterar as condições de sua permanência. É nessa passagem entre reconhecimento formal e proteção efetiva que as controvérsias jurídico-institucionais se conectam à injustiça territorial.

4.5. Justiça Intergeracional: Território, Rio e Permanência

As transformações associadas à Hidrovia Araguaia-Tocantins também apresentam uma dimensão temporal. Intervenções sobre o rio podem produzir efeitos que ultrapassam o período de implantação do empreendimento e interferir nas condições futuras de uso dos recursos, reprodução social e permanência das comunidades. A justiça territorial envolve, assim, não apenas a distribuição presente de benefícios e riscos, mas a possibilidade de continuidade das relações construídas entre populações e território.

Essa preocupação aparece nas próprias manifestações comunitárias. No entorno do Pedral do Lourenço, representantes das comunidades relacionam as mudanças previstas à continuidade de suas formas de vida e questionam seus efeitos sobre filhos e netos. Ao reivindicarem estudos detalhados e medidas de curto, médio e longo prazo, demonstram que sua preocupação não se restringe aos impactos imediatos das obras, mas alcança as condições futuras de permanência no território (Acrevita, 2020 apud AMARAL, 2021).

Essa dimensão ganha materialidade nas atividades que dependem da manutenção das condições ecológicas do rio e de seus afluentes. Na Comunidade Diamante, o Tocantins e o Igarapé Vermelho estão relacionados à pesca, à produção e à mobilidade, enquanto alterações na disponibilidade de peixes e na dinâmica hídrica são apontadas como riscos associados às intervenções previstas (Sarges et al., 2025).

A perspectiva intergeracional amplia, portanto, a pergunta sobre quem suporta os custos das transformações territoriais. Além das desigualdades entre grupos sociais no presente, determinadas escolhas podem transferir riscos para aqueles que dependerão futuramente dos mesmos recursos e espaços. Proteger as condições

de permanência no território envolve também preservar a possibilidade de que as próximas gerações utilizem o rio e participem da definição de seus próprios projetos de vida.

5. DESENVOLVIMENTO PARA QUEM? ENTRE BENEFÍCIOS LOGÍSTICOS E CUSTOS TERRITORIAIS

Perguntar “desenvolvimento para quem?” não significa negar a importância da infraestrutura para a Amazônia nem desconsiderar os ganhos que a ampliação da navegabilidade do Tocantins pode produzir. A questão é outra: quais interesses orientam a transformação do território, quem participa dessa definição e como os resultados dessa transformação são distribuídos. No caso da Hidrovia Araguaia-Tocantins, a promessa de integração logística convive com conflitos que mostram que eficiência econômica e desenvolvimento territorial não são necessariamente equivalentes.

A hidrovia projeta sobre o Tocantins uma função estratégica definida em escala nacional e vinculada à circulação de grandes volumes de mercadorias. O rio, contudo, já é produtivo antes de sua adequação ao corredor logístico. Produz alimento, sustenta a pesca, viabiliza deslocamentos, conecta comunidades e participa de economias locais. Essa constatação muda o ponto de partida da análise. Não se trata de inserir uma função econômica em um espaço improdutivo, mas de alterar a escala e a prioridade entre usos econômicos, sociais e territoriais que já coexistem no mesmo rio.

É justamente essa mudança de prioridade que torna insuficiente avaliar o empreendimento apenas por indicadores de navegabilidade, capacidade de transporte ou redução de custos. Esses parâmetros são relevantes para medir a eficiência logística,

mas dizem pouco sobre a capacidade da infraestrutura de produzir desenvolvimento nos territórios atravessados. Uma obra pode ser eficiente para o corredor de exportação e, ao mesmo tempo, gerar tensões nos lugares em que sua implantação modifica condições de pesca, circulação, acesso aos recursos ou participação nas decisões. O êxito em uma escala não assegura resultados equivalentes em outra.

Os conflitos analisados mostram que essa diferença de escala também é uma diferença de poder. Os benefícios esperados da hidrovia circulam por redes extensas e alcançam setores econômicos, empresas, produtores e sistemas portuários situados para além do espaço diretamente submetido às intervenções. Parte dos riscos, por sua vez, tende a adquirir localização concreta: comunidades, áreas de pesca, igarapés e trechos do rio nos quais as mudanças são materialmente experimentadas. A infraestrutura conecta territórios, mas não distribui automaticamente entre eles os benefícios e os custos dessa conexão.

Essa assimetria se torna mais evidente quando observamos quem consegue transformar sua relação com o rio em uma demanda reconhecida pelo planejamento. A circulação de cargas aparece desde o início como finalidade explícita do empreendimento e dispõe de indicadores, estudos técnicos, investimentos e estruturas institucionais voltados à sua viabilização. Já determinados usos locais precisam, em alguns casos, ser demonstrados pelas próprias populações para que sejam reconhecidos como territorialmente relevantes. O caso da Comunidade Diamante e as reivindicações das comunidades do Pedral do Lourenço mostram que a disputa não ocorre apenas entre diferentes usos do Tocantins, mas também

entre diferentes capacidades de tornar esses usos visíveis e politicamente considerados.

É nesse ponto que reconhecimento, distribuição e participação deixam de aparecer como problemas separados. Uma comunidade pouco reconhecida nos estudos pode ter seus usos do território insuficientemente considerados; essa insuficiência interfere na avaliação dos riscos e nas medidas de proteção; e a participação tardia ou limitada reduz sua capacidade de questionar os próprios critérios utilizados para definir quem e o que será afetado. A injustiça territorial não resulta, portanto, de um único impacto. Ela pode ser produzida por uma sequência de decisões que, tomadas separadamente como técnicas ou administrativas, acumulam efeitos sobre a capacidade de determinados grupos permanecerem e decidirem sobre o território.

Essa interpretação também exige evitar uma leitura simplificada das reivindicações comunitárias. As evidências analisadas não autorizam afirmar que as populações atingidas rejeitam, de maneira homogênea, a hidrovía ou a integração econômica. Ao contrário, manifestações registradas no entorno do Pedral incluem a afirmação de que as comunidades não são contrárias ao empreendimento, mas reivindicam estudos, consulta, reconhecimento e medidas de proteção (Amaral, 2021). A oposição entre “desenvolvimento” e “resistência”, portanto, explica pouco. O conflito está menos na existência da infraestrutura do que nas condições sob as quais um projeto de desenvolvimento adquire o poder de reorganizar territórios já ocupados, utilizados e significados por outros sujeitos.

Isso permite distinguir integração econômica de desenvolvimento territorial. A primeira pode ser demonstrada pela ampliação das conexões, dos fluxos e da capacidade de circulação. O segundo exige perguntar o que essas conexões produzem nos lugares atravessados por elas. Essa distinção dialoga com a crítica de Fernandes et al. (2025) às políticas desterritorializadas e com a compreensão de Becker (1988) do território amazônico como espaço atravessado por relações de poder e projetos distintos de apropriação. No caso analisado, porém, as evidências permitem avançar um passo: o problema não é simplesmente que o território seja integrado, mas que sua integração pode ocorrer sem que os sujeitos territorialmente implicados tenham capacidade equivalente de definir os termos dessa integração.

Sob essa perspectiva, “desenvolvimento para quem?” deixa de ser uma pergunta retórica. Ela funciona como critério de análise. Exige identificar quem participa das decisões, quais atividades são valorizadas, quais territorialidades são reconhecidas, onde se concentram benefícios e riscos e que possibilidades permanecem abertas às gerações futuras. A resposta não está em escolher entre circulação econômica e proteção territorial, mas em questionar uma concepção de desenvolvimento na qual a eficiência do corredor possa servir, por si só, como medida do sucesso da intervenção.

No Tocantins, o desafio é construir formas de integração capazes de reconhecer que o rio já integra territórios antes de integrar mercados. Se a hidrovia amplia a capacidade de circulação das mercadorias, o desenvolvimento territorial precisa ampliar também a capacidade das populações de permanecer, participar e influenciar o futuro dos espaços em que vivem. Sem essa

correspondência, corre-se o risco de produzir uma infraestrutura logisticamente integrada, mas territorialmente desigual.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da Hidrovia Araguaia-Tocantins mostra que os conflitos associados à sua implantação ultrapassam os possíveis efeitos ambientais das intervenções sobre o rio. No trecho paraense analisado, as controvérsias alcançam o reconhecimento das populações potencialmente atingidas, sua inclusão nos estudos ambientais, as condições de participação nas decisões e a distribuição territorial de benefícios e riscos. A produção de injustiças territoriais ocorre justamente quando essas dimensões se combinam e ampliam as assimetrias entre quem dispõe de maior capacidade para orientar a transformação do território e aqueles cujas condições de vida podem ser modificadas por ela.

Os resultados também afastam uma interpretação binária entre infraestrutura e comunidades locais. As evidências examinadas não permitem tratar as populações atingidas como um conjunto homogêneo contrário à hidrovia. Parte das reivindicações identificadas dirige-se às condições de implantação do empreendimento: reconhecimento, informação, estudos adequados às especificidades territoriais, consulta e medidas de proteção. O conflito não decorre simplesmente da coexistência entre diferentes usos do Tocantins, mas da desigual capacidade de fazê-los reconhecer e considerar nos processos que definem o futuro do rio. Nesse sentido, o estudo permite compreender a hidrovia como um processo de reordenamento territorial, no qual a ampliação da função logística pode modificar a prioridade e as condições de realização de usos já existentes.

Essa constatação reforça a necessidade de distinguir integração econômica de desenvolvimento territorial. Ampliar a navegabilidade e conectar áreas produtoras aos mercados pode gerar ganhos logísticos relevantes, mas esses resultados não são suficientes para avaliar os efeitos do empreendimento sobre os territórios atravessados. O desenvolvimento territorial exige considerar como benefícios, riscos e poder de decisão são distribuídos e se as populações que mantêm relações históricas e cotidianas com o rio encontram condições efetivas para participar das transformações que as alcançam. Na Amazônia, o desenvolvimento não pode ser medido apenas pela capacidade de fazer mercadorias circularem pelo território, mas também pelas condições oferecidas às populações para permanecer nele e participar da construção de seus futuros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACSELRAD, Henri; MELLO, Cecília Campello do Amaral; BEZERRA, Gustavo das Neves. *O que é justiça ambiental*. Rio de Janeiro: Garamond, 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/asoc/a/vHyNvjkBskByg3rcrFyhJLR/?lang=pt>. Acesso em: 15 de junho de 2026.

ALMEIDA, Alivínio de. *Hidrovia Tocantins-Araguaia: importância e impactos econômicos, sociais e ambientais segundo a percepção dos agentes econômicos locais*. 2004. 155 p. Tese (Doutorado em Economia Aplicada) – Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2004. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/11/11132/tde-24112004-090158/fr.html>. Acesso em: 05 de junho de 2026.

AMARAL, Doralice de Almeida. *(In)compatibilidade jurídica e viabilidade ambiental, social e econômica no território da Hidrovia Araguaia-Tocantins*. 2021. 65 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Instituto de Estudos em Direito e Sociedade, Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Marabá, 2021. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/11/11132/tde-24112004-090158/pt-br.html>. Acesso em: 05 de junho de 2026.

BECKER, Bertha K. Significância contemporânea da fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia brasileira. In: AUBERTIN, Catherine (org.). *Fronteiras*. Brasília, DF: Editora Universidade de Brasília; Paris: ORSTOM, 1988. p. 60-89. A edição consultada confirma Aubertin como organizadora, Becker como colaboradora e a coedição UnB/ORSTOM em 1988. Disponível em: https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_7/b_fdi_03_01/37776.pdf. Acesso em: 05 de junho de 2026.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *Hidrovia do Tocantins-Araguaia*. Brasília, DF: DNIT, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario/intervencao-em-hidrovias/hidrovias-1/hidrovia-do-tocantins-araguaia>. Acesso em: 05 de junho de 2026.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *Ibama emite Licença de Instalação ao DNIT para obra de derrocamento do Pedral do Lourenço*. Brasília, DF: DNIT, 26 maio 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/ibama-emite-licenca-de-instalacao-ao-dnit-para-obra-de-derrocamento-do-pedral-do-lourenco>. Acesso em: 05 de junho de 2026.

BRASIL. Ministério Público Federal. *Comunidades sob risco de impactos da hidrovia Araguaia-Tocantins (PA) reivindicam direito a serem ouvidas*. Belém: Ministério Público Federal, 11 abr. 2025. Disponível em: <https://www.mpf.mp.br/o-mpf/unidades/pr-pa/noticias/comunidades-sob-risco-de-impactos-da-hidrovia-araguaia-tocantins-pa-reivindicam-direito-a-serem-ouvidas>. Acesso em: 05 de junho de 2026.

FERNANDES, Danilo Araújo; COSTA, Francisco de Assis; FOLHES, Ricardo Theophilo; SILVA, Harley. *Transição ecológica e política de desenvolvimento regional na Amazônia: estratégias para a construção de um projeto de bioeconomia em bases territorialmente sustentáveis*. São Paulo: Centro de Pesquisa em Macroeconomia das Desigualdades – Made/USP, 2025. (Nota de Política Econômica, n. 70). Disponível em: <https://madeusp.com.br/wp-content/uploads/2025/06/npe70-transicaoecologica.pdf>. Acesso em: 06 de junho de 2026.

FERREIRA, Ynis Cristine de Santana Martins Lino; VASCONCELLOS SOBRINHO, Mário; VASCONCELLOS, Ana Maria de Albuquerque; CARVALHO, Josué de Lima. Autogovernança e práticas de autogestão socioambiental em comunidades quilombolas na Amazônia brasileira: ressignificando o conceito de *common pool resources*. *O Social em Questão*, Rio de Janeiro, v. 27, n. 59, 2024. DOI: 10.17771/PUCRio.OSQ.66466. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/5522/552277440011/>. Acesso em: 06 de junho de 2026.

MONTEIRO, Daniel Macedo Lopes Vasques; BERNARDES, Júlia Adão. Avanço do agronegócio na Amazônia: antecipação espacial, processos de espoliação na tentativa de criação da AMACRO e

expansão da fronteira agrícola. *Revista NERA*, Presidente Prudente, v. 27, n. 2, e10122, 2024. DOI: 10.47946/rnera.v27i2.10122. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/nera/a/mfft59BCzKMdbmV9nDZMt5j/?lang=pt>. Acesso em: 06 de junho de 2026.

PEREIRA, Edir Augusto Dias *et al.* A Amazônia na rota da colonialidade global: a Hidrovia Araguaia-Tocantins, conflitos de projetos, pluralidade de vozes/narrativas e perspectivas educativas. *Revista Española de Educación Comparada*, n. 43, p. 174-194, jul./dez. 2023. Disponível em: <https://revistas.uned.es/index.php/REEC/article/view/36658>. Acesso em: 06 de junho de 2026

SARGES, Beatriz Dutra; ALEMIDA, Edina Silva; PEREIRA, Airton dos Reis; BARROS, Cristiano Dias; MIQUELLUTI, David José; CAMPOS, Mari Lucia. Hidrovia Tocantins-Araguaia: o caso da comunidade ribeirinha Diamante município de Itupiranga, sudeste paraense. *Revista Latinoamericana Ambiente & Saúde*, v. 7, n. 2, especial, p. 168-175, 2025. O artigo confirma autoria, edição e página inicial. Disponível em: <https://rlas.uniplaclages.edu.br/index.php/rlas/article/view/169>. Acesso em: 26 de julho de 2026

TEIXEIRA NETO, Antônio. A propósito da Hidrovia Araguaia-Rio das Mortes-Tocantins. *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science*, Anápolis, v. 1, n. 2, 2012. Disponível em: <https://periodicos.unievangelica.edu.br/index.php/fronteiras/article/view/404>. Acesso em: 26 de julho de 2026

¹ Ministério da Agricultura e Pecuária, Mestranda no Programa de Pós-graduação em Gestão dos Recursos Naturais e

Desenvolvimento Local na Amazônia da Universidade Federal do
Pará. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#).

² Pós-graduanda em Gestão de Meio Ambiente no Instituto Federal
do Sul de Minas. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#).

³ Pós-doutoranda no Programa de Pós-graduação em Agriculturas
Amazônicas da Universidade Federal do Pará. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#).

⁴ Doutorando no Programa de Pós-graduação em Gestão dos
Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia da
Universidade Federal do Pará. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)

⁵ Mestranda no Programa de Pós-graduação em Gestão dos
Recursos Naturais e Desenvolvimento Local na Amazônia da
Universidade Federal do Pará. E-mail: [acesse o artigo original para visualizar o e-mail](#)