

TRANSPORTES NO AMAZONAS

Maio - 2000

[retorna](#)

Sumário

[Aspectos Gerais](#)

[Estado](#)

[Economia](#)

[Sistema de Transportes](#)

[Transporte Rodoviário](#)

[Malha Rodoviária](#)

[Transporte Hidroviário](#)

[Sistema Portuário](#)

[Porto de Manaus](#)

[Movimentação de Carga no Porto](#)

[Organismos de Desenvolvimento Regional](#)

[Investimentos Previstos no PPA 2000 a 2003](#)

[Autoridades](#)

ASPECTOS GERAIS

O ESTADO ...

CAPITAL	MANAUS
ÁREA	1.577.820 km ²
POPULAÇÃO	2.580.860 hab.
PRINCIPAIS CIDADES	Manaus 1.255.049 hab. Parintins 80.277 hab. Manacapuru 71.007 hab. Itacoatiara 70.314 hab. Tefé 67.800 hab.

FONTE: IBGE - Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - 1999.

... E SUA ECONOMIA

PRODUTOS AGRÍCOLAS (Em 10 ³ t/ano)	Mandioca	912,4
	Arroz	31,6
	Milho	15,4
	Feijão	4,4
PRODUTOS MINERAIS	Cassiterita (10 ³ kg/ano)	21.700
	Ferro (10 ³ t/ano)	12,5
PECUÁRIA (milhares de cabeças)	Bovinos	770,1
	Suínos	248,7
PRINCIPAIS INDÚSTRIAS	Eletroeletrônica, mecânica e de transporte.	
Participação no PIB Nacional	1,28%	

Dados de 1998.

O SISTEMA DE TRANSPORTES

Com uma economia assentada basicamente no extrativismo, em uma indústria eletro-eletrônica em constante crescimento e em uma agricultura essencialmente de subsistência, o estado do Amazonas, com dimensões continentais, apresenta problemas de proporções significativas, principalmente na área de transporte, face às grandes distâncias entre as cidades do interior e seu pólo mais importante, a capital Manaus.

O sistema de transportes do Estado é composto por uma extensa rede fluvial, por rodovias e pelos portos de Manaus e Itacoatiara.

O estado do Amazonas tem vocação natural para o transporte hidroviário, o que, entretanto, não o faz prescindir de inúmeros trechos rodoviários de captação, alimentação e distribuição; ligações de cabeceiras com eixos interestaduais, interregionais e internacionais, numa visão de uso da multimodalidade.

Estas rodovias auxiliam na implantação de novos pólos de desenvolvimento, na criação de alternativas para o aproveitamento de terras mais adequadas à agricultura, pecuária, cultivos naturais e/ou regionais e na interligação de bacias hidrográficas com a finalidade de aumentar a velocidade de deslocamento.

O porto de Manaus, localizado à margem esquerda do rio Negro, serve de apoio à navegação que se pratica de Iquitos, no Peru, ao Oceano Atlântico. Representa suporte indispensável ao comércio e à indústria da Zona Franca de Manaus. As principais movimentações são: grãos líquidos (petróleo e derivados), carga geral, grãos sólidos (trigo) e contêineres.

O porto de Itacoatiara movimenta soja no sentido de exportação e fertilizantes, no de importação.

Esse sistema de transporte, além da função de abastecimento interno do próprio Estado, permite a interconexão com os demais estados da federação e com os países limítrofes.

A função estratégica de integração com os países da Bacia Amazônica se verifica através das seguintes ligações internacionais:

- **Com a Venezuela**

- Trecho Manaus - Boa Vista - Ciudad Guayana - alternativas fluvial e rodoviária.

- **Com a Colômbia**

- Interconexão pelo rio Içá/Putumayo.
- Interconexão pelo rio Japurá/Caquetá.

- **Com o Peru**

- Interconexão pelos rios Solimões / Marañon.

O TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O estado do Amazonas conta com uma malha rodoviária com cerca de 6.200 km, dos quais apenas 1.706 km são pavimentados.

As principais rodovias são as federais BR's 174, 210, 230, 307, 317, 319 e algumas estaduais, principalmente na região polarizada pela capital Manaus, tais como AM-010, 254, 352 e 363.

A BR-174 desenvolve-se para o norte do Estado, ligando Manaus ao estado de Roraima. São 255 km em território amazonense.

Contemplada no Programa "Brasil em Ação" do Governo Federal, o projeto de pavimentação da BR-174 foi orçado em R\$ 168 milhões.

Em 1999 foram aplicados recursos no valor de R\$ 38,2 milhões, sendo: R\$ 24,4 milhões da União, R\$ 10,0 milhões de financiamento externo e R\$ 3,8 milhões do estado de Roraima.

A pavimentação da BR-174, entre Manaus e a fronteira com a Venezuela (marco BV-8), com extensão de 970 km, encontra-se concluída e foi inaugurada no dia 23/11/98 pelos presidentes do Brasil e da Venezuela. Abriu-se ao tráfego permanente uma ligação rodoviária pavimentada entre o Brasil e o Caribe, numa distância de 2.250 km entre Manaus e Caracas.

Das 74 pontes (todas em concreto armado) do trecho brasileiro, 69 estão concluídas. As 5 pontes restantes estão em execução, em Roraima, inclusive a ponte sobre o rio Branco, em Caracará, com 700 m de extensão, com conclusão prevista para o 1º semestre de 2000.

Encontram-se em fase de conclusão os projetos para instalação de balanças, bem como o Plano de Sustentabilidade Ambiental.

Outro projeto de grande importância estratégica é a rodovia Perimetral Norte (BR's 210 e 307). Com extensão prevista de cerca de 4.200 km, ligará Macapá, no Amapá a Taumaturgo, no Acre. No Amazonas, essas rodovias estender-se-ão da Div. RR/AM à Div. AM/AC. Apenas pequenos trechos encontram-se implantados e, juntos, somam 395 km.

A BR-230, Transamazônica, encontra-se implantada desde a divisa AM/PA até Lábrea.

A BR-317, implantada, liga Boca do Acre ao estado do Acre, no sentido de Rio Branco.

A BR-319, Manaus – Porto Velho, possui 839 km pavimentados em estado precário, no estado do Amazonas.

A AM-010, que liga Manaus a Itacoatiara, possui 260 km pavimentados.

Foi realizado em 1999 o "Programa de Conservação Rotineira" com o objetivo de executar imediatamente todos os serviços de conservação rotineira dos trechos não atingidos pelo "Programa de Revitalização dos Eixos Rodoviários Nacionais".

O valor previsto para este programa, em 1999, foi de R\$ 66,3 milhões sendo R\$ 38,1 milhões para conservação e R\$ 28,2 milhões para restauração.

No estado do Amazonas foram aplicados recursos de R\$ 1,0 milhão nos contratos de conservação e R\$ 2,2 milhões nos contratos de restauração.

ESTADO DO AMAZONAS											
MALHA RODOVIÁRIA											
											Em Km
JURISDIÇÃO/ SITUAÇÃO	FEDERAL (DNER)	%	ESTADUAL	%	ESTADUAL TRANSIT.	%	MUNICIPAL	%	TOTAL (AM) (A)	TOTAL BRASIL (B)	A/B (%)
PAVIMENTADA	534,0	20,8	442,0	47,9	1,0	100	728,5	28,5	1.705,5	164.247,0	1,1
NÃO PAVIMENTADA	2.022,9	79,2	480,7	52,1	-	-	1.828,2	71,5	4.331,8	1.548.905,5	0,3
EM PAVIMENTAÇÃO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.130,0	-
SUBTOTAL	2.556,9	100	922,7	100	1,0	100	2.556,7	100	6.037,3	1.723.282,5	0,3
EM IMPLANTAÇÃO	45,0		118,0		-		-		163,0	1.641,9	10,0
PLANEJADA	3.567,8		2.478,0		-		2.621,6		8.667,4	151.243,5	5,7
TOTAL	6.169,7		3.518,7		1,0		5.178,3		14.867,7	1.876.167,9	0,8

FONTE: DNER - 1999.

OBS: **Rodovias Estaduais Transitórias:** rodovias **estaduais existentes**, listadas e codificadas como BRs, cujos traçados coincidem com **diretrizes de rodovias federais planejadas** relacionadas na Rede Rodoviária do PNV.

O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

Por força das próprias condições regionais, o subsistema hidroviário é bastante utilizado para o abastecimento e desenvolvimento dos principais núcleos econômicos, permitindo o acesso às localidades mais distantes no interior do Estado, situadas às margens de um curso d'água. No entanto, toda esta vasta rede hidroviária não propicia navegação franca o ano todo para embarcações de maior calado, apresentando-se em alguns rios, com muita sinuosidade, aliada a grandes distâncias e a baixa velocidade.

Os rios Amazonas e Solimões formam o curso principal da Bacia Amazônica. No estado do Amazonas, têm cerca de 2.100 km e declividade média de 2 cm/km. Quanto à navegabilidade podem ser divididos em dois trechos:

* o primeiro deles, o Amazonas, com 500 km aproximadamente, vai da divisa com o estado do Pará até Manaus, apresentando calado entre 10 e 11 m em águas altas (janeiro - agosto) e de até 8 m em águas baixas (setembro - dezembro). É coberto por cartas náuticas, possui balizamento fixo, estando preparado para navegação marítima de longo curso, cabotagem e fluvial;

* o segundo trecho, de Manaus até Tabatinga, com 1.600 km, onde o rio recebe a denominação de Solimões. No período de águas altas, a navegação se faz com 8 m de calado, reduzindo-se na estiagem a calado de 4 m.

O rio Madeira é navegável desde sua foz, no rio Amazonas, até a cidade de Porto Velho, num estirão de 1.056 km. No período de cheias, a profundidade é de 8,20 m e no de estiagem reduz-se a 2,80 m.

A alta de manutenção e a própria mudança dos canais de navegação muito influenciam a situação de navegabilidade do rio Madeira.

Para que possa ser navegado diuturnamente com segurança, o rio Madeira necessita de pequenas intervenções que não agridem o meio ambiente.

Inserida no Programa "Brasil em Ação" do Governo Federal, a hidrovia do rio Madeira foi orçada em R\$ 24 milhões e encontra-se com 35% das obras executadas.

O objetivo deste investimento na melhoria da navegação da hidrovia é baratear o escoamento de grãos produzidos na região compreendida entre o Acre, Amazonas, Rondônia e Mato Grosso, assegurando condições de navegação segura entre Porto Velho e Itacoatiara, numa extensão de 1.056 km.

O empreendimento compreende:

- * sinalização/balizamento nos 1.056 km da hidrovia, entre Porto Velho(RO) e sua foz, no rio Amazonas;
- * realização de dragagens e derrocamentos em pontos críticos da via; e
- * instalação de 12 estações fluviométricas em pontos estratégicos.

A hidrovia encontra-se em operação desde abril/97. Foram concluídos, em toda a extensão da hidrovia, os serviços de sinalização e balizamento preliminares, bem como o Estudo de Impacto Ambiental - EIA/RIMA. A Licença de Instalação, emitida pelo IBAMA, para execução das obras foi obtida em fevereiro de 1999. As obras de derrocamento estão sendo licitadas diretamente pelo Ministério dos Transportes.

A área de influência da hidrovia já está apresentando sinais de desen-volvimento social e econômico, propor-cionando aumento de empregos em razão de novas atividades ligadas ao setor.

Para 2001, prevê-se a movimentação de 1.300.000 t de soja e fertilizantes.

A exportação pela hidrovia do rio Madeira já proporcionou uma redução de US\$ 32.00/t na soja exportada para a Europa, cujo custo atual de operação é de US\$ 20,00/t.

Outros rios apresentam condições de navegação durante quase todo o ano, com alguma restrição na época das estiagens. Alguns, como o Negro, o Branco, o Purus e o Acre contam com linhas regulares para o transporte de passageiros e abastecimento das cidades ribeirinhas. No entanto, as embarcações nem sempre são as mais adequadas e os portos e atracadouros são raros e sem boas condições para embarque e desembarque.

As principais ligações internacionais propiciadas pelo subsistema hidroviário do Amazonas são as seguintes:

• Com a Colômbia

- Interconexão pelos rios Içá (Brasil)/Putumayo (Colômbia).

As condições mais favoráveis à navegação situam-se entre a foz, no rio Solimões, e Puerto Lenguzamo, na Colômbia, num estirão de 1.600 km, dos quais aproximadamente 300 km situam-se em território brasileiro.

No trecho brasileiro, o canal natural desenvolve-se em meio a bancos de areia que provocam estreitamentos ou redução da profundidade. Não obstante tal restrição, a navegação pode ser realizada ao longo de todo o ano com calados máximos de 3,70 m e 6 m, em águas baixas e altas, respectivamente.

No trecho colombiano o segmento com melhores condições de navegabilidade situa-se entre a fronteira Brasil/Colômbia e Arica com calados que variam entre 3 m e 4,60 m, conforme o regime das águas.

- Interconexão pelo rio Japurá (BR)/Caquetá (Colômbia).

O rio Japurá, com 750 km de extensão, apresenta boas condições de navegabilidade, embora em alguns pontos a existência de bancos de areia, em águas baixas, limita a navegação a embarcações de 1,20 m de calado.

Em território colombiano (rio Caquetá) o trecho em melhores condições de navegabilidade situa-se entre a fronteira Brasil/Colômbia e Araraucara num estirão de 625 km com calado entre 2,10 m e 4,30 m, em águas baixas e altas, respectivamente.

• **Com o Peru**

- Interconexão via rios Solimões (Brasil)/Marañon (Peru).

O trecho brasileiro de Manaus até Tabatinga apresenta-se com boas condições de navegabilidade.

Em território peruano o trecho mais importante situa-se entre a fronteira Brasil/Peru até Iquitos, com 254 km de extensão. Apresenta boas condições de navegabilidade e calado entre 4,30m e 7m nas águas baixas e altas, respectivamente.

É importante salientar que já existe, nesse trecho, linha regular de navegação.

O SISTEMA PORTUÁRIO

O subsistema portuário do Estado conta com os portos de Manaus, Itacoatiara, Tabatinga, Coari e Parintins, delegados ao Estado em 26/11/97, além de portos e atracadouros diferenciados em termos de estrutura, organização, equipamentos e tráfego de embarcações.

Algumas cidades têm cais para acostagem, como Marucoré, no rio Madeira e Boca do Acre, no rio Purus, mas na grande maioria, a atracação se dá junto a barrancos.

O porto de Itacoatiara foi inaugurado em março de 1997, graças a uma parceria entre o Grupo Maggi e o Governo do Amazonas, que criou também a Hermosa Navegação da Amazônia S.A.

Trata-se de um investimento de US\$ 60 milhões, dos quais US\$ 28 milhões foram aplicados na construção do terminal flutuante, que recebe navios de até 60 mil toneladas. O porto conta com um armazém graneleiro com capacidade para 90 mil toneladas.

O restante foi investido no terminal graneleiro de Porto Velho e na aquisição da frota de barcas e empurradores. Cada barca é capaz de transportar 2 mil toneladas de grãos e pode ser descarregada, em Itacoatiara, em apenas 1 hora.

PORTO DE MANAUS

Administração

É realizada pela Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas (SNPH), por delegação ao estado do Amazonas.

Localização

À margem esquerda do rio Negro, na cidade de Manaus, distando 13 km da confluência com o rio Solimões.

Área de Influência

Compreende quase todo o estado do Amazonas, excetuando-se os municípios das partes altas dos rios Madeira, Purus e Juruá, e os estados de Roraima e Rondônia.

Acessos

- **Rodoviário:** AM-010 (Manaus - Itacoatiara), BR-174 e BR-319, ligando o porto aos estados de Roraima e Rondônia.
- **Marítimo:** 1.500 km de via navegável natural, desde a foz do rio Amazonas, onde o calado é limitado a 10 m, até o rio Negro em Manaus. O trecho, com aproximadamente 15 km, da embocadura do rio Negro até o porto, em suas condições mais restritivas, oferece largura de 500 m e profundidade de 35 m.
- **Fluvial:** pelo rio Negro, afluente da margem esquerda do rio Amazonas.

Instalações

- * Flutuante do Roadway - 5 berços numa extensão de 253 m.
- * Flutuante das Torres - 5 berços, que se desenvolvem por 268 m.
- * Cais fixo, com 2 pontes flutuantes de 100 m de comprimento cada.
- * 9 armazéns para carga geral, somando 16.232 m² de área coberta.
- * 2 pátios descobertos, sendo um deles com 23.400 m² e o outro, para contêineres, ocupando 17.823 m².

ESTADO DO AMAZONAS MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NO PORTO DE MANAUS

Em 1000 t

ANO	EMBARQUE				DESEMBARQUE				TOTAL
	GRANÉIS SÓLIDOS	GRANÉIS LÍQUIDOS	CARGA GERAL	SUB-TOTAL	GRANÉIS SÓLIDOS	GRANÉIS LÍQUIDOS	CARGA GERAL	SUB-TOTAL	
1994	-	0,7	110,1	110,8	70,4	634,8	300,3	1.005,5	1.116,3
1995	-	217,6	111,0	328,6	-	2.459,6	462,0	2.921,6	3.250,2
1996	-	1.263,7	141,4	1.405,1	-	2.224,0	735,5	2.959,5	4.364,6
1997	317,2	1.690,2	211,5	2.218,9	392,0	1.581,7	610,9	2.584,6	4.803,5
1998	612,0	1.856,7	218,2	2.686,9	695,9	4.369,8	472,5	5.538,2	8.225,1

ORGANISMOS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

SUPERINTENDÊNCIA DA ZONA FRANCA DE MANAUS

A Zona Franca de Manaus - ZFM foi criada em 1967 e, desde então, tem sido alavanca de geração de receitas e empregos, aplicada em indústrias não poluentes e de alto valor agregado.

No período anterior à Zona Franca, Manaus vinha crescendo à taxa de 4,5% a.a., passando posteriormente a 6,9% a.a.

Atualmente, as 300 principais empresas da ZFM empregam, juntas, cerca de 36.000 pessoas, somente no distrito industrial de Manaus.

As indústrias controladas pela Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA faturaram, em 1999, US\$ 7,2 bilhões.

TRATADO DE COOPERAÇÃO AMAZÔNICA - TCA

A Região Amazônica, sob o ponto de vista do TCA, abrange uma área de aproximadamente 7 milhões de km², da qual fazem parte, além do Brasil, a Bolívia, o Peru, o Equador, a Colômbia, a Venezuela, a Guiana e o Suriname.

O TCA manifesta uma forte preocupação com a conservação do meio ambiente e, em particular, com o aproveitamento racional e sustentável dos recursos naturais, a fim de elevar o nível de vida de suas populações atuais e futuras.

Para a orientação das ações do Tratado na área dos Transportes, a Secretaria Pró Tempore e a Secretaria Executiva da CETICAM - Comissão Especial de Infra-Estrutura, Transportes e Comunicações da Amazônia elaboraram um rol de propostas de programas e projetos, visando obter o apoio e a colaboração dos países membros para a realização dos estudos necessários ao desenvolvimento deste setor na região.

Para o custeio desses estudos serão desenvolvidas gestões da Secretaria Executiva da CETICAM e/ou Secretaria Pró Tempore do TCA junto a organismos internacionais de cooperação, com vistas à obtenção dos necessários recursos não reembolsáveis.

O estado do Amazonas, comunidade inserida na região Amazônica, participa do TCA e deverá compartilhar com os países limítrofes, os diversos projetos a serem desenvolvidos.

INVESTIMENTOS PREVISTOS NO PPA 2000 A 2003



AUTORIDADES

GOVERNO ESTADUAL

GOVERNADOR: **AMAZONINO ARMANDO MENDES**

Rodovia Dep. Vital de Mendonça - Km 9 - Flores

Cep.: 69.048-006

Telefones: (092) 654-5430 / 05 / 11

VICE-GOVERNADOR: **SAMUEL HANAN**

Telefones: (092) 611-2755

SECRETÁRIO DA INFRA-ESTRUTURA: **JOSÉ DE OLIVEIRA FERNANDES**

Telefones: (092) 663-1577

GOVERNO MUNICIPAL

PREFEITO: **ALFREDO PEREIRA DO NASCIMENTO**

Praça D. Pedro II, s/nº - Centro

Telefones: (092) 622-2841

REPRESENTAÇÃO NO CONGRESSO NACIONAL

PARLAMENTAR

LEGENDA

TELEFONE (*)

SENADORES

Bernardo Cabral	PFL	311-2081 / 311-2087
Gilberto Mestrinho	PMDB	311-3104 / 311-3106
Jefferson Peres	PDT	311-2061 / 311-2067

DEPUTADOS

Arthur Virgílio Neto	PSDB	318-5931
Átila Lins	PFL	318-5730
Euler Ribeiro	PFL	318-5515
Francisco Garcia	PFL	318-5839
Luiz Fernando	PPB	318-5943
Pauderney Avelino	PFL	318-5260
Silas Câmara	PTB	318-5532
Vanessa Grazziotin	PC do B	318-5735

(*) DDD (61) Brasília.