

TRANSPORTES EM GOIÁS

Maio/2000

[retorna](#)

Sumário

[Aspectos Gerais](#)

[Estado](#)

[Economia](#)

[Sistema de Transportes](#)

[Transporte Rodoviário](#)

[Malha Rodoviária](#)

[Transporte Ferroviário](#)

[Transporte Hidroviário](#)

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

[Autoridades](#)

ASPECTOS GERAIS

O ESTADO ...

CAPITAL	GOIÂNIA
ÁREA	341.289,5 km ²
POPULAÇÃO	4.848.725 hab.
PRINCIPAIS CIDADES	Goiânia 1.056.330 hab. Aparecida 324.662 hab. Anápolis 282.197 hab. Luziânia 125.597 hab. Rio Verde 107.755 hab.

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

... E SUA ECONOMIA

PRODUTOS AGRÍCOLAS (Em 10 ³ t/ano)	Cana-de-açúcar	10.640
	Soja	3.421
	Milho	3.415
	Tomate	688
	Arroz	350
PRODUTOS MINERAIS (Em 10 ³ t/ano)	Titânio-Ilmenita	74,5
	Níquel	46,9
	Manganês	27,2
PECUÁRIA (milhares de cabeças)	Bovinos	17.182
	Suínos	1.028
PRINCIPAIS INDÚSTRIAS	Alimentícia, metalúrgica e extra-tiva de minerais não metálicos.	
Participação no PIB Nacional	1,95%	

Dados de 1998.

O SISTEMA DE TRANSPORTES

Com uma economia voltada para a agricultura, extração de minérios e indústria de transformação, o estado de Goiás serve-se de uma rede de transporte composta por rodovias, ferrovias e hidrovias.

A malha rodoviária no Estado liga as suas principais cidades à capital - Goiânia - e ao restante do país, contando com 87.500 km, dos quais 3.500 km são federais, 19.310 km estaduais e 64.690 km municipais. Desse total, 7.822 km são pavimentados.

Devido ao processo de desgaste natural e a manutenção postergada das rodovias, alguns trechos necessitam de melhorias e recuperação.

O subsetor ferroviário restringe-se à operação da Ferrovia Centro-Atlântica S.A., que possui 630 km no Estado. A sua principal ligação ferroviária parte de Araguari (MG) em direção a Roncador Novo (GO), onde há uma bifurcação, seguindo uma das linhas para Brasília e outra para Goiânia.

O subsetor hidroviário possui dois rios onde se pratica a navegação interior: o Rio Araguaia, ainda pouco explorado como meio de transporte e o Rio Paranaíba, que permite o transporte de grãos de São Simão (GO) até Santa Maria da Serra (SP).

O TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O sistema rodoviário em Goiás responde pela quase totalidade dos passageiros e cargas transportadas, tendo em vista a sua maior eficiência em relação as outras alternativas modais.

As principais rodovias federais são as BR-020, 040, 050, 060, 153, 364 e 452.

A BR-020 parte de Brasília em direção ao nordeste passando por Formosa e Posse até a divisa com a Bahia.

A BR-040 liga a Capital Federal ao Rio de Janeiro, passando por Cristalina e Paracatu.

A BR-050, que liga Brasília a São Paulo, coincide com a BR-040 no trecho até Cristalina e passa pelas cidades Campo Alegre de Goiás e Catalão.

A BR-060 parte de Brasília em direção ao estado de Mato Grosso do Sul, passando por Anápolis, Goiânia, Acreúna, Rio Verde e Jataí.

A BR-153, também conhecida como Belém-Brasília, corta o Estado de norte a sul, passando por Uruaçu, Jaraguá, Anápolis, Goiânia e Itumbiara.

A BR-364, parte de São Simão, na divisa de Minas Gerais e Goiás, em direção a Cuiabá no Mato Grosso, passando por Jataí e Mineiros.

A BR-452 liga Rio Verde a Itumbiara e serve para o escoamento da soja que segue em direção a São Paulo.

O principal problema que afeta o setor rodoviário no Estado é o elevado número de rodovias em leito natural nas redes estadual e municipal. Além disso, diversos trechos da malha federal se encontram em estado precário, necessitando inclusive de recuperação emergencial.

No âmbito do Programa de Concessões de Rodovias Federais do DNER, encontra-se em negociação a delegação ao Estado de Goiás da BR-060 - Trecho Goiânia - Acreúna com 153 km de extensão.

Pretende-se dentro deste programa, em sua 2ª etapa, a concessão ainda este ano dos trechos:

- * BR-050 - Cristalina - Div. GO/MG com 218 km
- * BR-060 - Brasília - Goiânia com 146 km
- * BR-153 - Goiânia - Itumbiara com 354 km.

O Ministério dos Transportes implantou o “Programa de Revitalização dos Eixos Rodoviários” com o objetivo de revitalizar os principais eixos rodoviários da Malha Federal, sob jurisdição do Governo Federal, responsáveis pelos maiores fluxos de carga e passageiros no País. O valor previsto para o programa, em 1999, foi de R\$ 42 milhões, com extensão da malha a ser atingida de 15.771 km.

No estado de Goiás foram aplicados no programa, em 1999, R\$ 6 milhões nos seguintes trechos:

- * BR-020 - Div. DF/GO à Div. GO/BA.
- * BR-060 - Entr. BR-452 ao Entr. BR-158.
- * BR-153 - Div. TO/GO à Div. GO/MG.
- * BR-364 - Div. MG/GO à Div. GO/MT.

Foi realizado, também, 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 de Goiás foram aplicados R\$ 1,1 milhão nos contratos de conservação e R\$ 1,9 milhão nos contratos de restauração.

O Ministério dos Transportes pretende iniciar em setembro o “Programa Integrado de Recuperação e Conservação da Rede de Rodovias Federais - CREMA”.

Este programa objetiva a execução, por um período de 5 anos, de serviços de recuperação e manutenção em um conjunto de trechos de rodovias federais, envolvendo segmentos em bom estado e trechos em condições estruturais ou funcionais deficientes.

A 1ª etapa do programa contemplará 5.793 km de rodovias federais e estima-se a aplicação de recursos da ordem de US\$ 230 milhões.

No estado de Goiás constam do programa os trechos:

- * BR-010 / BR-020 / BR-040 / BR-070/BR-251 - Brasília à div. GO/BA, Brasília à Div. GO/MG, ao Entr. BR-414 e à Div. MG/GO com 712 km de extensão.
- * BR-153 - entr. Br-080 ao entr. BR-060 com 231 km de extensão.
- * BR-153 - Div. TO/GO ao Entr. BR-080, com 212 km de extensão.

ESTADO DE GOIÁS											
MALHA RODOVIÁRIA											
JURISDIÇÃO/ SITUAÇÃO	FEDERAL (DNER)	%	ESTADUAL	%	ESTADUAL TRANSIT.	%	MUNICIPAL	%	TOTAL (GO) (A)	TOTAL BRASIL (B)	A/B (%)
PAVIMENTADA	2.945,6	85,7	5.838,0	33,9	1.451,0	68,2	60,0	0,1	10.294,6	164.247,0	6,3
NÃO PAVIMENTADA	174,4	5,0	9.900,0	57,5	539,6	25,4	64.630,9	99,9	75.244,9	1.548.905,5	4,8
EM PAVIMENTAÇÃO	318,2	9,3	1.483,0	8,6	138,0	6,4	-	-	1.939,2	10.130,0	19,1
SUBTOTAL	3.438,2	100	17.221,0	100	2.128,6	100	64.690,9	100	87.478,7	1.723.282,5	5,0
EM IMPLANTAÇÃO	-		181,0		-		-		181,0	1.641,9	11,0

Em Km

PLANEJADA	538,3	636,0	-	6.258,7	7.433,0	151.243,5	4,9
TOTAL	3.976,5	18.038,0	2.128,6	70.949,6	95.092,7	1.876.167,9	5,1

FONTE: DNER - 1998.

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 FERROVIÁRIO

O transporte ferroviário em Goiás está restrito a uma área situada ao sul do Distrito Federal e a leste de Goiânia.

As linhas de bitola métrica operadas pela Ferrovia Centro-Atlântica S.A. propiciam conexões com os portos do Rio de Janeiro (Rio e Sepetiba), do Espírito Santo (Vitória e Tubarão), através da CVRD, e com o Porto de Santos, através da Malha Paulista hoje administrada pelo Consórcio Ferrovias.

A previsão é que a produção de transporte de 5,9 bilhões de TKU, verificada em 1999, alcance 13 bilhões em 2002, 6º ano da concessão. A demanda potencial estimada da Ferrovia Centro Atlântica - FCA é de 26 bilhões de TKU.

As principais cargas movimentadas são: farelo de soja, derivado de petróleo claro, calcário para siderurgia, cimento, dolomita etc.

Os problemas que atingem o transporte ferroviário do Estado são:

- * baixa densidade das linhas ferroviárias;
- * má distribuição das linhas existentes, deixando fora do sistema ferroviário as áreas mais produtivas do Estado;
- * obsolescência física das linhas;
- * inadequação dos terminais;
- * grande morosidade do tráfego, devido à baixa velocidade e à imobilização de locomotivas e vagões.

O Estado está contemplado no projeto de ferrovia, já iniciado, que foi concedido à empresa FERRONORTE - Ferrovias Norte Brasil S.A., com extensão de 5.228 km, abrangendo:

1ª Etapa

- * Cuiabá(MT) - Alto Araguaia(MT) - Aparecida do Taboado(MS): 957 km;
- * Alto Araguaia - Uberlândia(MG): 771 km;

2ª Etapa

- * Cuiabá - Porto Velho(RO): 1.500 km; e
- * Cuiabá - Santarém(PA): 2.000 km.

Em sua concepção global, este projeto insere-se no esforço de desenvolvimento de grande parte da região Centro-Oeste, visando a integração de seus mercados à economia nacional e a racionalização do escoamento de sua produção.

Em agosto/99 foi concluído e inaugurado o trecho Alto Taquari (MT) - Inocência (MS) com 300 km, totalizando 410 km de Alto Taquari (MT) a Aparecida do Taboado (MS).

O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

O transporte hidroviário deverá constituir-se como de grande importância para escoamento da produção do estado de Goiás, principalmente de grãos agrícolas.

O Rio Paranaíba dispõe, em São Simão (GO), de um terminal privado onde são embarcados grãos agrícolas provenientes do sudoeste goiano e, através dos Rios Paraná e Tietê, se destinam ao estado de São Paulo para beneficiamento ou exportação pelo Porto de Santos.

O rio Araguaia apresenta, a longo prazo, elevada potencialidade de transporte de carga, notadamente grãos agrícolas, em função da sua área de influência.

A hidrovía Tocantins - Araguaia é administrada pela AHITAR que, vinculada à CDP, é responsável pela implantação e manutenção da navegabilidade da hidrovía, através da realização de estudos, levantamentos, serviços de sinalização de margens e balizamento flutuante, dragagens e derrocamentos.

Consta do Programa "Brasil em Ação", do Governo Federal, projeto de consolidação do Corredor de Transporte Multimodal Centro-Norte, baseado no aproveitamento do potencial da Hidrovía Araguaia - Tocantins.

O projeto objetiva viabilizar a implantação de um eixo de desenvolvimento multimodal de transportes (hidro-rod-ferroviário), ligando o planalto central aos portos do Maranhão e do Pará.

O projeto possui três componentes:

- * obras de dragagem, derrocamento e sinalização da Hidrovía propriamente dita, que tem cerca de 1.230 km entre Aruanã (GO) e Xambioá (TO), e mais 559 km no rio das Mortes, entre Nova Xavantina (MT) e a sua foz no rio Araguaia (MT). A esta Hidrovía podem ser associados mais 420 km do rio Tocantins, entre Miracema do Tocantins (TO) e Estreito (MA);
- * pavimentação da BR-153, entre São Geraldo e Marabá, no Pará, com 155 km de extensão.
- * complementação da construção do segmento da ferrovia Norte-Sul, ligando as cidades de Imperatriz e Estreito, no Maranhão, com 120 km de extensão.

O valor global do empreendimento é de R\$ 222,4 milhões.

O projeto, em 1999, teve um avanço físico de 1% e sua realização física acumulada é de 5%.

A ferrovia está concluída e em operação.

Na hidrovía foram realizados os Projetos Executivos de derrocamento e a dragagem de diversos trechos. Aguarda-se a emissão das licenças ambientais para início dos processos licitatórios visando a contratação da execução das obras e serviços. A sinalização e balizamento foram executados ao longo dos rios em caráter preliminar. Esse balizamento será refeito após as obras de derrocamento e dragagem.

Na rodovia o projeto executivo encontra-se concluído. A obra foi iniciada em agosto/97.

Em 1999 foram aplicados recursos da União no montante de R\$ 4,9 milhões no trecho rodoviário.

A concepção do Corredor é a seguinte: a carga, quando chega em Xambioá, é transferida para a rodovia, onde percorre 285 km até atingir Imperatriz (MA), através das BRs-010/153/226. Daí, utiliza-se aproximadamente 605 km das ferrovias Norte-Sul e Carajás, para atingir o terminal de Ponta da Madeira em São Luiz (MA).

Essa alternativa apresenta-se bastante adequada para o transporte de grãos do cerrado oriental, reduzindo em torno de 5.000 km a distância entre o Brasil - Europa (Porto de Roterdan) e Brasil - Japão (via Canal do Panamá).

Os custos de transporte envolvidos nessa operação podem atingir até US\$ 34,00/t, bastante inferiores aos praticados no modal rodoviário que estão na faixa de US\$ 48,00/t a US\$ 60,00/t para transportar esta mesma soja até o Porto de Santos.

O estado recebeu ainda, investimentos de R\$ 3,6 milhões para a implantação da hidrovía Araguaia - Tocantins - Trecho Aruanã/Belém.

INVESTIMENTOS PREVISTOS NO PPA 2000 E 2003

AUTORIDADES

GOVERNO ESTADUAL

GOVERNADOR: **MARCONI FERREIRA PIRILLO JUNIOR**
Palácio das Esmeraldas - Pç. Dr. Pedro Ludovico nº 01 - Centro
CEP: 74.003-010
Telefones: (062) 213-1456 e 213-1468 - FAX: 229-3420

VICE-GOVERNADOR: **ALCIDES RODRIGUES FILHO**
Telefone: (062) 213-2360 e 213-2352

SECRETÁRIO DE INFRA-ESTRUTURA: **CARLOS MARANHÃO GOMES DE SÁ**
Telefone : (062) 223-2454 - FAX: 212-4588

GOVERNO MUNICIPAL

PREFEITO: **NION ALBERNAZ**
Palácio das Campinas - Pç. Dr. Pedro Ludovico Teixeira nº 105 - Centro
CEP: 74.003-010
Telefone: (062) 824-1020 / 824-1024 - FAX: 824-1015

REPRESENTAÇÃO NO CONGRESSO NACIONAL**PARLAMENTAR****LEGENDA****TELEFONE(*)****SENADORES**

Iris Rezende	PMDB	311-2032 / 311-2039
Maguito Vilela	PMDB	311-3149 / 311-3150
Mauro Miranda	PMDB	311-2091 / 311-2097

DEPUTADOS

Barbosa Neto	PMDB	318-5736
Euler Moraes	PMDB	318-5803
Geovan Freitas	PMDB	318-5580
Jovair Arantes	PSDB	318-5504
Juquinha	PSDB	318-5335
Lídia Quinan	PSDB	318-5223
Lúcia Vânia	PSDB	318-5440
Luiz Bittencourt	PMDB	318-5844
Nair Xavier Lobo	PMDB	318-5941
Norberto Teixeira	PMDB	318-5645
Pedro Canedo	PSDB	318-5611
Pedro Chaves	PMDB	318-5406
Pedro Wilson	PT	318-5475
Roberto Balestra	PPB	318-5262
Ronaldo Caiado	PFL	318-5227
Vilmar Rocha	PFL	318-5644
Zé Gomes da Rocha	PMDB	318-5748

(*) DDD (61) Brasília.