

# TRANSPORTES NO PARÁ

## Maio/2000

[retorna](#)

### Sumário

[Aspectos Gerais](#)

[Estado](#)

[Economia](#)

[Sistema de Transportes](#)

[Transporte Rodoviário](#)

[Malha Rodoviária](#)

[Transporte Ferroviário de Carga](#)

[Transporte Hidroviário](#)

[Porto de Belém](#)

[Porto de Vila do Conde](#)

[Porto de Santarém](#)

[Movimentação de Carga nos Portos](#)

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

[Autoridades](#)

## ASPECTOS GERAIS

### O ESTADO . . .

<b>CAPITAL</b>	BELÉM
<b>ÁREA</b>	1.253.164,5 km <sup>2</sup>
<b>POPULAÇÃO</b>	5.886.454 hab.
<b>PRINCIPAIS CIDADES</b>	Belém 1.186.926 hab. Ananindeua 400.940 hab. Santarém 241.771 hab.

... **E SUA ECONOMIA**

<b>PRODUTOS AGRÍCOLAS</b> (Em 10 <sup>3</sup> t/ano)	Mandioca	3.749
	Arroz	387
	Milho	630
	Feijão	34
	Cacau	33
	Pimenta do Reino	29
<b>PRODUTOS MINERAIS</b> (Em 10 <sup>3</sup> t/ano)	Ferro	43.818
	Alumínio-Bauxita	9.314
	Manganês	1.054
<b>PECUÁRIA E CRIAÇÕES</b> (milhões de cabeças)	Bovinos	7,5
	Suínos	1,3
<b>PRINCIPAIS INDÚSTRIAS</b>	Extrativa mineral, madeireira e metalúrgica.	
<b>Participação no PIB Nacional</b>		2,18%

Dados de 1998.

**O SISTEMA DE TRANSPORTES**

O estado do Pará serve-se de uma rede de transporte composta por rodovias, ferrovias e hidrovias.

O subsistema rodoviário no estado do Pará interliga a capital às outras regiões do País e ao sul do Estado, que está em franco processo de ocupação e desenvolvimento. Conta com 3.725 km de rodovias pavimentadas.

O subsistema ferroviário deste Estado limita-se à Estrada de Ferro Carajás, à Estrada de Ferro Jari e à Estrada de Ferro Mineração Rio do Norte e caracteriza-se pela sua estanqueidade, decorrente do seu próprio objetivo, que é atender à movimentação de grandes massas de minérios, das minas aos terminais portuários.

O transporte hidroviário paraense apresenta comportamento típico, onde os fluxos de importação são maiores que os de exportação em todas as macrorrotas.

Com a expansão econômica nacional, o Pará vem experimentando grandes transformações, como a construção de complexos hidroenergéticos e desenvolvimento de complexos mineral e agroindustrial, que viabilizarão grande fluxo de transporte de insumos, produtos industrializados e agropecuários a serem deslocados ao longo dos rios Araguaia, Tocantins, Tapajós, Trombetas e Amazonas, revertendo a situação atual e equilibrando os fluxos nos dois sentidos.

O sistema de transportes do estado do Pará inclui, ainda, dois portos marítimos (Belém e Vila do Conde) e um porto fluvial (Santarém), todos sob

administração da Companhia Docas do Pará - CDP.

O porto de Belém situa-se na margem direita da Baía de Guajará, cerca de 110 km do Oceano Atlântico. Os principais produtos movimentados nesse porto são: bauxita, madeira e derivados de petróleo.

No âmbito do Programa de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias, o porto de Belém já arrendou 5 lotes com 36 mil m<sup>2</sup> de área e recebeu investimentos de R\$ 10,3 milhões.

Prevê-se o arrendamento, a médio prazo, de mais 1 lote com 35 mil m<sup>2</sup> e investimentos de R\$ 5 milhões.

O porto de Vila do Conde está situado no município de Barcarena, onde localizam-se as indústrias Albrás e Alunorte, razão de ser do porto. Os principais produtos movimentados são: alumina, alumínio, coque e piche.

Este Porto já arrendou 4 lotes com 99 mil m<sup>2</sup> de área e recebeu investimentos de R\$ 48,7 milhões.

O porto de Santarém localiza-se na margem direita do rio Tapajós, próximo à confluência com o rio Amazonas. Os principais produtos movimentados são: madeira e granéis líquidos (inflamáveis).

O porto de Santarém já arrendou 2 lotes com 95 mil m<sup>2</sup> e recebeu investimentos de R\$ 1,5 milhão.

Prevê-se o arrendamento, a médio prazo, de 1 lote com 191 m<sup>2</sup> de área e investimentos de R\$ 33 milhões.

## O TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O estado do Pará conta com uma malha rodoviária com cerca de 34.585 km, dos quais 4.390 são federais, 6.520 estaduais e 23.675 municipais. Deste total apenas 3.725 km são pavimentados.

As principais rodovias são as federais BR-010, BR-163, BR-230, BR-316 e a estadual transitória PA-150/BR-158.

A BR-010 é o trecho paraense da Belém-Brasília, que é uma rodovia de integração nacional e constitui a ligação rodoviária de longo alcance mais bem sucedida da Amazônia.

Com uma extensão total de 2.039 km, dos quais, 470 km em território paraense, apresenta deficiências no estado geral de conservação e manutenção, com pontos de estrangulamento e saturação em certos trechos.

No âmbito do Programa de Concessões de Rodovias Federais do DNER, prevê-se a licitação ainda este ano, em uma 2ª etapa, da BR-010 - trecho Belém - Castanhal - entr. PA-324, com 114 km de extensão.

A BR-163, que liga Santarém a Cuiabá, é de grande importância regional, por atravessar região de alto potencial econômico e por se constituir em alternativa para o escoamento das riquezas do centro do Brasil em direção ao porto de Santarém. Dos seus 1.743 km, 963 encontram-se no estado do Pará.

A BR-230 corta o estado do Pará de leste a oeste, passando pelas cidades de Marabá, Altamira, Itaituba e Jacareacanga. Esta rodovia, com trechos em revestimento primário, apresenta precárias condições de tráfego, principalmente no período de chuvas. A travessia dos rios é feita através de pontes de madeira e, em alguns casos, por balsas, cujas rampas de acostamento são deficientes.

A BR-316, que liga Belém a Maceió, representa um importante elo de ligação da região Amazônica com a região Nordeste, cortando todo sertão nordestino.

A rodovia PA-150/BR-158 liga o Pará ao sul do país, iniciando em Altamira.

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 do Pará foram aplicados, no programa, em 1999, R\$ 1,1 milhão nos seguintes trechos:

- \* BR-010 - Div. MA/PA - entr. BR-316, com 360 km de extensão.
- \* BR-316- Entr. BR-010 - div. MA/PA, com 279 km de extensão.

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 do Pará foram aplicados recursos de R\$ 3,5 milhões em contratos de conservação e R\$ 1,3 milhão em 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 do Pará, consta do programa, o trecho da BR-010/BR-316, div. MA/PA ao entr. BR-316 e de Castanhal à div. PA/MA, totalizando 572,6 km de extensão.

**ESTADO DO PARÁ**  
**MALHA RODOVIÁRIA**

JURISDIÇÃO/ SITUAÇÃO	FEDERAL (DNER)	%	ESTADUAL	%	ESTADUAL TRANSIT.	%	MUNICIPAL	%	TOTAL (PA) (A)	TOTAL BRASIL (B)	A/B (%)
<b>PAVIMENTADA</b>	1.184,8	27,0	2.427,6	39,2	-	-	112,8	0,5	3.725,2	164.247,0	2,3
<b>NÃO PAVIMENTADA</b>	3.201,9	73,0	3.769,3	60,8	326,0	100	23.562,7	99,5	30.859,9	1.548.905,5	2,0
<b>EM PAVIMENTAÇÃO</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.130,0	-

Em Km

<b>SUBTOTAL</b>	4.386,7	100	6.196,9	100	326,0	100	23.675,5	100	34.585,1	1.723.282,5	2,0
<b>EM IMPLANTAÇÃO</b>	-		-		-		-		-	1.641,9	-
<b>PLANEJADA</b>	2.310,0		4.945,0		-		-		7.255,0	151.243,5	4,8
<b>TOTAL</b>	6.696,7		11.141,9		326,0		23.675,5		41.840,1	1.876.167,9	2,2

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 FERROVIÁRIO DE CARGA

### Estrada de Ferro Carajás

A Companhia Vale do Rio Doce - CVRD iniciou, em meados dos anos 70, a implantação do Projeto Ferro Carajás, um sistema mina-ferrovia-porto. Após a privatização da CVRD, lhe foi outorgada, por um período de 30 anos, a concessão para a exploração e desenvolvimento do serviço público de transporte ferroviário de cargas e de passageiros na Estrada de Ferro Carajás.

A Estrada de Ferro Carajás, com 1.056 km de extensão e bitola de 1,60 m, funciona em perfeitas condições operacionais atendendo aos requisitos para os quais foi projetada.

A geometria da via e as soluções técnicas conceituadas enquadram a ferrovia nos melhores padrões técnicos existentes para transporte de minério. A Estrada de Ferro Carajás caracteriza-se pela ausência de túneis e reduzido número de obras-de-arte (apenas 63 pontes e viadutos que, juntos, totalizam 11,3 km).

A confiabilidade da ferrovia e os baixos fretes no transporte estimularam a criação de pólos siderúrgicos ao longo da linha, como a implantação de usinas de ferro-gusa e ferro-ligas em Marabá, Açailândia, Santa Inês, Rosário e São Luís. Toda a região abrangida pela ferrovia está se adensando economicamente com a industrialização, gerando maiores receitas para os Estados do Pará e Maranhão, criando empregos, fixando o homem no interior e, evitando assim, o êxodo em direção às cidades.

A ferrovia leva o minério ao terminal marítimo de Ponta da Madeira em

São Luís do Maranhão, onde podem aportar navios com capacidade para até 360 mil toneladas. Um trecho da EFC, de 514 km, entre Açailândia e Ponta da Madeira é utilizado no transporte dos grãos produzidos no sul do estado do Maranhão.

Além de movimentar 43 bilhões de TKU em 1998, (minério de ferro, minério de manganês, ferro-gusa, veículos, combustível), a ferrovia transportou, ainda, 540 mil passageiros.

Em 1999 foram investidos R\$ 29,82 milhões. Para o biênio 2000/2001, prevê-se a aplicação de R\$ 53,38 milhões na ferrovia.

### Estrada de Ferro Mineração Rio do Norte S/A

A Mineração Rio do Norte S/A - MRN é uma associação da Companhia Vale do Rio Doce com grupos brasileiros e estrangeiros que opera uma mina situada ao norte do estado do Pará, às margens do rio Trombetas. Em Trombetas são extraídas e beneficiadas 8 milhões de toneladas de bauxita por ano, dentro de um sistema mina-ferrovia-porto.

A estrada de ferro, de 35 km de extensão e bitola de 1 m, começou a operar em 1979, quando ocorreu o primeiro embarque de exportação.

### **Estrada de Ferro Jari**

Essa ferrovia, de 66 km de extensão e bitola de 1,60 m, foi construída para transportar a madeira que alimenta a fábrica de celulose do Projeto Jari e entrou em operação em 1979.

## **O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO**

A rede hidrográfica, principalmente compreendida pela bacia Amazônica, constitui-se na opção de transporte mais viável, fazendo com que a modalidade hidroviária seja a de maior aptidão para a região.

A navegação na bacia Amazônica apresenta características muito particulares. Enquanto o rio Amazonas possui excelentes condições de navegabilidade, a maioria dos demais rios e canais sofrem alterações pelo assoreamento.

Várias empresas operam na bacia Amazônica, sobressaindo-se a Empresa de Navegação da Amazônia S.A - ENASA.

Os principais rios navegáveis estão apresentados a seguir:

- **Rio Amazonas**

O rio Amazonas reveste-se de grande importância para a navegação da Amazônia, pois é navegável por navios oceânicos até Iquitos, no Peru. A navegação é realizada, no período de águas altas, por navios com calado de 10 a 11 m e, na época das águas baixas, com calado de até 8 m.

- **Rio Tapajós**

É navegável regularmente por embarcações de grande porte, desde a sua foz até a cidade de Itaituba, num estirão de 280 km. Apresenta profundidade mínima de 4,50 m no período de cheias e até 3 m no período de águas baixas.

- **Rio Xingu**

Nesse rio, apenas o "baixo Xingu", no trecho de 236 km, compreendido entre a foz e Belo Monte, apresenta boas condições de navegabilidade, com profundidade mínima de 6 m no período de águas altas e de 2,70 m no período de águas baixas.

- **Rio Trombetas**

O trecho navegável desse rio pode ser subdividido em dois segmentos. O primeiro vai da foz até Porto Trombetas num estirão de 120 km e profundidade de 10 m nas cheias e de 7 m nas estiagens. No segundo, entre Porto Trombetas e Porteira, com 140 km, as profundidades variam entre 4 m e 1,50 m nas águas altas e baixas, respectivamente.

- **Rio Jari**

É navegável da foz até Cachoeira de Santo Antônio num estirão de 110 km. Apresenta profundidades mínimas de 4 m no período de águas altas e de 2,40 m nas estiagens.

- **Rios Tocantins/Araguaia**

No que concerne à bacia do Tocantins/Araguaia, cabe observar que o rio Tocantins está integrado ao Sistema Hidroviário da Amazônia, sendo navegável de sua foz até a Usina Hidrelétrica de Tucuruí, onde ressurte-se com a falta da eclusa, não sendo portanto utilizado para a navegação.

Consta do Programa “Brasil em Ação”, do Governo Federal, um projeto de consolidação do Corredor de Transporte Multimodal Centro-Norte, baseado no aproveitamento do potencial da Hidrovia 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 da baía de São Marcos, no Maranhão, e do rio Pará, no Estado do Pará.

O projeto possui três componentes:

- \* obras de dragagem, derrocamento e sinalização da Hidrovia propriamente dita, que tem cerca de 1.230 km entre Aruanã (GO) e Xambioá (TO), e mais 551 km no rio das Mortes, entre Nova Xavantina (MT) e a sua foz no rio Araguaia (MT). A esta Hidrovia 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 custo total do projeto é de R\$ 222,4 milhões e seu encerramento está previsto para 2000.

Em junho de 1998 foram assinadas as ordens de serviço para a retomada das obras das duas eclusas de Tucuruí.

As eclusas vão abrir um corredor de 1,5 mil km na hidrovia Araguaia-Tocantins, permitindo a navegação desde Nova Xavantina (MT) e Aruanã (GO) até Barcarena (PA). A previsão é de que o custo do frete dos produtos agrícolas do Centro-Oeste baixe de US\$ 50 para US\$ 10.

Incluída no programa Avança Brasil, em 1999, o projeto de construção da eclusa de Tucuruí teve um avanço físico de 7% e recebeu investimentos de R\$ 26,9 milhões no respectivo ano.

---

---

### **PORTO DE BELÉM**

---

---

#### **Administração**

É realizada pela Companhia Docas do Pará - CDP.

---

---

#### **Localização**

Na margem direita da Baía de Guajará, em frente à Ilha das Onças, na cidade de Belém, distando aproximadamente 120 km do Oceano Atlântico.

---

---

#### **Área de Influência**

Abrange a quase totalidade do território paraense, destacando-se a região centro-leste do estado, bem como o extremo norte de Goiás, o sudoeste do Maranhão

e o norte de Tocantins.

---

---

### Acessos

---

---

- **Rodoviário** - pelas BR-010 e BR-316, que chegam a Belém com seus traçados coincidentes.
- **Marítimo** - pela Baía de Marajó, com a barra demarcada pelos faróis da Ilha Tijoca e do Cabo Maguari, apresentando largura de 55 km e profundidade mínima de 10,5 m. Por um trecho navegável natural com aproximadamente 110 km de extensão, largura de 3,2 km a 15 km e profundidade 9 m, é alcançada a entrada da Baía de Guajará entre as ilhas da Barra e do Forte, com largura de 350 m e profundidade de 10 m. O canal de acesso se desenvolve por cerca de 4 km, com largura variando entre 90 m e 180 m e profundidade mínima de 6 m.

---

---

### Instalações

---

---

- 1 cais acostável de 1.740 m de comprimento, subdividido em 3 trechos:
  - Cais Comercial I, com 1.040 m e profundidade de 6 m, contendo 8 berços.
  - Cais Comercial II, com 2 berços, com extensão de 300 m e 2,5 m de profundidade.
  - Cais Comercial III, com 400 m, dividido em 3 berços com 9 m de profundidade.
- 17 armazéns para carga geral, totalizando 39.600 m<sup>2</sup>.
- 14 galpões, para carga geral / madeira, com área total de 15.065 m<sup>2</sup>.
- 1 silo vertical para trigo, com capacidade de 10.000 t.
- 10 pátios de estocagem, descobertos, que correspondem a 27.650 m<sup>2</sup>.
- Terminal de Inflamáveis da Miramar, com 91 tanques para granéis líquidos (derivados de petróleo e produtos químicos), com capacidade estática total de 207.215 t.

---

---

## PORTO DE VILA DO CONDE

---

---

---

---

### Administração

---

---

É realizada pela Companhia Docas do Pará - CDP.

---

---

### Localização

---

---

No município de Barcarena (PA), à margem direita do rio Pará, no local denominado Ponta Grossa, na confluência dos rios Amazonas, Tocantins, Guamá e Capim.

---

---

### Área de Influência

---

---

É representada pelos municípios paraenses de Barcarena, onde se localizam as indústrias Albrás e Alunorte, razão de ser do porto, de Oriximiná e de Paragominas.

---

---

### Acessos

---

---

- **Rodoviário** - pelas rodovias estaduais PA-151 e PA-481. Atualmente o acesso é rodofluvial, com os trechos por água vencidos por meio de duas balsas.
  - **Marítimo** - a barra compreende a entrada da Baía de Marajó, com largura de 55 km e profundidade de 10,5 m, no Banco do Espadarte. O canal de acesso é o mesmo do Porto de Belém até a Ilha do Mosqueiro. Possui extensão total de 140 km, larguras de 3,2 km a 18 km e profundidade mínima de 9 m.
- 
-

---

## Instalações

---

- 1 píer com 543 m de comprimento, com 2 berços, sendo um externo de 292 m, utilizado na importação de granéis sólidos (coque, alumina e bauxita), e outro interno de 251 m para recebimento de outros granéis e exportação de carga geral. Ambos tem profundidade de 14 m.
- 1 armazém de carga geral com 7.500 m<sup>2</sup>.
- 1 pátio descoberto, com 10.000 m<sup>2</sup>, destinado à estocagem de lingotes de alumínio.

---

## PORTO DE SANTARÉM

---

---

### Administração

---

É realizada pela Companhia Docas do Pará (CDP), por meio da gerência do porto de Santarém.

---

### Localização

---

Na margem direita do rio Tapajós, próximo à confluência com o rio Amazonas, no local denominado Ponta da Caieira, na cidade de Santarém, no estado do Pará.

---

### Área de Influência

---

Abrange os municípios do médio Amazonas e dos vales dos rios Trombetas e Tapajós. A BR-163 (Cuiabá-Santarém) estabelece a ligação do porto com o norte do estado de Mato Grosso.

---

### Acessos

---

- **Rodoviário** - pela BR-163 (Cuiabá-Santarém), atingindo-se o porto, na área urbana, pela Avenida Cuiabá.
- **Fluvial** - o rio Tapajós forma um canal de acesso natural, desde a sua foz no rio Amazonas até o cais do porto, numa distância de 3,1 km, com largura de 1,8 km e profundidade de 15 m.

---

## Instalações

---

- Cais Marginal de 228 m de extensão, contendo 4 berços, com profundidade de 3 m, destinado a embarcações de pequeno porte.
- Cais Comercial com 435 m e profundidades variando de 6 m a 10 m, dispendo de 6 berços de atracação.
- 2 armazéns para carga geral, com área total de 3.000 m<sup>2</sup>.
- 2 galpões totalizando 900 m<sup>2</sup>.
- 1 pátio descoberto de 10.000 m<sup>2</sup>.
- 7 tanques para granéis sólidos e líquidos, de uso privativo, somando 3.500 t de capacidade estática de armazenagem.

**ESTADO DO PARÁ**  
**MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS PORTOS**  
**1998**

Em 1000 t

PORTOS	EMBARQUE				DESEMBARQUE				TOTAL
	GRANÉIS SÓLIDOS	GRANÉIS LÍQUIDOS	CARGA GERAL	SUB-TOTAL	GRANÉIS SÓLIDOS	GRANÉIS LÍQUIDOS	CARGA GERAL	SUB-TOTAL	
BELÉM	10.288,2	284,9	910,6	11.483,7	335,3	1.288,7	200,5	1.824,5	13.308,2
VILA DO CONDE	1.021,7	235,7	329,4	1.586,8	4.130,7	476,8	16,9	4.624,4	6.211,2
SANTARÉM	-	48,6	74,3	122,9	-	89,0	64,5	153,5	276,4
<b>TOTAL</b>	11.309,9	569,2	1.314,3	13.193,4	4.466,0	1.854,5	281,9	6.602,4	19.795,8

FONTE: Anuário Estatístico Portuário - 1998

**INVESTIMENTOS PREVISTOS NO PPA 2000 A 2003**

## AUTORIDADES

### GOVERNO ESTADUAL

GOVERNADOR: **ALMIR JOSÉ DE OLIVEIRA GABRIEL**  
Palácio dos Despachos - Rod. Augusto Monte Negro, km 9  
CEP: 66.823-010  
Telefones: (091) 248-2455 / 248-2448 / 248-2324 - FAX: 248-1539

VICE-GOVERNADOR: **HILDEGARDO FIGUEIREDO NUNES**  
Telefone: (091) 248-7599 - FAX: 248-7977

SECRETÁRIO EXECUTIVO DOS TRANSPORTES: **HAROLDO DA COSTA BEZERRA**  
Telefone: (091) 243-3613 - FAX :231-5845

### GOVERNO MUNICIPAL

PREFEITO: **EDMILSON BRITO RODRIGUES**  
Palácio Antonio Lemos, Praça D. Pedro II  
CEP: 66.020-240  
Telefones: (091) 242-3344 - FAX: 225-4540

### REPRESENTAÇÃO NO CONGRESSO NACIONAL

PARLAMENTAR

LEGENDA

TELEFONE (\*)

#### SENADORES

Ademir Andrade	PSB	311-2101 / 311-2105
Jader Barbalho	PMDB	311-2441 / 311-2447
Luiz Otávio	sem partido	311-3050 / 311-4393

---

**DEPUTADOS**

Anivaldo Vale	PSDB	318-5570
Babá	PT	318-5480
Deusdeth Pantoja	PFL	318-5854
Elcione Barbalho	PMDB	318-5919
Gerson Peres	PPB	318-5330
Giovanni Queiroz	PDT	318-5534
Jorge Costa	PMDB	318-5410
José Priante	PMDB	318-5752
Josué Bengtson	PTB	318-5584
Nicias Ribeiro	PSDB	318-5278
Nilson Pinto	PSDB	318-5527
Paulo Rocha	PT	318-5483
Raimundo Santos	PFL	318-5809
Renildo Leal	PTB	318-5629
Valdir Ganzer	PT	318-5933
Vic Pires Franco	PFL	318-5519
Zenaldo Coutinho	PSDB	318-5286

(\*) DDD (61) Brasília.