

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM  
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

---

O SETOR DE TRANSPORTES E SUA PARTICIPAÇÃO NO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA

Regina Celia Brabo Ferreira (UFPA)

# **O SETOR DE TRANSPORTES E SUA PARTICIPAÇÃO NO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA**

## **1. RESUMO**

A nova dinâmica estrutural pela qual a região Amazônica vem sofrendo desde fins do século XX está alterando seu papel no cenário nacional. Essas mudanças são fruto de fatores social, econômico, ambiental e tecnológico. Há uma longa e extensa tradição na literatura de estudos que investigam a relação entre a infra-estrutura e o desenvolvimento de regiões ou países. No caso dos transportes, as evidências recolhidas por essas investigações sugerem que a expansão e a melhoria desses serviços geram efeitos multiplicadores e externalidades significativas tanto na economia, quanto na demografia capazes de introduzir alterações no potencial de crescimento de vários setores. Este trabalho tem por objetivo apresentar as etapas de evolução dos meios de transporte na Amazônia e entender sua participação no processo de desenvolvimento regional, de algumas transformações da sua dinâmica demográfica, da atuação do Estado e suas políticas para o setor de transporte. A pouca infra-estrutura existente na região, aliada a baixa renda da população, ocasionam sérios problemas de integração regional.

## **1. INTRODUÇÃO**

As mudanças ocorridas na região Amazônica a partir da década de 90 vêm alterando sua dinâmica estrutural. O desenvolvimento de sua infra-estrutura estimulou um novo processo de migração, favorecendo a mobilidade para fora da região de fronteira, ampliando dispersão da população rural e incentivando o processo de urbanização.

Essas mudanças geradas a partir do desenvolvimento da infra-estrutura de transportes têm como marco a expansão das rodovias na região. O principal eixo de penetração da Amazônia, desde a colonização foi pelo seu sistema hidroviário. A partir dos anos 60 com a abertura das rodovias Belém-Brasília, Transamazônica e Cuiabá-Santarém um novo processo de ocupação direciona tanto o fator econômico como o social. As políticas públicas favorecem o setor rodoviário como única forma de integração da região com o cenário nacional e mundial, em detrimento dos demais

modos de transportes, sobretudo o hidroviário, que é uma das principais riquezas da Amazônia.

Este trabalho tem por objetivo apresentar as etapas de evolução dos meios de transporte na Amazônia e entender sua participação no processo de desenvolvimento regional, de algumas transformações da sua dinâmica demográfica, bem como a atuação do Estado e suas políticas para o setor de transporte.

Dividido em seções, este trabalho abordará: o processo de mobilidade e mudanças estruturais da população Amazônia decorrentes alteração da tipologia de transportes; a participação dos transportes no desenvolvimento da região e de que forma a Amazônia se insere na dinâmica de produção e transporte do Brasil; e a atuação do Estado em implantar políticas para o setor de transporte na região.

O local ou região que favoreça o crescimento econômico do país é visto com interesse tanto por parte do setor público como do setor privado. Nessas regiões há desenvolvimento de infra-estrutura e aplicações de recursos financeiros que estimulem seu desenvolvimento, e o setor de transporte é peça fundamental nesse jogo de interesses, pois ele é um grande propulsor de desenvolvimento do país.

## **2. POPULAÇÃO NA AMAZÔNIA: MOBILIDADE E MUDANÇAS ESTRUTURAIS**

A população na Amazônia sofre grandes processos de transformação desde o século passado. Esta região já foi alvo de vários programas governamentais para povoar o “expressivo espaço vazio regional” existente. Nos anos 60 e 70, se iniciou a ocupação das fronteiras amazônicas, favorecendo locais onde já existia alguma condição econômica preexistente, e outros nos quais tais condições foram praticamente criadas. Desta forma, seu adensamento populacional foi obtido às custas de elevados investimentos públicos a fim de criar uma infra-estrutura mínima que permitisse o deslanche deste processo. (Moura e Moreira, 1997).

O processo de desenvolvimento regional na Amazônia e o incentivo do Estado para ocupação da região Norte mudam a partir dos anos 80, nesse período observa-se o declínio de políticas públicas para a integração regional e os processos migratórios passam a se modificar, o desenvolvimento começa a ser regido pela lógica do mercado (Moura e Moreira, 1997). Assim, as ações do Estado incentivaram e determinaram ora

um aumento, ora um arrefecimento no movimento migratório, essencial para a efetiva ocupação de espaços selecionados na Amazônia.

Juntamente com esse processo de ocupação houve uma alteração na dinâmica reprodutiva a nível nacional, e da qual a Amazônia não ficou de fora. A redução da taxa de fecundidade e o aumento da expectativa de vida da população brasileira mudaram a estrutura etária do país que passou a apresentar taxas de crescimentos populacionais menores. A Amazônia apresentando reflexos semelhantes, mesmo que de forma menos acentuada e mais retardada que a média nacional, teve duas características marcantes que alteraram sua dinâmica populacional nos anos 90: a ampla dispersão da população rural e o crescente processo de urbanização. Dentro desse contexto, os fluxos migratórios desempenharam importante papel. Se inicia um processo de mudança na composição dos fluxos segundo a procedência, com participação crescente de movimentos transfronteiriços na região e para além dela, os quais até então eram ainda praticamente desconhecidos. São movimentos que envolvem questões da terra, pobreza, desruralização, e questões indígenas (Moura e Moreira, 1997).

Essa desruralização leva a uma tendência da população em residir nas áreas urbanas, gerando uma mobilidade rural-urbana. Há uma ampliação de núcleos urbanos já existentes e uma “nova ruralidade” em formação nas regiões de fronteira, criando novos municípios com características urbanas.

As mudanças ocorridas a partir dos anos 90 favoreceram um processo de mobilidade na região amazônica muito grande. Os conceitos de mobilidade e migração podem ser confundidos muitas vezes, porém mobilidade é entendida aqui, segundo Hogan (1997), como um termo mais abrangente que migração, considerada como movimentos pendulares, temporários, de curta duração. Caracterizam-se por vários movimentos diferenciados, que têm conseqüências importantes para a sociedade, pois estão integrados ao meio-ambiente e aos processos econômicos e de infra-estrutura, sobretudo o de transportes, que é o setor que garante o deslocamento da população.

A partir da década de 90, essa mobilidade passou a “marchar” além das fronteiras nacionais alterando seu padrão estrutural. Este fato está relacionado com o processo de desenvolvimento dos transportes, com a implantação de rodovias que permitiram, desde 1960, a chegada de imigrantes na região.

Théry (2005) resume cinco séculos de história em uma imagem sintética (Figura 1), mostrando os deslocamentos do principal eixo de propagação e de inovação na região, os que foram e o que serão provavelmente os futuros "pontos quentes" da região.

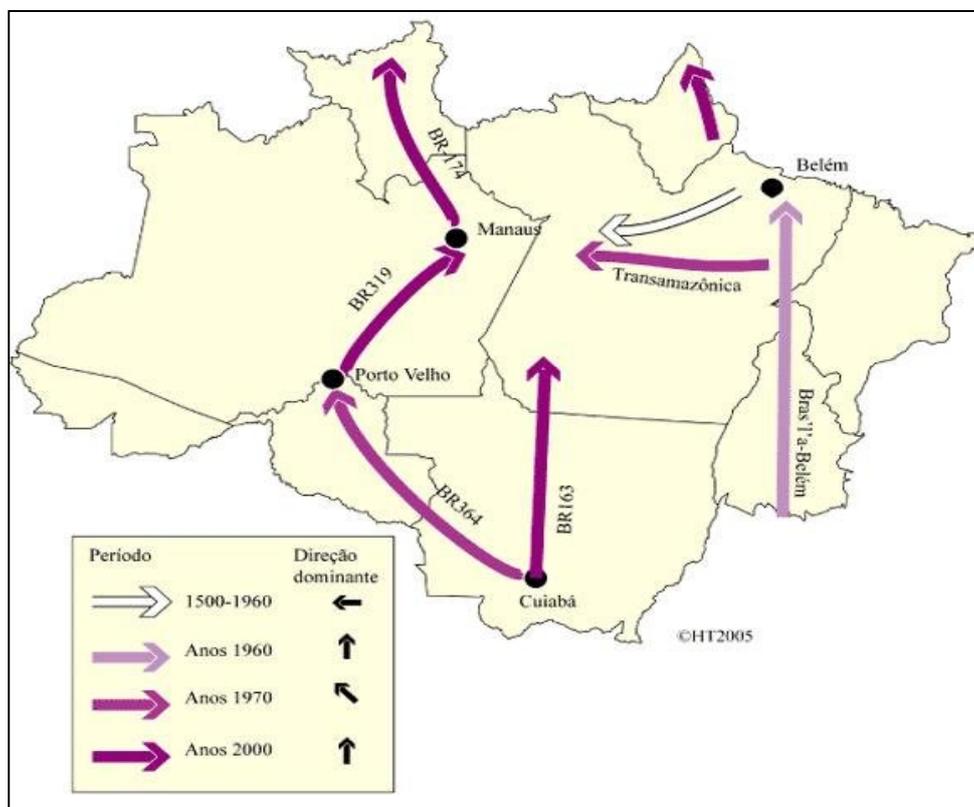


Figura 1: Principais deslocamentos na Região Amazônica.

FONTE: Théry, 2005.

Da colonização até os anos de 1960 o eixo principal de penetração foi o rio Amazonas e seus afluentes, sempre percorridos da foz para montante. A partir de 1960, o eixo principal passou a ser uma direção sul-norte, ao longo da rodovia Brasília-Belém. Nos anos de 1970, o fluxo principal ia do leste para o oeste, ou do sudeste para o noroeste, ao longo das novas rodovias, BR 364 e Transamazônica. Nos anos de 1980 e no início dos anos de 1990, por falta de uma política amazônica bem definida, diversas direções de propagação se misturavam (sul-norte, oeste-leste, leste-oeste), uma indecisão que reflete bem as incertezas dessa "década perdida". Finalmente, retoma-se hoje uma tendência a um movimento sul-norte, ao longo do eixo Araguaia-Tocantins, da BR 163 e dos eixos Manaus-Venezuela e Amapá-Guiana Francesa (Théry, 2005).

A Amazônia está, portanto, vivendo um momento de transformações, seu peso demográfico, econômico e social, sua tipologia de transporte. É preciso, pois, repensar a unidade territorial, onde seja possível observar a dinâmica natural e que, ao mesmo tempo, seja relevante para a sociedade. Buscando associar a tecnologia para valorizar as

práticas locais na utilização de recursos naturais, respeitando a realidade regional que vive em constante mutação onde a diversidade é uma característica marcante na região (Aragon, 2005).

### 3. A PARTICIPAÇÃO DOS TRANSPORTES NO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA

O sistema de transporte é essencial para a movimentação da economia de um país. Sem este sistema as pessoas não teriam como se deslocarem, os produtos não chegariam até seus consumidores, as indústrias não teriam acesso as matérias-primas e nem teriam condições de escoar sua produção.

Nenhuma economia pode se desenvolver sem um sistema de transportes eficiente e integrado. De fato, estima-se que cerca de 40% do PIB mundial correspondem a atividades direta ou indiretamente ligadas ao transporte (MT, 2000). Além disso, sabe-se que qualquer interrupção, por menor que seja, no funcionamento da rede de transportes é capaz de afetar drasticamente vários outros setores da economia, a começar pelo próprio abastecimento.

A situação brasileira atual da matriz de transportes de cargas acarreta perda de competitividade para as empresas nacionais, uma vez que a ineficiência dos modais gera um elevado custo país, se tornando um fator limitante para o desenvolvimento regional e internacional do Brasil.

Uma das principais causas da ineficiência da matriz de transportes de carga brasileira está baseada no uso inadequado dos modais. Existe uma sobrecarga no transporte rodoviário, figura abaixo, em função dos baixos preços de frete, o que acaba servindo como uma barreira ao uso dos demais modais.

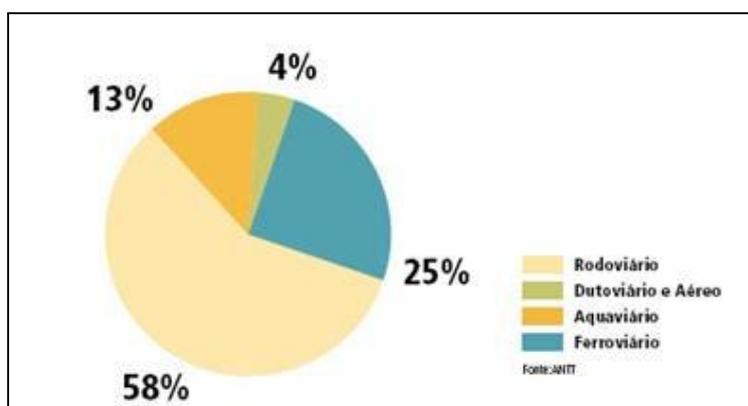


Figura 2: Transporte de Carga no Brasil segundo a modalidade.  
Fonte: ANTT, 2006.

Com relação à região amazônica, o quadro não é diferente, o investimento no modo rodoviário desfavoreceu o modo hidroviário, principal riqueza da região. No contexto histórico, o transporte na Amazônia era caracterizado no período colonial pelo seu sistema fluvial, permitindo a penetração e ocupação da região pelos extensos rios, mediante a expansão das atividades extrativas. Esta modalidade foi priorizada até a queda da produção e exportação da borracha, no qual a região perdeu a posição de destaque que ocupava no País e a utilização do sistema hidroviário entrou em progressivo declínio (Lins Neto, 1991).

A partir da década de 60, preservar a integridade e promover o desenvolvimento foi bandeira levantada em todo o País, e efetivas medidas foram postas em execução no sentido de integrar e desenvolver a Amazônia, para o que, face à expansão dos seus objetivos básicos, já não seria mais suficiente o sistema hidroviário. Tornou-se indispensável a implantação de um sistema rodoviário ligando a região amazônica a outras regiões do País.

Formulou-se então, nesse período, o I Plano nacional de Desenvolvimento – I PND, cujas metas para a Amazônia era a integração física, econômica e cultural, sua ocupação humana e desenvolvimento econômico. Fazendo da integração o componente mais amplo da “intervenção”, a direita nacionalista militar tinha com lema a frase “integrar para não entregar”, estimulando o povoamento seu fator de reconquista da Amazônia. Para tanto, em junho de 1970, lançou as bases físicas da integração, com a construção das rodovias Transamazônica e Cuiabá-Santarém. (MT, 2000).

A partir daí, ocorre todo um processo de transformação na estrutura demográfica da Amazônia. A chegada das rodovias tem transformado profundamente a organização regional da região, até então definida em volta dos rios. Passou-se de um espaço reticular a outro, da Amazônia estruturada em função das vias navegáveis, drenando os fluxos para o Leste, a uma região dominada pelas estradas que levam ao Sul-Sudeste, uma redistribuição que alterou profundamente as hierarquias urbanas da região (Théry, 2005).

O papel da Amazônia no cenário nacional atualmente revela uma defasagem existente entre a sua superfície ocupada - mais da metade do país - e o seu peso econômico e social. Esta região representa 60% da superfície do Brasil, seu PIB em 2000 não passava de 5%, reúne 9% da população urbana e sua infra-estrutura de transporte é reduzida, comparada as demais regiões do Brasil (Figura 3).

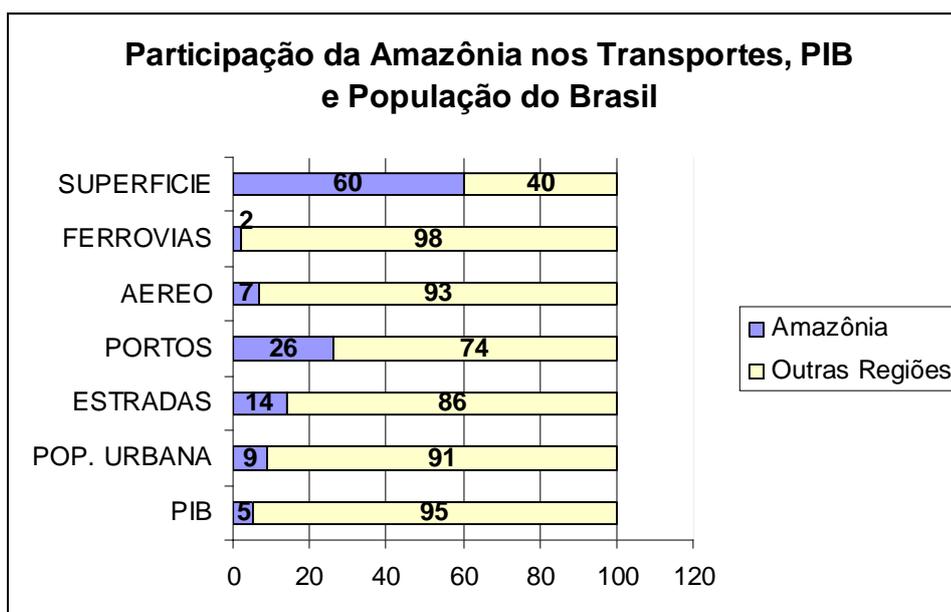


Figura 3: Participação da Amazônia.  
Fonte: ANTT, ANTAQ, IBGE, 2004.

Com relação a configuração dos modos de transportes na região, a Amazônia participa no Brasil em 7% das viagens no modo aéreo, 2% da malha ferroviária, 26% da movimentação de embarcações nos portos públicos e 14% da malha rodoviária do Brasil. Apesar de sua participação ainda ser baixa, seu serviço de infra-estrutura, mesmo que deficiente e precário, representa importante papel na região.

Os portos de Belém, Vila do Conde e Manaus movimentaram em 2000 cerca de 38 milhões de toneladas, transportando minério, madeira, granéis e carga em geral. A estrada de ferro Carajás transportou 50 milhões de toneladas e 850 mil passageiros. O movimento anual dos vôos nacionais na região é de 1,4 milhão de passageiros embarcados e 1,5 milhão desembarcados. Os vôos entre as principais cidades transportam 433 mil passageiros por ano, volume 17% maior do que o movimentado pelo transporte hidroviário. As rotas hidroviárias com maior número de passageiros são Belém-Manaus, no qual são transportados anualmente cerca de 85 mil passageiros, e Belém-Macapá com cerca de 160 mil passageiros por ano.

Contudo, o sistema de transporte operando na região ainda é rudimentar, baseado na navegação interior e com incipientes malhas rodoviária e ferroviária. Com o processo de urbanização e industrialização sofrido nessa região a partir da década de 90, a demanda para a melhoria do serviço de transporte aumentou, incentivando a formação de eixos de infra-estrutura ao redor dos quais concentraram-se os investimentos públicos e privados e, portanto, os núcleos-urbanos (Becker, 2006).

Associada a demanda de serviços que favoreçam o crescimento econômico da região está o fator ambiental, que defende a conservação e preservação do ambiente. A grande questão está em como transformar os elementos que privilegiam o modelo de desenvolvimento, como estradas e energia, em instrumentos de não degradação, mas de ordenamento do território, nos quais se compatibilize a expansão da infra-estrutura com o uso sustentável dos recursos naturais e o bem-estar das populações, superando o conflito entre as demandas nacionais e os direitos da população regional (Becker,2006).

O Estado como indutor de desenvolvimento deve fazer essa associação de interesses sociais, econômicos e ambientais, por meio de políticas públicas que incentivem o desenvolvimento regional sustentável.

#### **4. O PAPEL DO ESTADO E AS POLÍTICAS DE TRANSPORTES NA AMAZÔNIA PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

Diante da problemática que o setor de transporte na Amazônia enfrenta, e os desafios que precisa superar, o Estado como instituição soberana, possui papel fundamental para desenvolver políticas que favoreçam o desenvolvimento do setor.

O Estado é uma organização com poder extroverso sobre a sociedade que lhe dá origem e legitimidade, composto de um sistema jurídico dotado de coercibilidade sobre todos os membros desse Estado nacional. O Estado é o instrumento de ação coletiva por excelência da sociedade. É a forma através da qual a sociedade busca alcançar seus objetivos políticos fundamentais: a ordem ou estabilidade social, a liberdade, o bem estar, e a justiça social (Bresser, 2004).

A reforma do Estado no Brasil respondeu às tendências gerais da economia decorrentes da transformação do modelo de produção, do fortalecimento da integração entre cadeias produtivas, da alteração da organização do trabalho e da gestão empresarial (Castro, 2005). Essas mudanças estariam modificando a ação do Estado, enquanto ator, no desenvolvimento regional.

As mudanças econômicas, baseadas na revolução capitalista e industrial, alteraram a estrutura social e cultural da sociedade, contribuindo para o surgimento de uma instituição fundamental dos tempos modernos – o Estado nacional – e as sociedades passaram a ter condições de promover seu desenvolvimento, por meio da

gestão empresarial, incorporando o progresso técnico e inovações para gerarem aumento de produtividade e, por sua vez, lucros (Bresser, 2004).

Os processos de modernização pelo qual a Amazônia está passando, vem trazendo alterações sociais, econômicas e políticas no sentido de uma racionalidade capitalista. E o Estado teve um papel de conduzir a sociedade à modernização pela ação racional do planejamento e de atores empresariais que partilham de um projeto que se pauta visando o desenvolvimento econômico.

A relação entre Estado e sociedade foi marcada pela gramática do clientelismo por muitos anos. As relações pessoais e hierárquicas, os privilégios, as instituições formais do Estado ficaram altamente impregnadas por esse processo de troca de favores (Nunes, 1997), dificultando o corporativismo democrático que hoje é característica do governo brasileiro.

A Amazônia, dentro do contexto de políticas públicas enraizadas pelo clientelismo, se encontra em processo de readequação de seus eixos social, econômico e ambiental. A política estatal voltada para a região foi de ocupação e integração, definindo a colonização como política de povoamento que asseguraria ao país a exploração de novas fronteiras de recursos graças aos empreendimentos de infraestrutura que aqueceram o mercado com base em financiamentos públicos e montaram as bases de um processo de consolidação da economia regional (Castro, 2005).

As políticas públicas atualmente, ao tentar alcançar objetivos sociais, econômicos e ambientais, se caracterizam cada vez mais por seu caráter multidisciplinar. Desta forma, o papel da infra-estrutura é essencial na aplicação dessas políticas, assim como as orientações estratégicas de desenvolvimento têm como suporte a disponibilidade de transportes, estes, por sua vez, têm características próprias que influenciam a definição daquelas políticas (MT, 2003).

Nesse contexto, os transportes constituem meio de viabilização da ocupação do território, do deslocamento de bens e pessoas e, portanto, têm objetivos diretamente ligados às políticas de desenvolvimento.

A partir da Conferência Rio'92, na formulação da Agenda 21, trabalha-se um novo enfoque multidisciplinar, integrando nos diversos setores (social, econômico e ambiental) o conceito de desenvolvimento sustentável, incluindo linhas de ação para o desenvolvimento do setor de transportes.

Os Planos Plurianuais, desde 1996, lança a proposta dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, trabalhando a noção de pólos de desenvolvimento, no qual a ação dos transportes é fundamental para garantir o desenvolvimento econômico-social da região. Estudo como a multimodalidade, corredores de transporte para escoamento de carga, deslocamento de pessoas e turismo, integrados a questão ambiental, fazem parte importante da discussão de desenvolvimento sustentável.

Os Corredores de Transportes, em seu sentido mais amplo, são traduzidos pelo conjunto de sistemas integrados, em que vias, veículos, redes de armazéns, terminais e instalações portuárias possibilitam a estocagem e o transporte de grandes massas, de modo racional e a custos menores, mediante uma operação coordenada (MT, 2005).

O corredor de abastecimento e exportação da Amazônia se configura como grande indutor de desenvolvimento. Abrange a área física mais extensa do País e tem a servi-lo, além de uma natural rede hidroviária de mais de 24.000 km de vias navegáveis, uma rede rodoviária da ordem de 36.236 km de extensão - que atendem à função de penetração e integração, a implantação de vasto programa integrado de desenvolvimento, através de projetos industriais, pecuários, agrícolas e de colonização. Para promover a integração da Amazônia por meio de seu corredor de transporte, os Planos Plurianuais desenvolveram dois programas: *Brasil em Ação* (PPA 1996-1999) e *Avança Brasil* (PPA 2000-2003).

Esses programas propunham abertura de corredores multimodais em eixos que atravessavam regiões nunca antes exploradas, provocando reações de ambientalistas pela possibilidade de riscos ambientais nas áreas de implantação. A pressão por parte da área ambiental conseguiu travar a implantação das infra-estruturas propostas, dentre elas a hidrovia Araguaia-Tocantins foi embargada. A intenção era de pressionar o setor público em realizar programas que reduzissem os impactos ambientais. Contudo, o PPA de 2004-2007 teve como prioridade os investimentos nas rodovias e nos equipamentos de hidroelétricas, em detrimento das ferrovias e hidrovias (Figura 4). E assim, velha Amazônia dos rios, no centro da bacia, continua ignorada pelas políticas públicas, em sua maior parte, com a exceção notável das cidades - onde, é preciso lembrar, vivem mais de 60% da população regional (Théry, 2005).

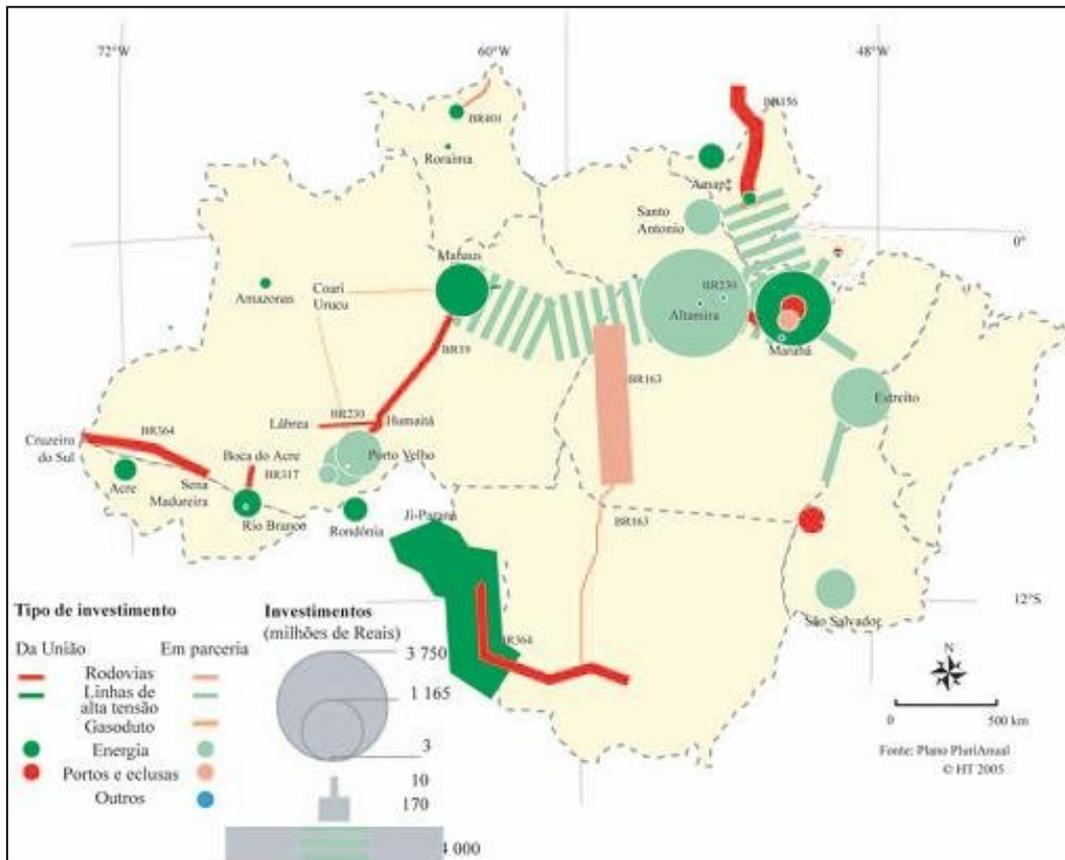


Figura 4 – Investimentos em infra-estruturas no Plano Plurianual 2004-2007.

Fonte: Théry, 2005.

Como já foi visto, o setor rodoviário é preponderante sobre os outros modos de transportes, sendo por isso o mais favorecido em termos de políticas públicas. No caso da Amazônia, que possui uma riqueza de rios, necessita de políticas que estimule o transporte hidroviário e a intermodalidade com os demais modos. Porém, estudos e ações voltados para esse tema são incipientes. O incremento do transporte hidroviário interior no Brasil é relativamente recente, resultado de um conjunto de fatores, como a estabilidade econômica; o aumento da disponibilidade de infra-estrutura, de serviços portuários, de equipamentos e de instalações para a transferência modal; a demanda pela redução dos custos de transporte; a procura por alternativas de escoamento da produção, voltada para o comércio externo; e a demanda de consumo de comunidades da Amazônia, não providas por outro tipo de transporte. Para superação desses problemas, se faz necessário uma ação conjunta de empresários e governo, de posse de tecnologias adequadas, com implantação de políticas para o setor de modo que favoreça o desenvolvimento e a melhoria da qualidade de vida da população amazônica.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante desses fatos que vem ocorrendo, a partir da década de 90, estudos revelam que a Amazônia não pode ser mais considerada como uma região de fronteira. As grandes mudanças mais recentes ocorridas na região são constatadas na estrutura da economia, no processo de urbanização, na transformação da estrutura da sociedade regional e na implantação de territorialidades sócio-ambientais.

O povoamento regional nas últimas três décadas alterou estruturalmente o antigo padrão, secular, fundamentado na circulação fluvial. As rodovias atraíram a população para a terra firme e para novas áreas, abrindo grandes clareiras na floresta, e sob o influxo da nova circulação a Amazônia se urbanizou e se industrializou, embora com sérios problemas sociais e ambientais (Becker, 2006).

A história dos transportes no Brasil oferece suas particularidades para entender essas modificações. Primeiramente, há um desenvolvimento regionalmente desigual dessas fases. Onde convivem “vazios viários”, como na região amazônica, a despeito de sua rede fluvial, como regiões já integradas por redes de auto-estradas, mas como é o caso de São Paulo. Em segundo lugar, no Século XIX desmanchou a rede colonial, na medida em que a navegação fluvial a vapor e a ferrovia consolidavam determinados eixos de exportação, em detrimento da integração nacional. Mais tarde, a consolidação da rede rodoviária modificou as relações econômicas e sociais do Brasil.

Assim sendo, as políticas de transportes podem provocar que de uma fase avançada se volte, mesmo que com uma tecnologia mais avançada, para uma geograficamente mais atrasada. E isto ocorre sobre tudo se os antigos sistemas não são integrados aos novos. A multimodalidade, se efetivamente transformada em política de governo, poderia favorecer o desenvolvimento, na medida em que antigos sistemas não sejam destruídos em prol da última palavras em termos de modernidade. Respeitando as especificidades de cada região, investindo na infra-estrutura que propicie o desenvolvimento regional.

Os transportes sempre foram determinantes na organização e integração do espaço amazônico, o qual é dependente das duas redes principais: a dos rios e a das estradas. Contudo, a navegação fluvial foi e continua sendo o sistema de transporte fundamental nessa região, ainda que se destaquem as facilidades das rodovias. Se para o desenvolvimento do setor depende de interesses econômicos, faz-se necessário a implantação de políticas que incentivem o crescimento econômico regional. Cabe saber

associar as necessidades da população com os interesses econômicos do setor público e privado, por meio de políticas de acordo com as necessidades locais, para gerar a melhoria do serviço e propiciar o tão sonhado desenvolvimento sustentável da região.

## **6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ARAGÓN, L.E. Até onde vai a Amazônia e qual é a sua população? In: Populações as Pan-Amazônia. Belém: NAEA, 2005.

BECKER, B.K. Amazônia: geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2006.

BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Caderno de Infraestruturas. Transporte na Região Amazônica. 1998. <http://www.bndes.gov.br/conhecimento/cadernos/hidro.pdf>. acesso em: maio/05.

BRESSER, L.C. Instituições, Bom Estado e Reforma da Gestão Pública. In: Ciro Biderman e Paulo Arvate (orgs.) *Economia do Setor Público no Brasil*. São Paulo: Campus Elsevier, 2004.

CASTRO, E. Estado e Políticas Públicas na Amazônia: Gestão Pública e Desenvolvimento. In: Coelho, M. C.N.; Mathis, A. (orgs) Políticas Públicas e Desenvolvimento local da Amazônia: uma agenda de debate. Belém: UFPA/NAEA, 2005.

HOGAN, D.J. Mobilidade Populacional e Meio Ambiente. In: Anais. Encontro Nacional sobre Migração. Curitiba: IPARDES: FNUAP, 1998.

LINS NETO, J.T. A Navegação Fluvial Amazônica na Perspectiva da Integração Regional ao Mercado Nacional. Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP. Campinas (SP), 1991.

MT – Ministério dos Transportes Secretaria Executiva. Banco de Informações dos Transportes Aquaviários. Departamento de Hidrovias Interiores. 2000. Site: <http://www.transportes.gov.br/bit/hidro/hidro.htm>. (acessado em set/05).

MT - Ministério dos Transportes Secretaria Executiva. Política Ambiental do Ministério dos Transportes. 2003. Site: <http://www.transportes.gov.br> (acessado em set/05).

MOURA, H.A.; MOREIRA, M.M. As migrações na Região Norte em Período Recente: Uma Abordagem Preliminar. In: Anais: Encontro Nacional sobre Migração. Curitiba: IPARDES: FNUAP, 1998.

NUNES, E. Gramática Política do Brasil: clientelismo e Insulamento burocrático. Rio de Janeiro: Zahar Editor.

PRADO, L. Transportes e Corrupção. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997, 475p.

THÉRY, H. Situações da Amazônia no Brasil e no continente. Estudos Avançados 19 (53), 2005. site: [www.scielo.br/pdf/ea/v19n53/24079.pdf](http://www.scielo.br/pdf/ea/v19n53/24079.pdf). (acesso em: dez/2006).

Sites Consultados:

ANTT: [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)

ANTAQ: [www.antaq.gov.br](http://www.antaq.gov.br)

IBGE: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)