



A IMPORTÂNCIA DA REDE HIDROVIÁRIA PARA O ESTADO DO AMAZONAS

João Henrique Santana Stacciarini
Universidade Federal de Goiás (UFG/IESA)

Luana Feldmann
Universidade Federal de Goiás (UFG/IESA)

Resumo

No estado do Amazonas (maior unidade federativa do país), a densa floresta equatorial - de difícil penetração humana - e as grandes distâncias contribuíram para que, historicamente, a hidrografia se fizesse como importante rede de organização territorial. Nas últimas duas décadas, uma série de reestruturações territoriais impostas e organizadas pelo avanço de novos agentes econômicos no Amazonas - sobretudo aqueles estabelecidos por intermédio da Zona Franca de Manaus, da expansão da fronteira agrícola brasileira (agropecuária), do incentivo à urbanização e ocupação territorial e dos megaprojetos (mineração, energia e derivados de petróleo) - estimularam uma ampliação dos fixos e fluxos envolvidos no transporte hidroviário. Pelas linhas estaduais amazonenses de transporte aquático circularam, aproximadamente, 1,7 milhões de passageiros durante o ano de 2017. Manaus desponta como foco central de gerenciamento, organização e dispersão desse complexo sistema. Para além das pequenas estações de embarque, a referida capital estadual conta com treze grandes plataformas portuárias em atividade, as quais foram responsáveis, durante o intervalo dos anos de 2010 a 2018, pela movimentação de quase 200 milhões de toneladas de cargas. Tais elementos evidenciam as redes como verdadeiras transmissoras do processo de globalização e ressaltam a importância da fluidez que o capitalismo contemporâneo necessita para reprodução em caráter sistêmico e global.

Palavras-chave: Rede Hidroviária. Integração. Globalização. Amazonas. Manaus.

LA IMPORTANCIA DE LA RED DE AGUA PARA EL ESTADO DE AMAZONAS

Resumen

En el estado de Amazonas (la unidad federativa más grande del país), el denso bosque ecuatorial - de difícil penetración humana - y las grandes distancias han contribuido para que, historicamente, la hidrografía se ha convertido en una importante red de organización territorial. En las últimas dos décadas, una serie de reestructuraciones territoriales impuestas y organizadas por el avance de

nuevos agentes económicos en el Amazonas - especialmente los establecidos a través de la Zona de Libre Comercio de Manaus, de la expansión de la frontera agrícola brasileña (agronegocios), del fomento a la urbanización y ocupación territorial y de los megaproyectos (minería, energía y productos petroleros) - estipularon una expansión de los flujos fijos involucrados en el transporte por vías navegables. A través de las líneas de transporte de agua del estado amazónico circularon, aproximadamente, 1,7 millones de pasajeros durante el año de 2017. Manaus emerge como el foco central de gestión, organización y dispersión de este complejo sistema. Además de las pequeñas estaciones de embarque, la capital estatal cuenta con trece grandes plataformas portuarias en actividad, que fueron responsables, durante el período de 2010 a 2018, por el movimiento de casi 200 millones de toneladas de carga. Tales elementos muestran las redes como verdaderos transmisores del proceso de globalización y destacan la importancia de la fluidez que el capitalismo contemporáneo necesita para la reproducción en un carácter sistémico y global.

Palabras clave: Red de vías navegables. Integración. Globalización. Amazonas. Manaus.

INTRODUÇÃO

Em geral, falar de “região amazônica” denota-nos lembranças vinculadas à grandiosidade, tanto da fauna como da flora presentes nesta porção do planeta. A exemplo da complexa relação e exuberância deste par-biológico, a Bacia Hidrográfica Amazônica se estabelece como a maior rede hidrográfica do globo terrestre, com aproximadamente 7 milhões km², que se distribuem pelos territórios do Brasil (63%), Peru (17%), Bolívia (11%), Colômbia (5,8%), Equador (2,2%), Venezuela (0,7%) e Guiana (0,2%) (BIBLIOTECA/IBGE, 2019).

Seu principal curso fluvial, o Rio Amazonas, tem cerca 6.992 km de comprimento e mais de mil afluentes, sendo responsável pelo deságue médio de cerca de 210 mil metros cúbicos de água por segundo no Oceano Atlântico, dados que fazem deste o encarregado por um quinto de todo o fluxo fluvial do planeta (SMITH, 2002).

Neste contexto, é necessário entender-se que a utilização da navegação como principal meio de locomoção na bacia amazônica está intimamente ligada à disponibilidade natural. Todavia, foi também reforçada, ao longo das últimas décadas/séculos, pelo seu processo de ocupação imposto por meio da interação, nem sempre harmoniosa, entre o par interpretativo sociedade x natureza. Desta forma, a densa floresta equatorial de difícil penetração humana em conjunto com as vastas distâncias contribuiu para que a hidrografia se fizesse como importante rede de organização territorial, permitindo a expansão da distribuição de pessoas e atividades econômicas regionais.

Sobre a importância das redes, Roberto Lobato Corrêa (1997a) indica que “a divisão territorial do trabalho em escala crescentemente mundializada só é possível a partir de numerosas redes técnicas engendradas no bojo da expansão

capitalista”. Logo, organizar-se o território por meio de redes, com a finalidade de ativação de pontos e linhas (SANTOS, 1996), é de fundamental importância.

Portanto, se em um primeiro momento a rede hidrográfica foi responsável por facilitar a sobrevivência e o acesso de suas populações a bens de consumo e serviços públicos básicos (educação e saúde, por exemplo), mais recentemente, esta se apresenta intimamente ligada à viabilização de grandes projetos de integração/exploração, reforçando assim “a relevante importância das redes e do transporte na produção do território” (CASTILHO, 2019).

Um projeto de rede hidroviária para uma “Amazônia globalizada”

Embora historicamente presente na região norte o transporte hidroviário brasileiro (e amazonense) passa por um crescimento expressivo nas últimas duas décadas. A lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/1993) – regime jurídico de exploração – o direcionamento de investimentos específicos por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e de outros projetos de estímulo (a partir de 2007), para além de um incremento significativo do PIB brasileiro, que salta de 655,4 bilhões USD (2000) para 1,86 trilhão USD (2018) (IBGE/SIDRA, 2020), são exemplos de diferentes momentos/fatores que contribuíram para uma ampliação expressiva das infraestruturas (fixos) e fluxos de navegação realizados.

Para Rodrigues, Rodrigues, Castro (2014) este conjunto de transformações designaram a ascensão da modernização tecno-informacional portuária e do transporte hidroviário. Desta forma, apenas no âmbito do PAC, o Governo Federal investe fundos para execução (construção/reforma) de aproximadamente 73 terminais hidroviários no Amazonas. Neste momento, para além do (tradicional) discurso de integração física/espacial sul-americana e defesa do território amazônico, aposta-se na ampliação e modernização da eficiência logística – bastante limitada na região norte, sobretudo pela rarefeita presença de rodovias, modal que, apesar de deter um custo elevado, constitui-se como principal facilitador para o deslocamento de pessoas e mercadorias no país.

Busca-se, sobretudo, a expansão de dinâmicas estruturantes no território brasileiro, de maneira a se obter maior nível de fluidez de mercadorias, a captura de capitais e a fluidez nas relações de trocas de maneira à obtenção de divisas ao Estado-nação brasileiro (elevação de taxas de lucro), resultantes da exportação de *comodities* para o mercado mundial (RODRIGUES; RODRIGUES; CASTRO, 2014, p. 124 -125).

Assim, o avanço de novos agentes econômicos no estado do Amazonas (e em toda a região amazônica), sobretudo aqueles estabelecidos por meio da Zona Franca de Manaus, da expansão da fronteira agrícola brasileira (agropecuária), do incentivo à urbanização e ocupação territorial e dos megaprojetos de mineração, energia e

derivados de petróleo são bastante explicativos da emergente necessidade por novos níveis de fluidez territorial.

Os fluxos, de todo tipo – das mercadorias às informações pressupõem a existência das redes. A primeira propriedade das redes é a conectividade – qualidade de conexo -, que tem ou em que há conexão, ligação. Os nós das redes são assim lugares de conexão, ligação de poder e de referência (CASTRO, 1996, p. 148).

Esta exigência constante pela ampliação destes fixos e fluxos, sobretudo via integração/sincronização entre os modais hidrográfico e rodoviário, tem como resultado final esperado, o estabelecimento de novas possibilidades de exportação de mercadorias (a preços mais competitivos) e a captação de fluxos de capitais para uma inserção “mais efetiva” do território amazônico nos moldes da “economia globalizada”.

Quadro 1. Crescimento de indicadores demográficos e econômicos do estado do Amazonas durante o intervalo dos anos 2000 – 2018

Indicador/Ano	2000	2018	Crescimento
População	2.812.557	4.079.327	45 %
PIB (Bilhões R\$)*	22,09	98,75	347 %
Nº de Bovinos	843.254	1.376.210	63 %

*O dado inicial disponível para PIB refere-se ao ano de 2002.

Fonte: (IBGE/SIDRA, 2020).

Note que o avanço destas atividades econômicas, ancoradas em amplos processos de reestruturação territorial e produtiva, tem como resultado um crescimento de 45% da população, 347% do Produto Interno Bruto (PIB) e 63% da atividade pecuária do estado do Amazonas, durante o intervalo entre os anos 2000 e 2018.

O papel da rede hidrográfica na organização da “vida cotidiana” no estado do Amazonas

Segundo dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) os rios (hidrovias), provenientes do Rio Amazonas e seus afluentes, são a principal via de transporte e escoamento de cargas e pessoas na Região Norte do país. Diferentemente de grande parte dos rios localizados no centro-sul do território nacional, a topografia (baixa declividade) e (alta) profundidade da calha dos rios amazônicos, torna-os bastante propícios a navegação, fatores que contribuem para que estes sejam responsáveis por grande parte do transporte de pessoas, mercadorias, produtos, animais, dentre outros (DNIT, 2018).

O Relatório da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aponta para a movimentação, durante o ano de 2017, via transporte hidroviário, de aproximadamente 9,8 milhões de passageiros e 3,4 milhões de toneladas de cargas nos quatro estados participantes da pesquisa, sendo estes, Amapá, Amazonas, Pará e Rondônia (ANTAQ, 2018, p. 23).

Quando avaliamos separadamente o Estado do Amazonas (AM), foco de interpretação da presente pesquisa, percebe-se, por intermédio do relatório supracitado, a existência de 73 linhas estaduais, por quais circularam, durante o ano de 2017, aproximadamente 1,7 milhões de passageiros e cerca de um milhão de toneladas de cargas (ANTAQ, 2018. p. 32). Esta complexa malha hidroviária de transporte tem como foco central de dispersão, organização e gerenciamento a capital Manaus, de onde partem a maioria destas embarcações rumo a municípios/localidades do estado. Destaca-se também que tais linhas têm extensões que podem oscilar entre dezenas a milhares de quilômetros de distância.

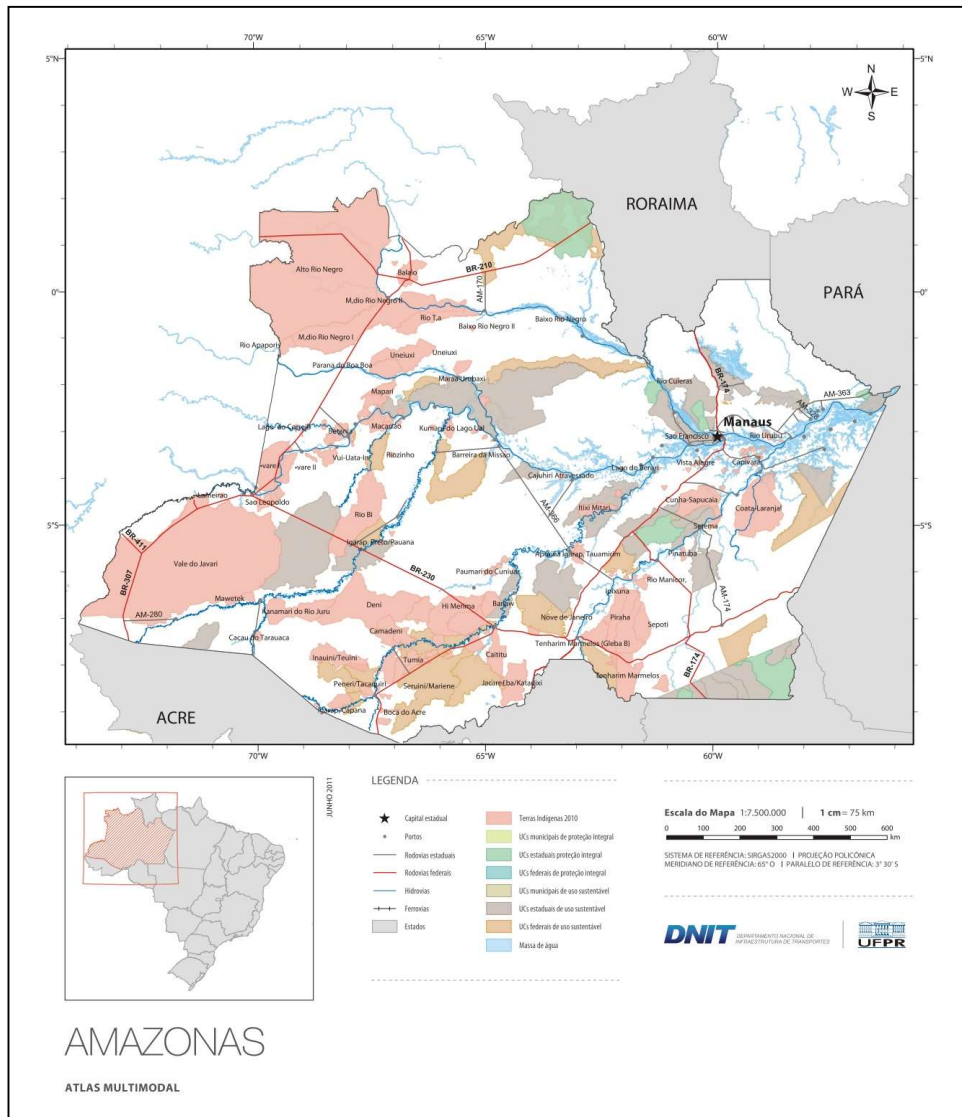


Figura 1. Mapa da rede de transportes do estado do Amazonas destaca a centralidade das hidrovias frente aos demais modais de transporte terrestres. Fonte: (BRASIL, 2011, p. 15).

Dados obtidos no relatório da ANTAQ indicam que as embarcações registradas e em circulação no Amazonas (durante o ano de 2017), quando somadas, ofereciam 32.358 lugares para passageiros, distribuídos entre redes, poltronas e camarotes (a depender da finalidade e/ou grau de conforto da embarcação). Neste mesmo ano foi registado uma taxa média de ocupação de 40% nas viagens das linhas estaduais amazonenses, que operavam sob uma tarifa média de R\$ 111,60 (ANTAQ, 2018. p. 35).

Todavia, conversando com barqueiros e consultando a tabela de tarifas disponibilizada pelo Porto de Manaus é possível observar que os preços têm ampla oscilação, a depender da distância e do tipo de embarcação. A exemplo do

exposto, uma passagem saindo de Manaus com destino a Itacoatiara, município localizado 180 km rio abaixo, custa 50 R\$, enquanto a tarifa rumo a Tabatinga, município amazonense situado na tríplice fronteira entre Brasil, Colômbia e Peru e distante cerca de 1.500 km rio acima, sai por 385 R\$ (PORTODEMANAUS, 2019).

É interessante ressaltar que a “ideia de tempo” aqui difere-se substancialmente da aplicada no transporte coletivo rodoviário amplamente difundido no centro-sul brasileiro. Se por lá, em geral, os ônibus têm linhas e horários fixos para partida e, em certo grau de precisão, chegada, por aqui a saída se dá em momento relativamente incerto, dentro de determinado dia, mas apenas quando a embarcação estiver parcial/completamente carregada com aquilo que se é esperado.

Tal inferência é ilustrativa daquilo que Milton Santos (1996) designou como “tempo rápido e tempo lento” – a diferenciação da contabilidade dos tempos vividos pelos homens, empresa e instituições será diferente de lugar para lugar ou ainda coexistente em determinados espaços. “O tempo rápido não cobre a totalidade do território, nem abrange a sociedade inteira” (SANTOS, 1996, p. 50). Portanto, embora algumas cidades mais populosas do interior amazonense contem com opções de transportes mais rápidos, como pequenas aeronaves ou barcos “a jato” (alta capacidade de propulsão/velocidade), a maioria das pessoas utilizam o transporte coletivo via navegação. Para seguir de Manaus rumo a Tabatinga (cerca de 1.500 km), por exemplo, são necessários entre 6 e 7 dias viajando contra o fluxo do Rio Solimões.

Em um cenário de deslocamento onde as viagens podem durar vários dias consecutivos, a presença de bares e cozinhas é bastante comum nas embarcações. Atividades de recreação, como jogar cartas / dominó, ou ainda conversas sobre diversificados assuntos são recorrentes e o longo tempo de viagem geralmente acaba levando à aproximação dos relacionamentos interpessoais daqueles que juntos se deslocam, momento em que podem surgir novas amizades, ou ainda, seu oposto, estranhamentos entre os indivíduos.

Quanto às relações de trabalho envolvidas no transporte fluvial, David (2010) indica que estas ocorrem, primordialmente, de maneira informal, sobretudo nas embarcações menores, onde predomina o trabalho familiar.

A relação trabalhista funciona fora dos parâmetros da legislação brasileira, ocorre muitas vezes dentro de um contexto familiar. Grande parte dos tripulantes da embarcação são ligados por parentesco com o seu proprietário. O horário de trabalho também não é definido, porque algumas embarcações chegam a passar cinco dias navegando. Sendo o barco o local de trabalho, torna-se difícil estabelecer um período de descanso. Portanto, os tripulantes fazem entre si uma escala, cuja funcionalidade parte do princípio do comum acordo

entre os tripulantes, ou a partir da ordem do proprietário (DAVID, 2010, p. 57).

Desperta atenção o fato de mercadorias e passageiros viajarem juntos, dando vida aquilo que se é conhecido como transporte misto (cargas e pessoas). É comum que as cargas comecem a ser embarcadas com alguns dias de antecedência e também não se faz raro passageiros que, para economizar com hospedagem, já se instalem no barco dois ou três dias antes da partida.



Figura 2. O papel do “transporte misto” na rede hidroviária e no cotidiano dos moradores do interior amazonense

Fonte: Trabalho de campos dos autores, 2019.

O transporte misto das embarcações reflete a importância das “Interações Espaciais” apresentadas por Corrêa (1997b), sendo este o principal articulador da vida e cotidiano no interior amazonense. Muitas cidades menores não possuem outra forma de deslocamento para o “mundo extramunicipal”, que não pelos rios. Logo, é normal observar-se todo tipo de produtos sendo transportados no convés das embarcações. Assim, enquanto pessoas se organizam em redes no segundo e terceiro compartimentos, veículos, alimentos, bebidas, peças de vestuário, materiais para construção civil, eletrodomésticos, eletrônicos, dentre uma infinidade de outros produtos, se espremem no primeiro piso das embarcações.

Quando avaliamos o fluxo do transporte de cargas, nota-se que este foi responsável, durante o ano de 2017, pela movimentação de 999 mil toneladas de cargas nas linhas estaduais (ANTAQ, 2018, p. 34). O itinerário amazonense que apresentou o maior fluxo de cargas é o trajeto hidroviário que liga as cidade de Manaus à Tefé. Pelos seus 631 quilômetros transitaram 129,3 mil toneladas de cargas em 2017 (ANTAQ, 2018).

O relatório da ANTAQ também indica a existência de 57 terminais hidroviários de transporte misto estadual, distribuídos em 47 municípios no estado do Amazonas. Embora muitos ainda possuam instalações bastante precárias, estes terminais se fazem como importantes pontos de articulação da rede hidroviária do território amazonense, permitindo a distribuição de inúmeros fluxos para realização da vida cotidiana do interior.

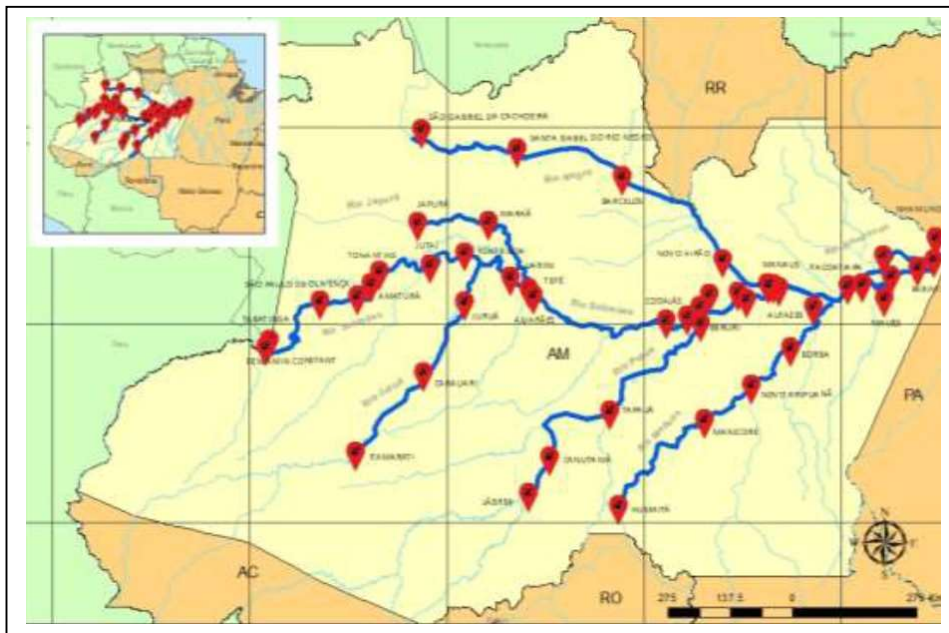


Figura 3. Localização dos terminais hidroviários estaduais do Amazonas (2017).

Fonte: (ANTAQ, 2018, p. 84).

Embora as viagens fluviais em nível estadual, sobretudo as articuladas à capital Manaus, sejam as principais responsáveis pelo transporte de cargas e passageiros no estado, outras linhas hidroviárias, como o transporte interestadual, também mostram-se bastante importantes e representativas. Dentro desta complexa relação entre distância, capacidade e agilidade, faz-se necessário entender que o transporte hidroviário amazonense conta com múltiplos modelos de embarcações, os quais podem oscilar desde pequenas canoas, até barcos com mais de 30 metros.

Em geral, embarcações que percorrem longas distâncias, muitas destas vinculadas a destinos inter-regionais, são mais novas e com melhor infraestrutura, podendo atingir capacidade de transporte de até 1.400 passageiros e cerca de 1,5 toneladas de carga (ANTAQ, 2018, p. 49). Para além das duas modalidades apresentadas, tem-se ainda o “transporte de travessia”, responsável por cruzar transversalmente (de um lado para outro) os rios e represamentos. Em geral, essa travessia tem distância e temporalidade bastante reduzidas, a depender do local, do afastamento entre as margens e do nível do rio.

Nesta modalidade de transporte fluvial, destaca-se a travessia de balsa entre Manaus e Carreiro da Várzea (AM), trajeto que liga, via BR - 319, a capital amazonense, município mais populoso do norte do país, a Porto Velho (RO). A presente travessia tem como ponto de chegada/partida duas bases operacionais em Manaus e uma no município de Carreiro. Embora ainda não totalmente asfaltada, a rodovia (BR - 319) mostra-se como importante ponto de conexão, uma vez que permite a ligação rodoviária entre a capital amazonense com o Centro-Sul do país. Sendo assim, este eixo de rolagem tem se mostrado essencial ao deslocamento de milhares de pessoas e centenas de toneladas de mercadorias e cargas anualmente.



Figura 4. A travessia entre Manaus (AM) e Carreiro da Várzea (AM) permite a conexão rodoviária entre a capital amazonense e o Centro-Sul do país
Fontes: Mapa - (LIBERATO JR, 2017); Fotos - trabalho de campos dos autores, 2019.

Os portos de Manaus: centros de conexões entre as escalas regional, nacional e global

Para Corrêa (1997a), na expansão do capitalismo as redes geográficas assumem várias manifestações, tornando-se progressivamente mais importantes. Milton

Santos (1996), por sua vez, aponta que não existe homogeneidade no espaço bem como nas diferentes redes e atores que nele se inserem. Sendo assim, ao avaliar os portos amazonenses, nota-se que estes oscilam mediante diferentes potencialidades vinculadas ao seu tamanho, gerenciamento, infraestrutura e capacidade de acolhimento de múltiplas embarcações.

Apesar dos diferentes níveis hierárquicos provenientes das múltiplas especificidades, estes apresentam-se como “nós” fundamentais de sustentação da rede hidroviária regional que, em determinados “pontos”, se articulam com níveis de escala superiores, conectando-se às redes nacionais e globais. Manaus encontra-se no topo dessa hierarquia regional, concentrando o maior número de portos, assim como as melhores infraestruturas portuárias.

Ao todo, a capital amazonense conta com treze instalações em atividade. O “Porto de Manaus”, inaugurado (1907) durante o ciclo da borracha é um dos mais importantes do estado. Ao todo são 77.660m² de área em terra e 16.763m² de área flutuante, distribuídos entre berços de atracação, cais acostável, armazéns, pátios, terminais, pontes, dentre outras infraestruturas. Especificidades que lhe permite receber embarcações de grande porte, como transatlânticos internacionais e navios de carga carregados com containers (PORTODEMANAUS, 2019). O porto destaca-se ainda pelo atracamento das embarcações de transporte misto (passageiros e cargas) de maior porte, sendo estas responsáveis pelo transporte de pessoas e mercadorias rumo ao interior e/ou outros estados da região.

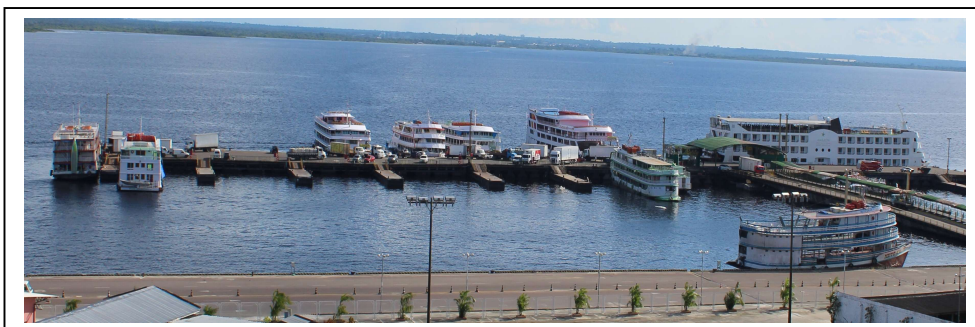


Figura 5. Braço do Porto de Manaus com múltiplas embarcações de transporte misto atracadas

Fonte: Trabalho de campos dos autores, 2019.

Para além do Porto de Manaus e refletindo a busca de atores hegemônicos por domínio de porções privilegiadas do espaço (SANTOS, 1996), o município conta ainda com outros doze “terminais de uso privativo”. Juntos, estes integram o “Complexo Portuário de Manaus”, sendo responsáveis, principalmente, pelo recebimento de grandes agentes do transporte aquaviário global, como a dinamarquesa “Maersk Mercosul Line”, a Alemã “Hamburg Süd”, a suíça “Mediterranean Shipping Company (MSC)” a francesa – “CMA-CGM S.A”, dentre outros.

Entre os terminais privados, destacam-se, como mais expressivos em capacidade de operação, os portos “Chibatão” e “Super Terminais” (ambos especializados no transporte de containers), além do “Terminal Aquaviário de Manaus”, localizado ao lado da Refinaria Isaac Sabbá e de propriedade/administração das subsidiárias Transpetro e Petrobras Distribuidora.

Os portos Chibatão e Super Terminais tem importante relação com a Zona Franca de Manaus (ZFM). Criada com o propósito de impulsionar o desenvolvimento econômico da Amazônia Ocidental, o polo industrial abriga indústrias de diversos ramos, com destaque para os setores eletroeletrônicos, motocicletas e químico. Relatório do Conselho de Administração da Superintendência da Zona Franca de Manaus (CAS/SUFRAMA) indica que no ano de 2017 a ZFM alojava mais de 500 empresas ativas, as quais empregavam cerca de 90 mil trabalhadores e obtiveram um faturamento nominal combinado de 81,7 bilhões de reais (SUFRAMA, 2018).

Desta forma, ambos os portos especializados no acolhimento de navios porta-contentores (Chibatão e Super Terminais) mostram-se como importantes elos no sistema logístico que envolve o recebimento, montagem/produção e comercialização de manufaturas da Zona Franca. São, portanto, encarregados por acolherem a chegada de peças e despacharem as mercadorias (aparelhos celulares, televisores, motocicletas, dentre outros), que seguem em regime de longo curso e cabotagem (via Rio Amazonas e Oceano Atlântico) para outras regiões do Brasil e do mundo. Tal conjuntura é ilustrativa de que

a circulação prevalece sobre a produção propriamente dita. Os fluxos se tornam mais importantes ainda para a explicação de uma determinada situação. O próprio padrão geográfico é definido pela circulação, já que esta, mais numerosa, mais densa, mais extensa, detém o comando das mudanças de valor no espaço (SANTOS, 1996. p. 51).

O “Terminal Aquaviário de Manaus”, no que lhe concerne, mostra-se como porta de entrada e saída dos produtos movimentados e produzidos pela Petrobras na Refinaria Isaac Sabbá (TRANSPETRO, 2019). Sobre o combustível David (2010, p. 34) ressalta que

o transporte de derivado de petróleo apresenta-se como transporte especializado. As relações de formalização do capitalismo são bastante evidenciadas nesta modalidade do transporte fluvial, em virtude das características da carga transportada, por ser uma carga inflamável e por ter grande importância para o interior da Amazônia, onde será o combustível da geração de energia elétrica

nas comunidades e de barcos, além constituir fonte de energia para motores de luz de uso privado.

Todavia, para além do abastecimento regional, parte dos derivados processados na Refinaria Isaac Sabbá, que tem capacidade para refinamento de 7,3 milhões de litros de petróleo por dia (46 mil barris) segue, via transporte fluvial, rumo a outras unidades da federação.



Figura 6. Portos "Chibatão" e "Terminal Aquaviário de Manaus" – integrantes do Complexo Portuário de Manaus

Fonte: Trabalho de campos dos autores, 2019.

Dados fornecidos pela ANTAQ e mapeados pelo Sistema Portuário Nacional confirmam que a tríade portuária supracitada figura na categoria de portos que contam com grande infraestrutura, razão que lhes permitiram, no intervalo dos anos 2010 – 2018, a movimentação de 44,02; 30,26 e 18,18 milhões de toneladas de cargas, respectivamente provenientes dos portos "Terminal Aquaviário de Manaus", "Chibatão" e "Super Terminais" (SISTEMAPORTUARIONACIONAL, 2019).

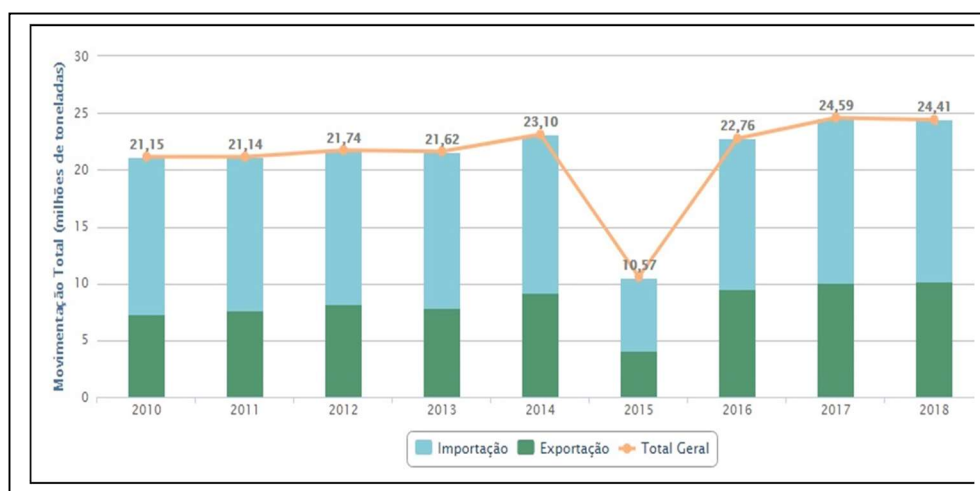
Além dos quatro portos detalhados, outros nove terminais encontram-se registrados e em atividade na capital amazonense, sendo estes responsáveis pela movimentação de containers, graneis sólidos, produtos líquidos, cargas vivas, além de inúmeras outras especificidades cargueiras. Frente a esta diversidade de infraestruturas e estilos de produtos, o conjunto de portos instalados no município de Manaus, movimentou, entre o intervalo dos anos de 2010 – 2018, 191,08 milhões de toneladas de cargas.

Frente ao apresentado, nota-se a estruturação e influência de modernas redes, organizadas e gerenciadas via normas e ordens de atores hegemônicos, embora muitas vezes longínquos e alheios a anseios locais. Tais redes apresentam-se como verdadeiros transmissores do processo de globalização (SANTOS, 1996. p.

49), nexos importantes da fluidez que o capitalismo contemporâneo necessita para reprodução em caráter sistêmico e global, evidenciando que o controle destas se faz instrumento de poder para organização e gerenciamento do território (CASTILHO, 2019). Portanto,

as redes globais de intercâmbio instrumentais conectam e desconectam indivíduos, grupos, regiões e até países, de acordo com a sua pertinência na realização dos objetivos processados na rede, e o fluxo contínuo de decisões estratégicas (CASTELLS, 1999, p.23).

Gráfico 1. Cargas movimentadas no Complexo Portuário de Manaus durante o intervalo 2010 – 2018 (milhões de toneladas)



Fonte: (SISTEMAPORTUARIONACIONAL, 2019).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou apresentar a importância da complexa rede hidroviária na circulação de pessoas e cargas no estado do Amazonas e, em sua capital, Manaus. Ao longo de sua formação socioespacial, a navegação se fez como principal meio de locomoção na bacia amazônica. Em um cenário onde as rodovias, principal modal da rede de transporte brasileiro, são bastante escassas e aliando-se a condições físico-territoriais da região, as hidrovias surgem como uma alternativa, se fazendo como importante malha de transportes e integração regional.

Viu-se que o estado do Amazonas, foco de interpretação da presente pesquisa, conta com dezenas de linhas de transporte fluvial distribuídas por inúmeros municípios e por quais circulam, anualmente, milhões de passageiros e milhares

de toneladas de cargas. Manaus mostrou-se como ponto central de dispersão, organização e gerenciamento desta complexa rede. Da capital, partem por meio do transporte misto centenas de embarcações carregadas com pessoas e quase todos os bens de consumo necessários à reprodução da vida no interior amazense. Reforça-se que muitas cidades interioranas encontram-se restritas de outras fontes de ligação com o “mundo extramunicipal”, que não pelos rios.

Os portos da capital também se mostraram bastante expressivos. A apresentação de números e imagens reforçam a centralidade do Complexo Portuário de Manaus e seu papel de articulação e gerenciamento na rede de transporte hidroviário do estado, sobretudo no que diz respeito à integração entre as escalas regional, nacional e global.

O domínio de atores privados no setor portuário da capital e seus vínculos com atores hegemônicos do sistema de transporte aquaviário global, sobretudo vinculados a grandes terminais, refletem, de maneira expressiva, a busca destes por domínio de porções privilegiadas do espaço (SANTOS, 1996), facilitadores da reprodução ampliada.

Por fim, a inter-relação dos portos com a Zona Franca de Manaus (ZFM), a Refinaria Isaac Sabbá e o transporte de pessoas e cargas rumo ao interior são expressivos de diferentes momentos em que a circulação prevalece sobre a produção propriamente dita (SANTOS, 1996). Nesta ótica, os fluxos se tornam importantes explicativos das redes e da organização do território.

REFERÊNCIAS

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros e Cargas na Região Amazônica. Relatório. 96 p. 2018.

BIBLIOTECA/IBGE. Acervo de informações geográficas. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/>.

Brasil. Atlas Multimodal. Programa de Aceleração do Crescimento - PAC - 2011. Elaboração: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Universidade Federal do Paraná (UFPR). 1ª Edição – 2011.

CASTILHO, Denis. Disciplina de Tópicos Especiais em Dinâmica Socioespacial (Redes e Produção do Território) no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Goiás (UFG/IESA). Goiânia, 2019.

CASTRO, Iná. Geografia: Conceitos e Temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

CORRÊA, Roberto Lobato. Dimensões de Análise das Redes Geográficas. In: _____. Trajetórias Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand-Brasil, 1997a.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações Espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). Explorações geográficas: percursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997b.

DAVID, R. C. A. A dinâmica do Transporte fluvial de passageiros no estado do Amazonas. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus (AM), 2010.

DNIT, 2018. Hidrovia do Amazonas. DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Disponível em: <http://dnit.gov.br/modais-2/aquaviario/hidrovia-do-amazonas>. Acesso em 20/07/2019.

IBGE/SIDRA. Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA). Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). 2020. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/>.

LIBERATO JR, Guarim. Mapa Ligação Manaus à Porto Velho. 2017. Disponível em: <https://www.diariodaamazonia.com.br/br-319-vai-impulsionar-economia/>.

PORTODEMANAUS. Porto de Manaus, O Coração da Amazônia. 2019. Disponível em: <https://www.portodemanau.com.br/>.

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C.; CASTRO, EDNA M. R.. Transporte Hidroviário, Portos e Terminais Interiores na Amazônia Brasileira: uma análise sobre seus papéis na política pública territorial. GEO UERJ (2007), v. 1, p. 115-137, 2014.

SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL. Ministério da Infraestrutura. WEBPORTOS. 2019. Disponível em: <https://webportos.labtrans.ufsc.br>.

SANTOS, M. Por uma Geografia das Redes. In: _____. A natureza do espaço – Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Ed. Hucitec, SP. 1996.

Smith, Nigel J.H. Amazon Sweet Sea: Land, Life, and Water at the River's Mouth. 2002. University of Texas Press. ISBN 9780292777705.

SUFRAMA. Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA). 2018. Disponível em: <http://site.suframa.gov.br/>.

TRANSPETRO. Terminais Aquaviários. Petrobras Transporte S.A. – Transpetro. 2019. Disponível em: www.transpetro.com.br/pt_br/areas-de-negocios/terminais-e-oleodutos/terminais-aquaviarios.html.

Contato com o autor: João Henrique Santana Stacciarini <joaostacciarini@hotmail.com>

Recebido em: 19/01/2020

Aprovado em: 27/05/2020