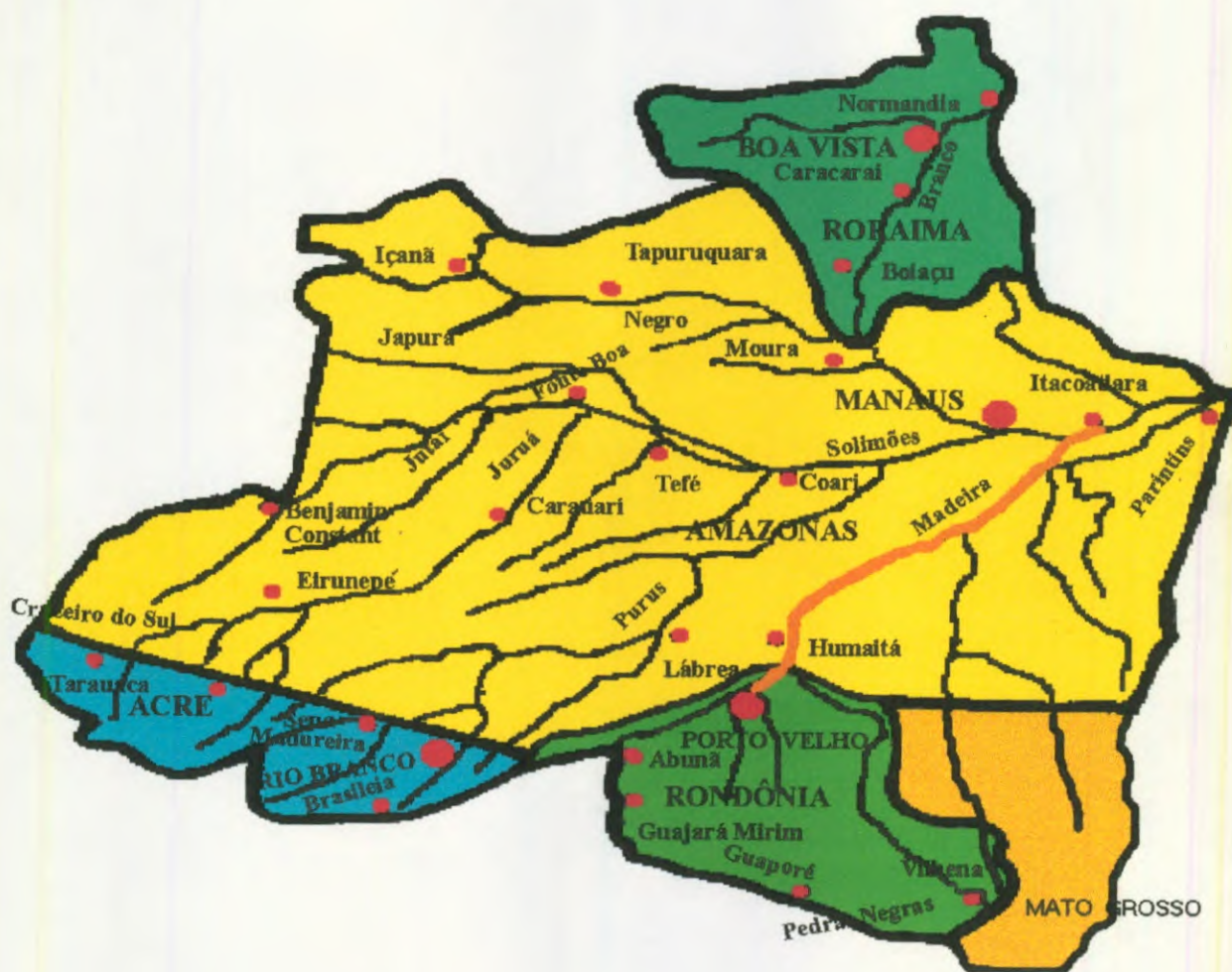




ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA OCIDENTAL - AHIMOC



Projeto de Investimento da Hidrovia do Rio Madeira

ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA OCIDENTAL - AHIMOC

HIDROVIAS
ESTADAS PARA SEMPRE



Projeto de Investimento da
Hidrovia do Rio Madeira

ADMINISTRAÇÃO DE HIDROVIAS

COMPETÊNCIA

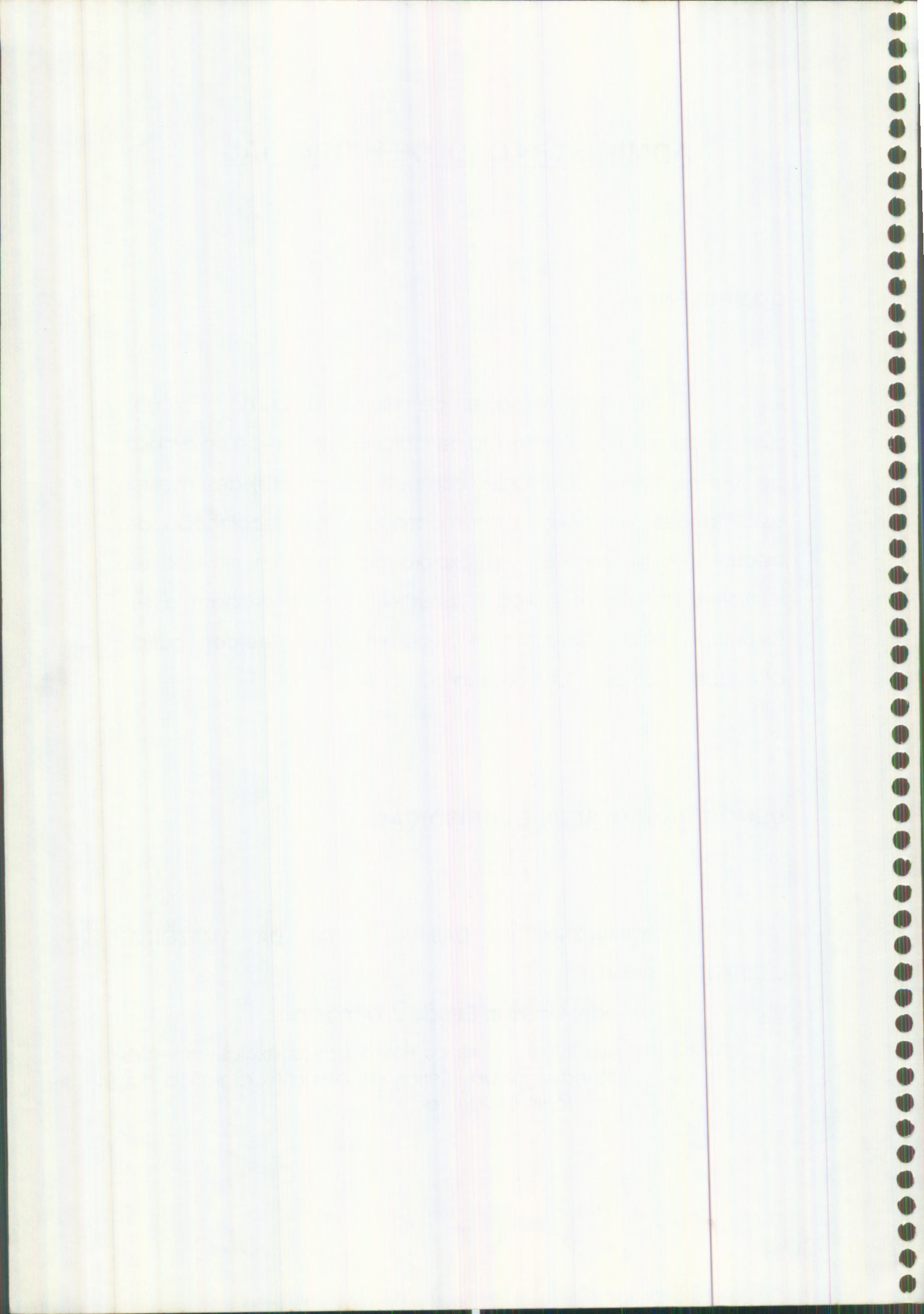
Às Administrações de Hidrovias, como órgãos subordinados ao Departamento de Hidrovias Interiores e no âmbito de suas respectivas jurisdições, compete promover e desenvolver as atividades de execução, acompanhamento e fiscalização de estudos, obras, serviços e exploração das vias navegáveis interiores, dos portos fluviais e lacustres que lhe venham a ser atribuídos pelo Departamento, bem como exercer outras atividades compatíveis com sua competência.

DENOMINAÇÃO, SEDE E JURISDIÇÃO

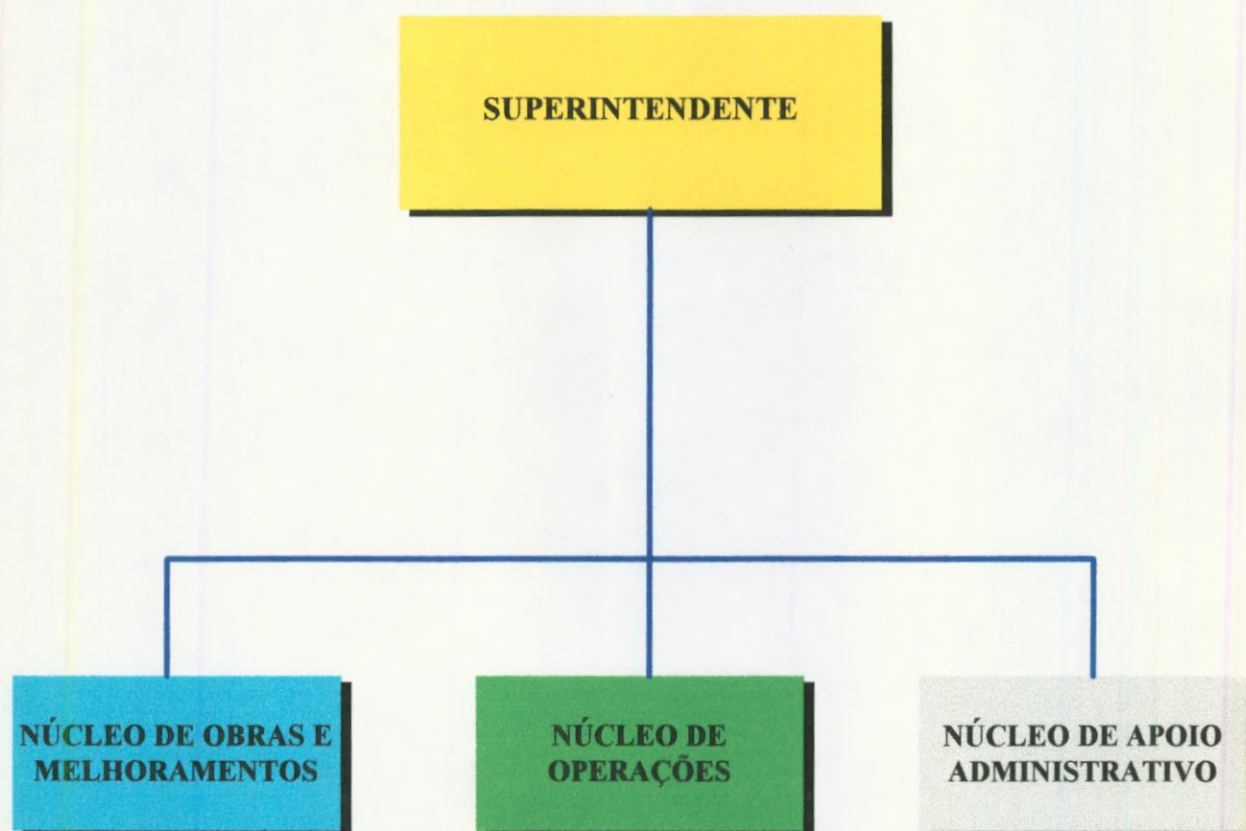
ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA
OCIDENTAL - AHIMOC:

a: Sede: Manaus, Estado do Amazonas

b: Jurisdição: sobre os rios e portos exclusivamente de navegação interior, da bacia hidrográfica da Amazônia Ocidental.



ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA OCIDENTAL



ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA OCIDENTAL





SEDE DA AHIMOC

Área : 14.486,59 m²

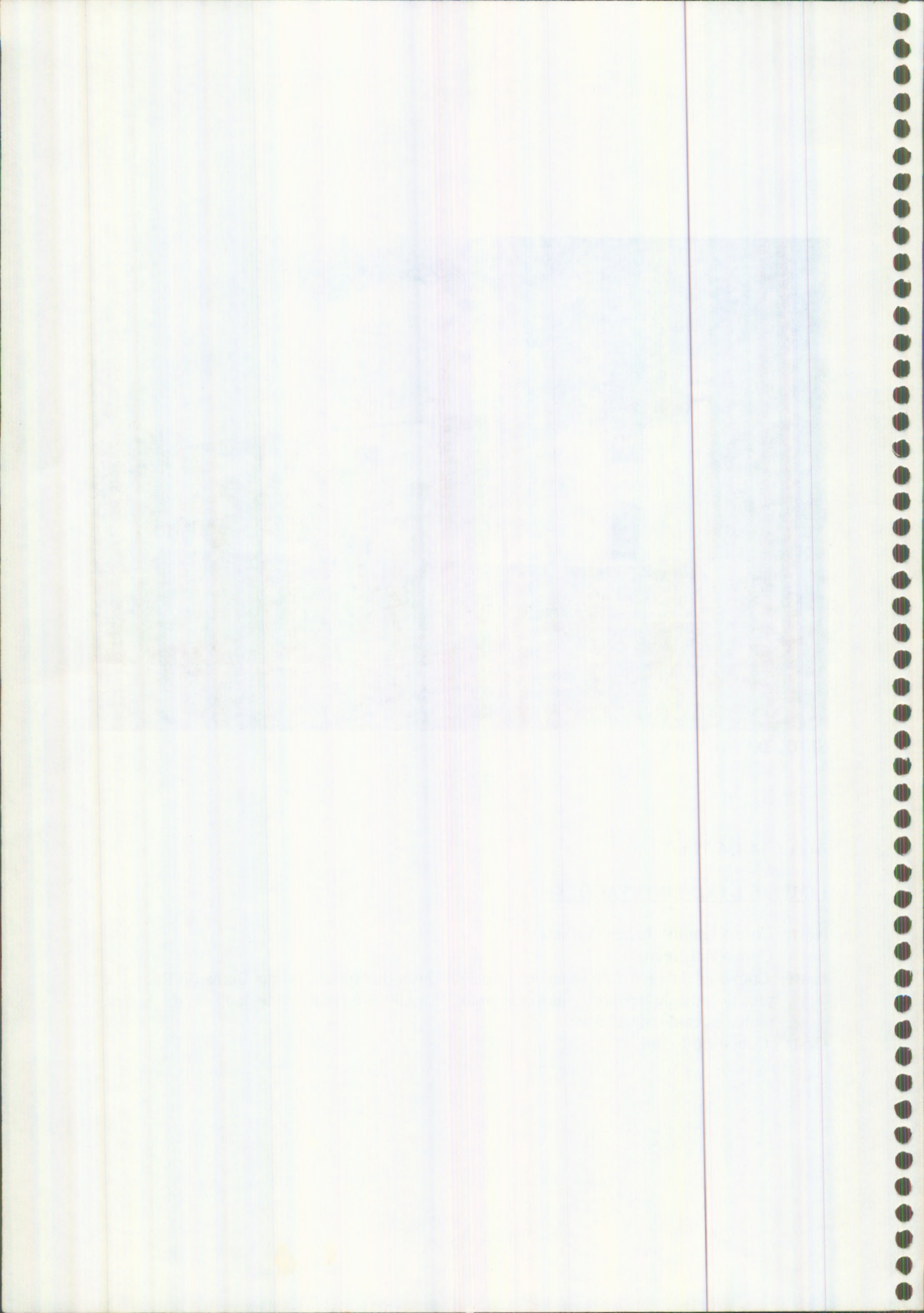
LIMITES E CONFRONTAÇÕES:

Norte: Com o Igarapé de São Vicente

Sul: Com o Rio Negro

Leste: Com o final da rua 7 de setembro , rua Frei José dos Inocentes, rua Bernardo Ramos e propriedade de terceiros , numa extensão de 59,00m e propriedade de Lucio de Souza, numa extensão de 28,50m.

Oeste : Com o rio Negro.

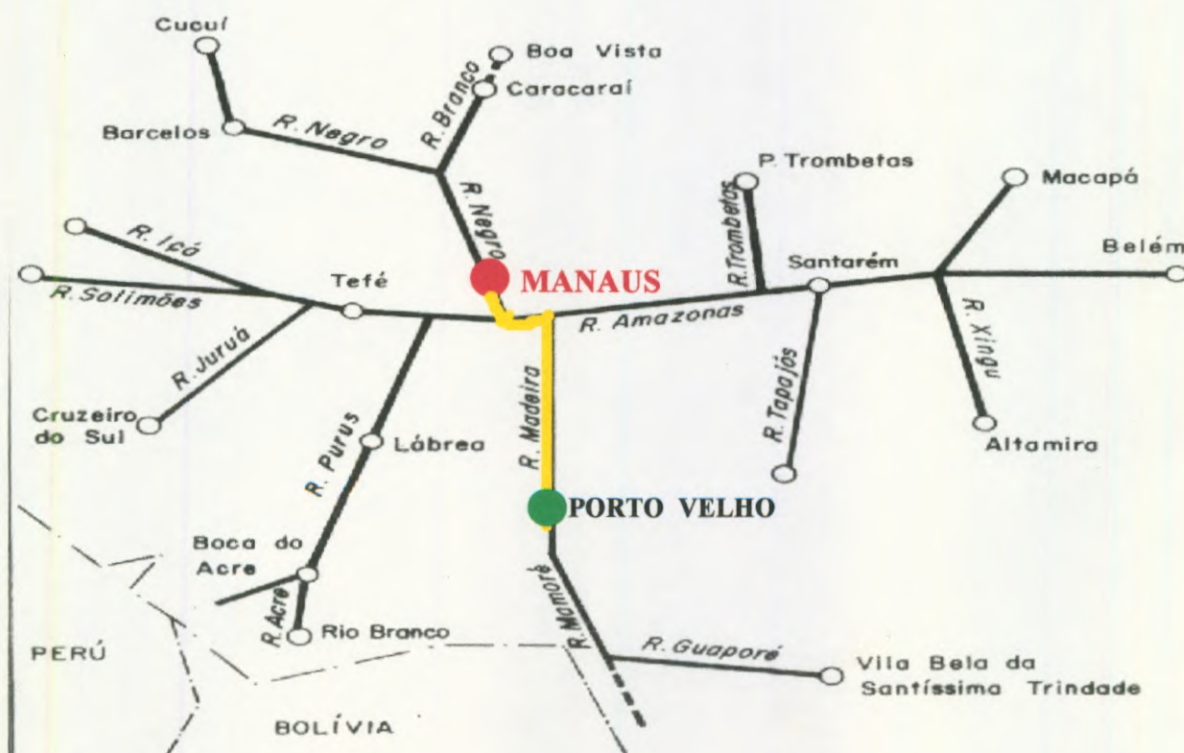


HIDROVIAS DA BACIA AMAZÔNICA

Cerca de 50% de todas as hidrovias brasileiras estão localizadas na região Amazônica. Maior rede Hidroviária do mundo faz da Amazônia a região dos paradoxos. Fixadas às margens dos rios e deles altamente dependentes as cidades do interior da Amazônia não dispõem de nenhuma estrutura de apoio à navegação e ao transporte de cargas e passageiros.

A Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental - AHIMOC, consciente dessa situação vem desenvolvendo nos últimos anos, trabalhos no sentido de melhorar e conseqüentemente oferecer melhores condições à navegação fluvial. Balizamento de rios, abertura e desobstrução de furos e canais, têm sido alguns desses trabalhos.

BACIAS	EXTENSÃO	PRINCIPAIS RIOS E LAGOS
Amazônica	18.300 km	Amazonas/Solimões, Negro, Branco, e os da Amazônia Ocidental - Madeira, Purus e Juruá



Este trabalho tem como objetivo principal avaliar o impacto ambiental das atividades de mineração em uma região específica. Para isso, foram coletados dados sobre a qualidade da água, do solo e do ar, bem como informações sobre a comunidade local e as atividades econômicas da região. Os resultados indicam que há uma preocupação crescente com a sustentabilidade e a preservação ambiental, o que exige ações mais rigorosas por parte das autoridades e das empresas envolvidas.

BACIAS EXTENSÃO PRINCIPAIS RIOS E LAGOS



RIO MADEIRA



COMBOIO DE CARGA

RIO MADEIRA



COMBOIO DE CARGA

• AFLUENTES

Rio Jamary - aproximadamente 200 milhas de extensão. Seus principais tributários são o Candeias, e o Canaan, em cuja foz Rondon montou a estação de "Arikenes". É um rio muito navegável e na sua parte média, no inverno, o calado chega a 9 metros de profundidade até as proximidades da cachoeira de Samuel.

Rio Ji-Paraná - no inverno, navegável por quase quatro meses por embarcações com calado de 1 a 10 metros com curso de aproximadamente 385 milhas.

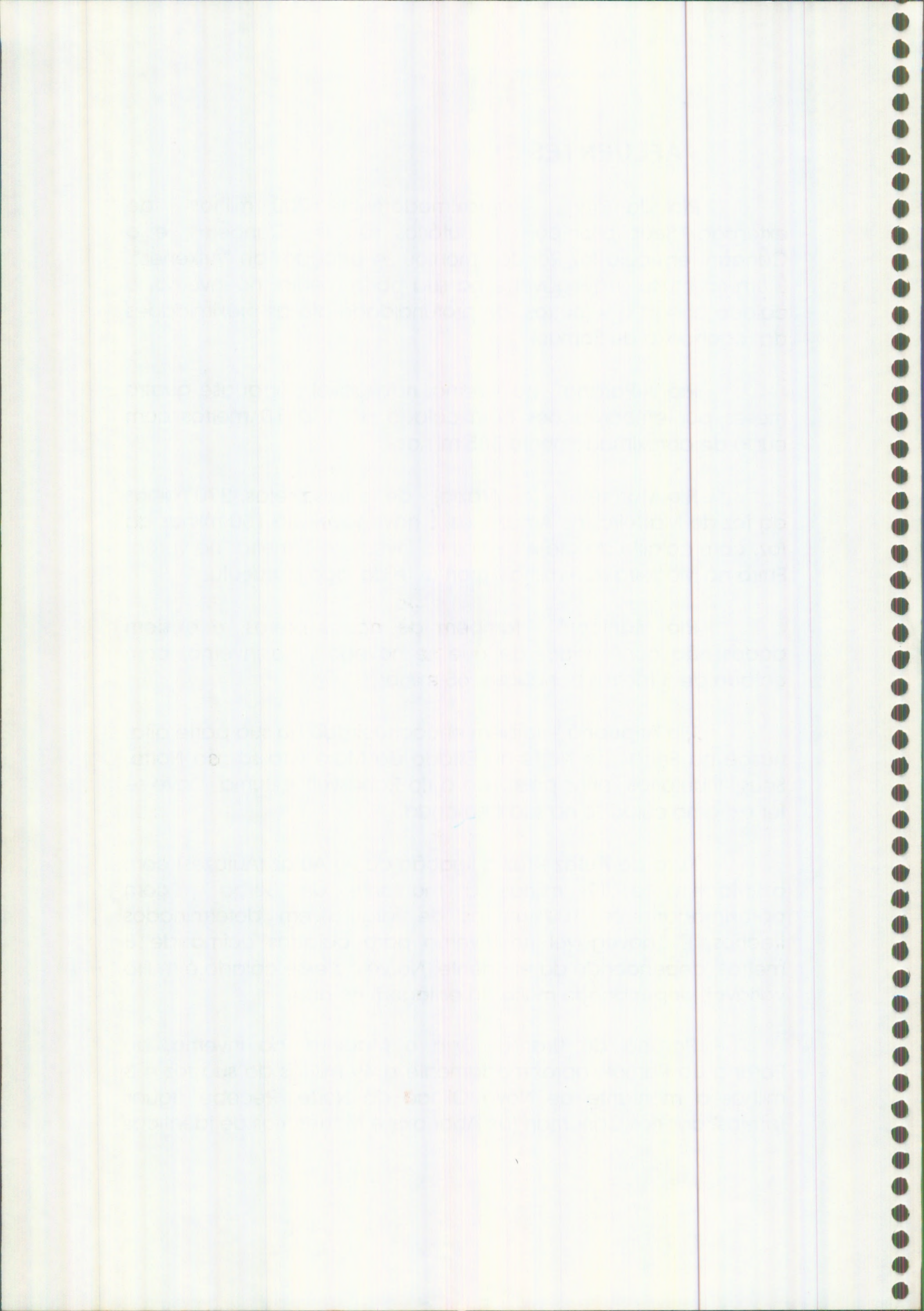
Rio Marmelos - (ou Araxiá) - de águas pretas, 270 milhas da foz do Madeira no Amazonas. É navegável até 150 milhas da foz, com calado de até 4 metros no inverno e 1 metro no verão. Entra no Madeira a 3 milhas montante do lago Murucutu.

Rio Manicoré - também de águas pretas, e existem dados não confirmados de que se navega, no inverno, com calado de 3 metros por quase 65 milhas.

Rio Aripuanã - rio bem encachoeirado na sua parte alta, nasce na Serra do Norte no Estado de Mato Grosso do Norte. Seus tributários principais são o rio Roosevelt e Juma. Deve-se ter extremo cuidado na sua demanda.

Furo do Autaz - faz a ligação do rio Autaz (Autazes) com o Madeira a 17 milhas a montante de Borba, com aproximadamente 100 metros de largura em determinados trechos. É navegável no inverno para calados acima de 3 metros, dependendo da enchente. No verão esse calado é muito variável, dependendo muito da estiagem no ano.

Paraná do Urariá - liga o Madeira, no inverno, ao Paraná do Ramos, aproximadamente a 49 milhas da sua foz e 3 milhas a montante de Nova Olinda do Norte. Recebe águas (pretas) dos rios Canuman (ã), Abacaxis e Maués, rios de idênticas



características. No verão essa entrada, no Madeira vira praia. O Urariá tem saída para o Amazonas nas proximidades de Itacoatiara, e o do Ramos, 5 milhas a jusante de Parintins, sendo ambos navegáveis.

• CARACTERÍSTICAS

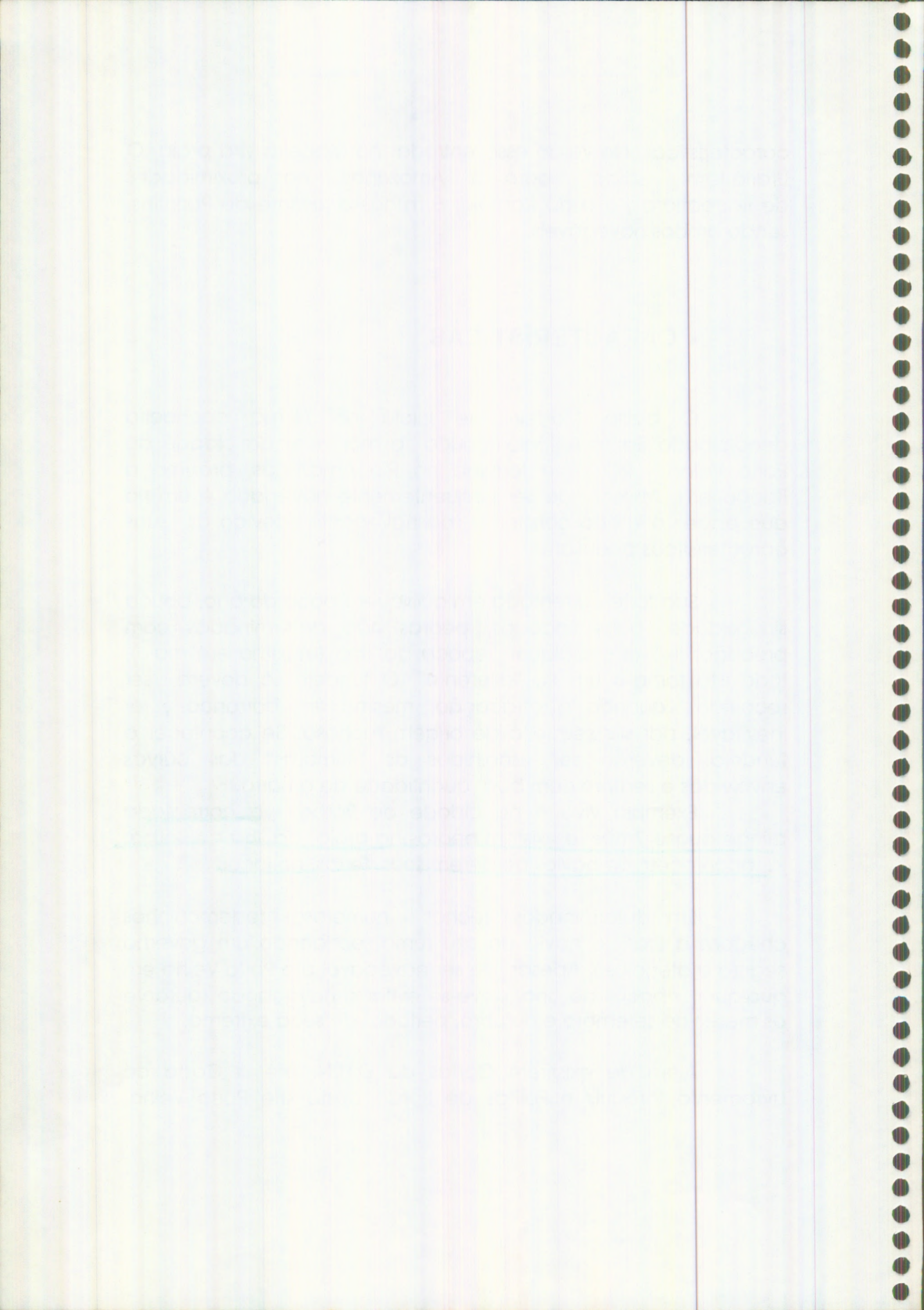
O baixo Madeira se inicia na última cachoeira denominada Santo Antônio, pouco a montante da cidade de Porto Velho - RO - e termina no Rio Amazonas, próximo a Itacoatiara. Apesar de ser frequentemente navegado é um rio que exige atenção constante do navegante devido às suas características peculiares.

Sua forte correntada em qualquer época do ano, pouca sinuosidade, paus fincados, pedras não determinadas com precisão, lixo em qualquer época do ano (máximo em maio), tudo isto torna-o um rio "diferente". O fundeio só deverá ser recorrido quando a atracação, mesmo em barranco, for inevitável, por ser seu leito de origem rochosa. Se acontecer o fundeio, deverão ser escolhidas as "sombras" das curvas envolvidas e sempre com boa quantidade de amarra.

Exemplo vivo é na cidade de Borba - a correntada atinge quase 7 nós e existem pedras na praia da ilha de Borba; já aconteceu de navios perderem seus ferros no local.

Em determinados trechos numerosos redemoninhos chegam a tirar o navio do seu rumo, obrigando um governo seguro e atencioso. Apesar de ser navegável até Porto Velho em qualquer época do ano, deve-se evitar a navegação durante os meses de setembro e outubro, período de seca extrema.

Além de existirem Cartas da D.H.N. até a Costa do Livramento, croquis e Folhas de Bordo desta até Porto Velho,



existem ainda croquis de inúmeros paranás e novas passagens, estas últimas surgidas devido à natural impetuosidade do rio.

Atracações podem ser feitas em todas as vilas ou em barrancos ao longo de todo rio. A que exige maiores cuidados é a de Manicoré, devido às pedras existentes aproximadamente a 80 metros jusante dos trilhos de rampa de acesso à cidade.

• REGIME DE ÁGUAS

O regime de águas no rio Madeira pode ser assim descrito:

Outubro - mês em que o rio começa a encher;

Março - atinge o nível máximo;

Abril - 6 a 15 - inicia a vazante.

Em função dos calados para navegação podemos indicar:

Calado de 6,8 m - março a maio;

Calado de 5 m - dezembro a fevereiro;

Calado de 2 m - outubro a fim de novembro.

Pode-se considerar como calado permanente mínimo anual médio o de 2,0 m.

Handwritten scribble or signature at the bottom left of the page.

HIDROLIA MADEIRA - AMAZONAS

PORTO VELHO



PASSAGEM DUPLICI



BOCOTAIBA



HIDROVIA MADEIRA - AMAZONAS

**IMPLANTAÇÃO DEFINITIVA DA NAVEGABILIDADE
NO RIO MADEIRA, DIUTURNA, EM 100% DO TEMPO
PARA COMBOIOS DE 6.000 t, ENTRE SUA FOZ E
A CIDADE DE PORTO VELHO.**

O rio Madeira é considerado um dos mais importantes da Amazônia Ocidental. Com seus 1.056 km navegáveis desde a sua foz, no Estado do Amazonas, até a cidade de Porto Velho, em Rondônia, é o primeiro que se objetiva integrar ao complexo hidroviário que se implanta nessa região.

Até 1984, além do expressivo tráfego para o atendimento das cidades de Manaus, Porto Velho e Belém, havia a perspectiva do asfaltamento da BR - 364 (Porto Velho - Cuiabá), que ligaria definitivamente a Amazônia ao sul do país. Nessa época os dois fatores acima justificariam os investimentos aplicados pela extinta Empresa de Portos do Brasil - PORTOBRÁS, desde a década de 70. Com a conclusão da pavimentação da Cuiabá-Porto Velho o rio Madeira receberia maior atenção governamental, pelo incremento de carga gerada com a utilização do sistema rodo-fluvial, para o escoamento da produção da chamada nova fronteira agrícola, situada na região centro-oeste do Brasil.

Em 1985 o rio Madeira recebia as primeiras obras de melhoramentos na intenção de torná-lo hidrovia. Balizamento flutuante e de margem, dragagens de aprofundamento, instalações de postos limimétricos, projetos de derrocamento e

UNIVERSITY OF CALIFORNIA - BERKELEY

DEPARTMENT OF CHEMISTRY
1285 UNIVERSITY AVENUE
BERKELEY, CALIFORNIA 94720-1080
(415) 845-5100

For information on the location of the department, contact the department secretary at (415) 845-5100. The department is located in the Chemistry Building, Room 1285, University Avenue, Berkeley, California 94720-1080.

The department is currently accepting applications for graduate students. For more information, contact the department secretary at (415) 845-5100. The department is also accepting applications for postdoctoral fellows.

The department is currently accepting applications for research assistants. For more information, contact the department secretary at (415) 845-5100. The department is also accepting applications for teaching assistants.

The department is currently accepting applications for research associates. For more information, contact the department secretary at (415) 845-5100. The department is also accepting applications for research fellows.

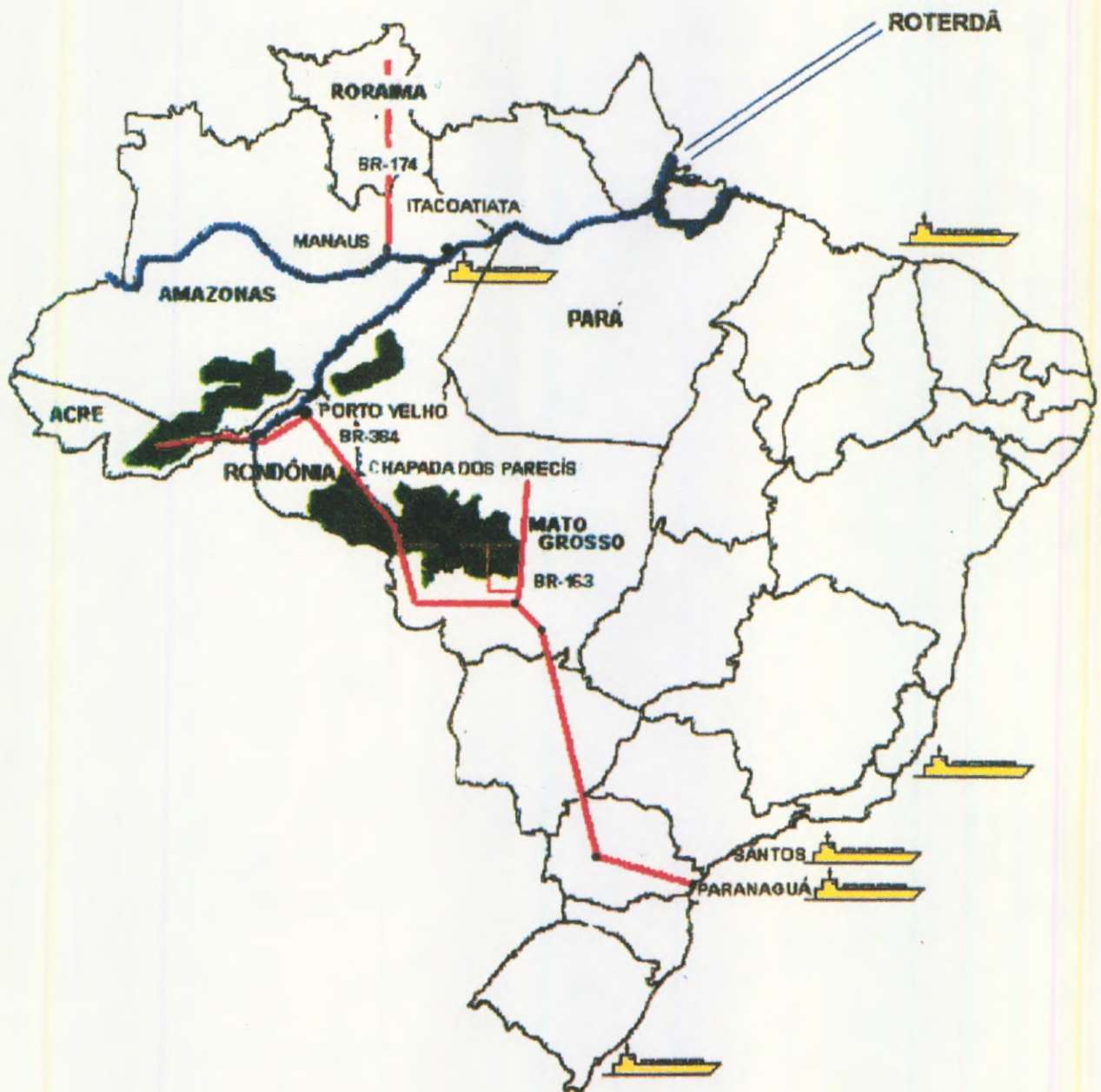
outros estudos estenderam-se até 1989. Em 1990 extinguiu-se a PORTOBRÁS e encerraram-se os trabalhos de manutenção.

Mesmo assim atualmente 2 milhões de toneladas de carga por ano são transportados pelo rio. São derivados de petróleo, carretas, containers, madeira e carga geral, condicionando a diminuição da plena capacidade de carga dos seus comboios apenas nos períodos de rigores de estiagem. Nesses seis anos tem aumentado o tempo de viagem, pelas dificuldades de se navegar à noite, principalmente nos meses de agosto e setembro.

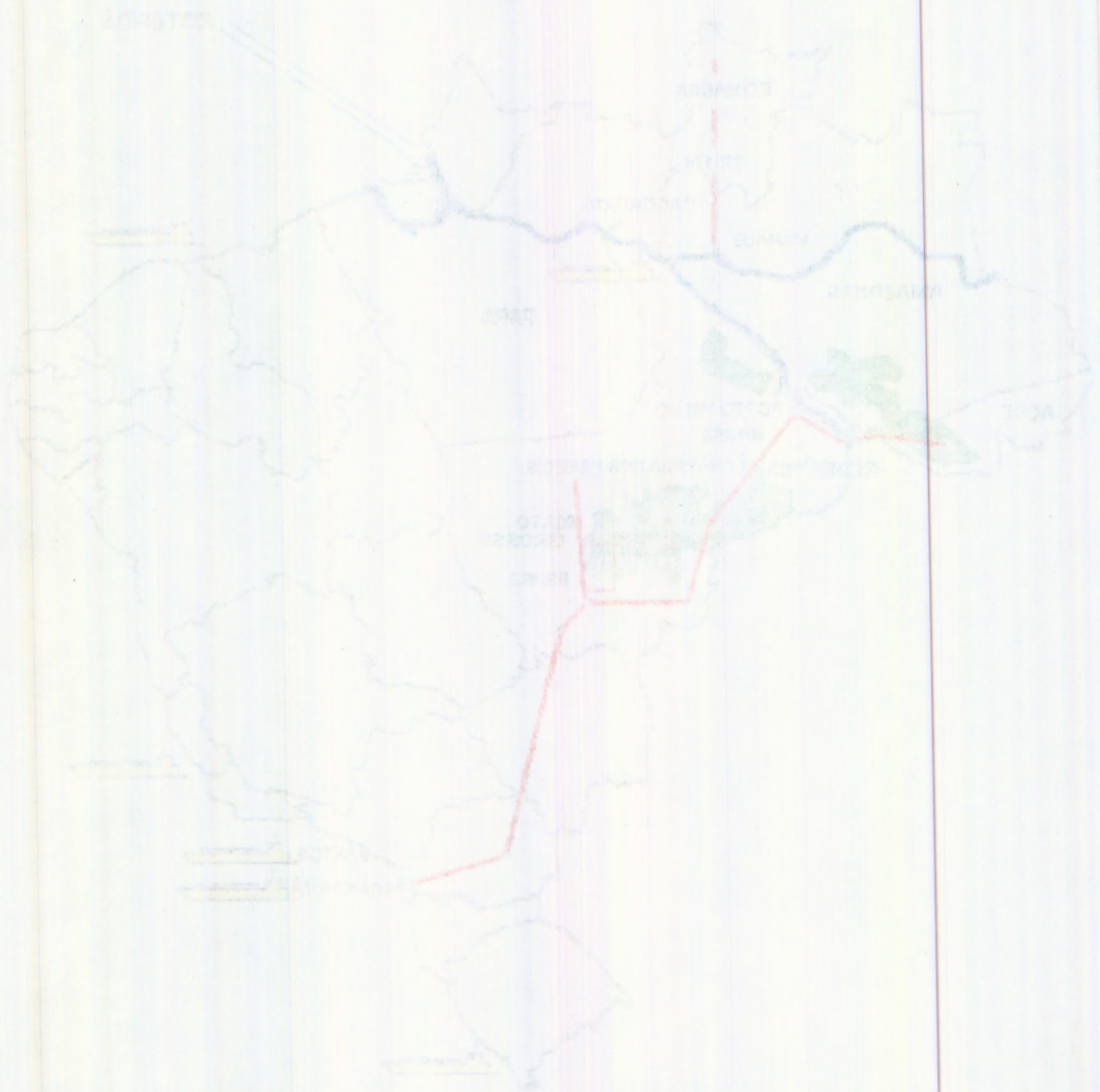
Hoje, o Madeira incorpora-se ao Corredor Noroeste para o transporte da soja produzida na Chapada dos Parecís, Estado do Mato Grosso, formando um importante sistema rodofluvial integrante do eixo estruturante estabelecido pelo Ministério dos Transportes. Nesse passo participando a MT-235, a BR-364, a projetada hidrovia Madeira/Amazonas, além da BR-174.



TRANSPORTE DE GRÃOS, GRANÉIS SÓLIDOS E INSUMOS AGRÍCOLAS PELA HIDROVIA MADEIRA - AMAZONAS



TRANSPORTE DE GRÃOS, GRANZIS SÓLIDOS E INSUMOS
AGRÍCOLAS PELA HIDROVIA MADEIRA - AMAZONAS



Plano destina US\$ 1,5 bilhão para melhorar escoamento de safra

O Governo federal anunciou um plano para melhorar a infra-estrutura de três grandes corredores (Centro-Norte, Corredor Noroeste, Nordeste) de transportes do país. Para isso, calcula um investimento de US\$ 1,5 bilhão na recuperação e ampliação desses corredores, que deverá ser fornecido em parceria com a iniciativa privada. A idéia é transformar esses caminhos de escoamento de safras em vias de transportes multimodal, o que, segundo estimativas do governo, poderá diminuir os custos com transportes em cerca de 50%.

CORREDOR NOROESTE

O corredor que liga os estados do Mato Grosso, Rondônia, Acre, Amazonas e Roraima deve receber cerca de US\$ 238 milhões , para melhorar o escoamento de 5 milhões de toneladas de alimentos. Deverão ser desenvolvidos projetos para infra-estrutura, permitindo melhorias nos transportes fluviais e rodoviário da região. O novo corredor Noroeste, idealizado pela SPA, conjuga o transporte rodoviário, da zona de produção até Porto Velho, com o fluvial, de Porto Velho a Itacoatiara, e o marítimo, do rio Amazonas a Roterdã, na Holanda. Atualmente, das zonas de produção, os alimentos percorrem 2.200 km em rodovias até alcançar o Porto de Santos ou o de Paranaguá, fato que aumenta em cerca de 40% o preço final dos produtos.

(Guia News Multimodal nº 34)

TERMINAL DE GRÃOS EM OBRA FINAL

Dentro de 45 dias o Porto Graneleiro de Itacoatiara poderá ser inaugurado. Esta é a previsão dos engenheiros e técnicos responsáveis pela construção do porto, para dar início ao funcionamento do complexo portuário, que fará o transporte e armazenamento de grãos vindos de diversos pontos do país. A capacidade de armazenamento do porto é de 200 mil toneladas de grãos e está sendo construído no Estaleiro Erin por US\$ 30 milhões. Todo o projeto ficará em torno de US\$ 100 milhões.

As estruturas metálicas das barcaças que vão servir para o transporte dos grãos, principalmente soja, estão em fase de finalização. Vinte a 30 embarcações formarão um comboio fluvial com capacidade de 2.000 toneladas de grãos cada uma. Através de um sugador os grãos serão transportados através de uma estrutura metálica com 46 metros de altura e daí lançados por meio de uma correia transportadora a 150 metros da margem do rio, dentro de uma área de armazenamento. O processo de sucção faz em uma hora o transporte de todo o carregamento de grãos de uma barcaça.

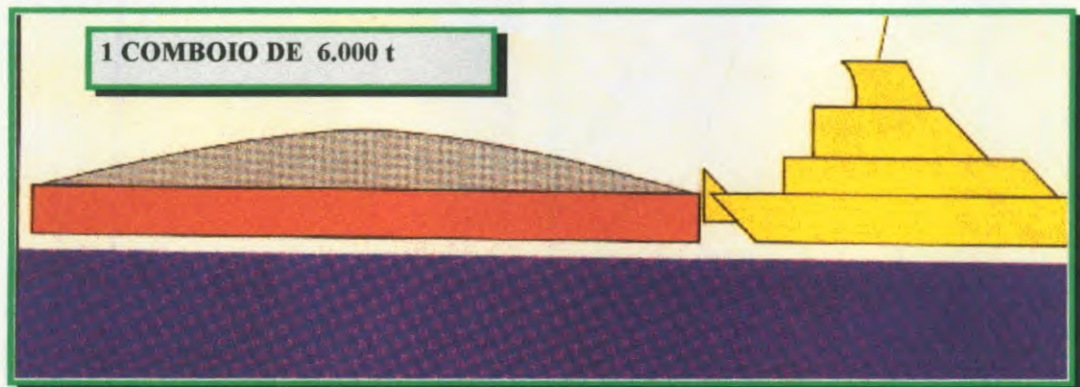


Em visita feita ao estaleiro Erin, o governador Amazonino Mendes classificou o projeto como a mais importante realização da sua administração. Apontando os motivos, o governador explicou que a obra é sinônimo de geração de empregos, desenvolvimento para a agricultura estadual, evolução tecnológica para a navegação e o sistema portuário. "Será o primeiro porto da América Latina com a mais moderna tecnologia que existe no mundo", explicou.

(Jornal do Norte - Manaus, 17/09/96)

De um modo geral, as cargas de vocação hidroviária caracterizam-se pelo seu baixo valor econômico. Assim, o transporte de grandes carregamentos por hidrovias, a menor custo, torna-se, muitas vezes, um item fundamental para que estes produtos possam ser explorados comercialmente.

A menor velocidade do transporte por hidrovia, quando comparada à da rodovia é compensada pela grande capacidade das embarcações. Assim, quando chegar o último caminhão de uma frota necessária para transportar todo o carregamento de um comboio hidroviário, este já terá desembarcado toda a sua carga.



No que se refere à mão de obra empregada, são necessários 556 homens para movimentar uma frota de 278 caminhões de 36 t de capacidade, considerando-se o motorista e seu ajudante. Um comboio, com capacidade para 10 mil toneladas, necessita de apenas 12 homens em sua tripulação.



PROJETOS EM ANDAMENTO

I

Mapeamento temático obtido por meio de sensoriamento remoto orbital, bem como o estabelecimento de um projeto para a implantação de um sistema de referência planimétrica ao longo do rio no trecho compreendido entre a sua foz no Estado do Amazonas e a cidade de Porto Velho, em Rondônia.

II

Projeto Executivo para implantação de sinalização do canal navegável do rio Madeira, nos trechos críticos entre a cidade de Porto Velho e sua foz no rio Amazonas.

PROCESSES IN MANAGEMENT

The first part of the book discusses the nature of the management process, the role of the manager, and the importance of communication. It also covers the basic concepts of management, such as planning, organizing, leading, and controlling. The second part of the book focuses on the various functions of management, including strategic management, human resource management, financial management, and marketing management. The third part of the book deals with the challenges of management in a global and dynamic environment, and the need for continuous learning and innovation.

The book is written in a clear and concise style, making it easy to read and understand. It is a valuable resource for students and professionals alike, providing a comprehensive overview of the management process and its various functions. The book is highly recommended for anyone interested in the field of management.