

**Transporte hidroviário na Amazônia: o desenvolvimento regional através do porto público de Porto Velho****Water transportation in the Amazonia: the regional development trough the public port of Porto Velho**

Recebimento dos originais: 01/03/2018

Aceitação para publicação: 28/03/2018

**Daiana Cavalcante Gomes**

Gestora Pública

Instituição: Centro Universitário São Lucas – UniSL

Endereço: R. Alexandre Guimarães, 1927 - Areal, Porto Velho – RO, Brasil

E-mail: daiana.gomes@saolucas.edu.br

**Artur Virgílio Simpson Martins**

Administrador

Instituição: Instituto Federal de Rondônia

Endereço: Rodovia BR-174, Km 3, S/n - Zona Urbana, Vilhena – RO, Brasil

E-mail: artur.martins@ifro.edu.br

**Carlo Filipe Evangelista Raimundo**

Administrador

Instituição: Instituto Federal de Rondônia

Endereço: Rodovia BR-174, Km 3, S/n - Zona Urbana, Vilhena – RO, Brasil

E-mail: carlo.raimundo@ifro.edu.br

**Gilberto Laske**

Administrador

Instituição: Instituto Federal de Rondônia

Endereço: Rodovia BR-174, Km 3, S/n - Zona Urbana, Vilhena – RO, Brasil

E-mail: gilberto.laske@ifro.edu.br

**Samuel dos Santos Junio**

Administrador

Instituição: Instituto Federal de Rondônia

Endereço: Rodovia BR-174, Km 3, S/n - Zona Urbana, Vilhena – RO, Brasil

E-mail: samuel.santos@ifro.edu.br

**RESUMO**

Desde o surgimento do município de Porto Velho o Porto Graneleiro, hoje Sociedade de Porto Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH já contribuía para o desenvolvimento local, recebendo barcos e navios a vapor que realizavam o traslado de alimentos, pessoas e afins quando ainda não existiam as rodovias. O presente estudo visa tornar público a contribuição do porto para o desenvolvimento local e identificar os mecanismos utilizados para o transporte de navegação de

interior, e, quais as máquinas envolvidas na realização destas atividades. Para tanto foi realizada uma pesquisa de campo, com visita técnica à unidade e entrevistas estruturadas através de questionários, e, levantamento bibliográfico de documentos e estudos relacionados ao porto. Portanto evidencia-se que os equipamentos presentes no porto suprem a demanda das cargas trazidas pelos caminhões para escoamento através do rio Madeira ou o armazenamento nos silos.

**Palavras chave:** Rio Madeira; Porto de Porto Velho; Navegação Interior.

## **ABSTRACT**

Since the emergence of the municipality of Porto Velho the Port Grain, today Society of Port waterways of the state of Rondônia - SOPH has contributed to local development, getting boats and ships to steam that carried out the translation of food, people and the like when there were no roads. The present study aims to make public the contribution of the port for the local development and identify the mechanisms used for the transport of navigating inside, and, what machines involved in carrying out these activities. To this end we conducted a survey of the field, with technical visits to the unit and structured interviews using questionnaires, and bibliographical survey of documents and studies related to the harbor. Therefore it is evident that the equipment present in the harbor supplying the demand of cargo brought in by trucks to flow through the Madeira River or storage in silos.

**Key-words:** Madeira river, port of Porto Velho, Inland Waterways.

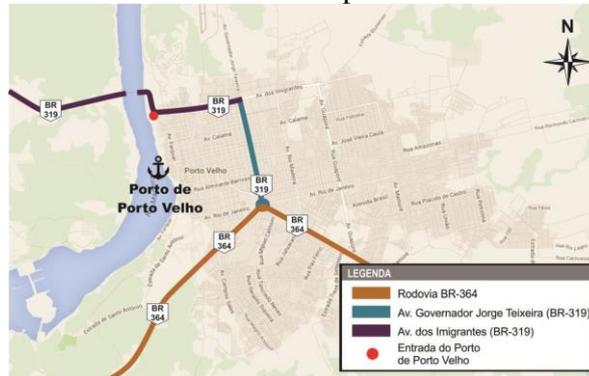
## **1 INTRODUÇÃO**

O rio Madeira, que segundo o portal Ambiente Brasil, tem extensão de 3.240 km, é um dos principais afluentes da margem direita do rio Amazonas, está localizado o porto de Porto Velho, sendo portanto uma importante via de escoamento de graneis sólidos agrícolas até os portos de Santarém, Itacoatiara, e, Manaus. Não há uma data exata da criação do porto, mas desde o século XVIII propiciou o desenvolvimento regional dessa região, com o transporte de alimentos, de pessoas, transporte da borracha extraída na região, e, usado pelos militares para descarga de materiais usados na construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

No ano de 1982 com a Criação do Estado de Rondônia as instalações do porto se encontravam sob a responsabilidade da Administração do Porto de Manaus sendo, sendo somente constituída no ano de 1985 a Administração do Porto de Porto Velho, e desde o convênio nº 6, de 12/11/97, o porto passou a ser administrado pela Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia - SOPH, por delegação ao estado de Rondônia. A navegação interior através do rio Madeira é uma importante via de escoamento para a produção agrícola do estado de Rondônia e do noroeste do Mato Grosso conforme aponta o portal de notícias Agroeste (2011). O acesso terrestre ao porto pelos caminhões acontece através de trechos urbanos das rodovias BR-364 e BR-319, conforme o Plano Mestre (ANTAQ, 2014. Pág.22). No porto circulam mais de 200 caminhões diariamente, transportando os mais variados tipos de cargas: soja, milho, cimento, carnes, fertilizantes, alimentos

perecíveis e não perecíveis, contêineres, automóveis e cargas gerais (Diário da Amazônia, 2015). A figura abaixo nos demonstra:

Figura 01. Acessos ao entorno portuário de Porto Velho



Fonte: Google Maps; Adaptado por LabTrans (ANTAQ, 2014. Pág.22)

Conforme o Portal Brasil, a produção nacional de grãos da safra 2015/2016 deve chegar a 210,3 milhões de toneladas, com destaque para a produção de soja, que deverá atingir 101,2 milhões de toneladas, em virtude aos ganhos de área de 3,6% e de produtividade de 1,5%. Com 1.060 km de extensão navegável (SANTOS, 2013), a hidrovia do rio Madeira tem início em Porto Velho, capital de Rondônia e termino no Porto de Itacoatiara no rio Amazonas.

No portal Infoportos evidencia-se que o porto público de Porto Velho é um importante exportador da região Norte com movimentação anual de 2.436.440 toneladas, pode-se notar na figura que segue:

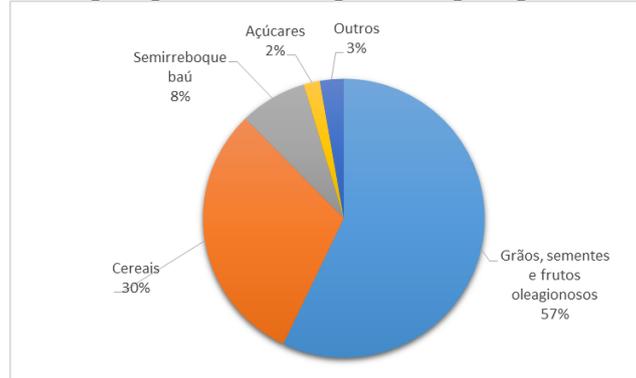
Figura 01. Movimentação de cargas no Porto de Porto Velho (2015)

Sentido	Importação/ Desembarque	Exportação/ Embarque	Não Identificado
Movimentação (t)	109.776	2.326.664	0
Principais países	Brasil	Brasil e Peru	-

Fonte: InfoPortos (2015).

Os principais produtos transportados pelo porto são os grãos, sementes e frutos oleaginosos que correspondem a 57%. Podemos verificar na próxima figura:

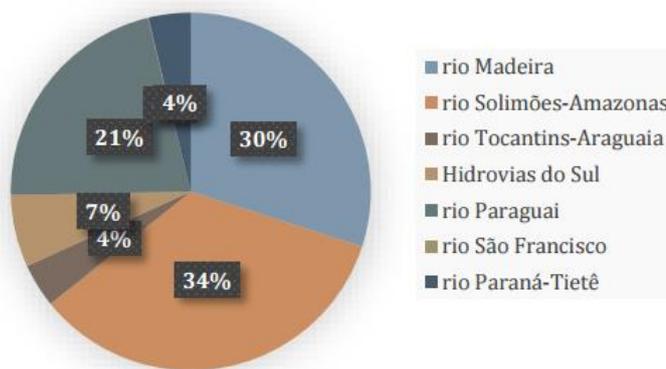
Figura 02. Principais produtos transportados pelo porto de Porto Velho



Fonte: InfoPortos (2015).

Com a crescente demanda da exportação de grãos os produtores buscaram meios para escoarem a produção e suprir a demanda, e dentre eles se encontra o transporte de navegação interior. Esse transporte recebe esse nome por acontecer em grandes rios do interior do país ou em países vizinhos, que apresentem capacidade para navegação de balsas e barcos capazes de transportar um grande volume de carga. Conforme SCHUINDT (2016), o porto tem registrado em média a movimentação de 300 mil toneladas de cargas/mês e com capacidade de até cinco milhões de toneladas/ano, e conforme (TKU, 2014), corresponde a 30% do transporte interior brasileiro, como se pode notar na figura abaixo:

Figura 03. Principais corredores hidroviários brasileiros.



Fonte: TKU da navegação interior e de cabotagem – 2014.

## 2 CONTEXTO HISTÓRICO

O Porto localizado no município de Porto Velho, capital do estado de Rondônia, foi responsável pelo desenvolvimento dessa região. Segundo informa o portal do IBGE, desde o século XVIII quando o então Imperador Pedro II assinou o Decreto-lei n.º 5.024, que autorizava os navios mercantes de todas as nações a navegarem o rio Madeira o porto já existia. Por volta de 1907 durante a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, o abastecimento local e da região se dava através de navios à vapor e barcos. O porto era usado para descarregar materiais para a obra, sendo mais tarde o ponto inicial da construção da ferrovia e tornou-se o fundador da cidade, Porto Velho.

Segundo o Portal da Antaq, a construção do porto iniciou no ano de 1973, pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis do Ministério dos Transportes em vista a substituição de antigas rampas implantadas pela Estrada de Ferro Madeira Mamoré no ano de 1920. No ano de 1976 a Empresa de Portos do Brasil S.A. – Portobras deu segmento às obras que possibilitou a execução de um terminal para operações Ro-ro. Conforme citado no Portal da Antaq, no ano de 1982 com a Criação do Estado as instalações do porto se encontravam sob a responsabilidade da Administração do Porto de Manaus sendo, somente no ano de 1985 foi constituída a Administração do Porto de Porto Velho, e desde o convênio nº 6, de 12/11/97, o porto passou a ser administrado pela Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia - SOPH, por delegação ao estado de Rondônia. Conforme informa o Portal do Governo do Estado de Rondônia a SOPH foi criada em 14 de julho de 1997, através da Lei nº. 729 que assevera no art. 1º:

Fica criada a Sociedade de Portos e Hidrovias do Governo do Estado de Rondônia SOPH, empresa pública, vinculada à Casa Civil da Governadoria, com jurisdição em todo o Estado de Rondônia, com personalidade jurídica de direito privado, autonomia administrativa, técnica, patrimonial e financeira, que terá por finalidades desenvolver a rede hidroviária interior e a infra estrutura portuária no Estado de Rondônia.

De acordo com a Secretaria de Portos - SEP, da Presidência da República, as novas perspectivas para o setor portuário atuam com aumento expressivo no fluxo de mercadorias nos portos (acima de 10% ao ano), portanto coube ao Governo revisar o planejamento do setor. Assim a Autoridade Portuária era responsável pela elaboração individualizada do planejamento do respectivo porto, contudo, sem garantir que esse planejamento estivesse integrado a uma programação nacional de investimentos. Com a criação da LEI Nº 12.815/13, art. 1º, que “regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários”, coube à SEP a missão de elaborar o planejamento

setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, abrangendo tanto acessos portuários quanto infraestrutura e desenvolvimento urbano.

Em iniciativa a essa realidade, segundo informa (Sumários Executivos do Plano Mestre - SEPM, 2012. Pág.16), o governo iniciou no ano de 2012, estudos chamados Plano Mestre em todos os portos nacionais, buscando alternativas que pudessem ser usadas para garantir uma melhora da gestão e expansão dos portos, em Porto Velho o Plano Mestre foi realizado no ano de 2014.

### **3 DISCUSSÃO**

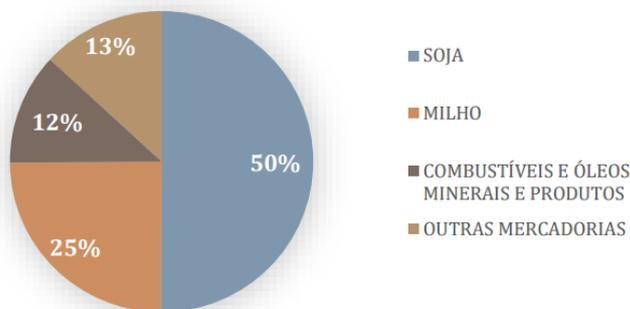
Conforme descreve o informativo InfoPortos (ANTAQ, 2015), o porto Velho está localizado na margem direita do Rio Madeira, em Porto Velho. Além do porto público há outros diversos terminais privados que compõe o sistema portuário.

O porto público de Porto Velho conforme elucida o Plano Mestre – P.M. (ANTAQ, 2014. Pág.09) apresenta na infraestrutura de Cais e Acostagem: o cais flutuante, as rampas Roll-on/Roll-off (Ro-Ro), e, o pátio das guas. A armazenagem dispõe de três armazéns, cinco pátios descobertos (Rampas, Guas, Apoio ao motorista, Hermasa, e, depósito de contêineres); e as instalações do Complexo Hermasa com 40.000m<sup>2</sup>, contendo quatro silos verticais com capacidade de 10.000t cada, são usados para estocar soja em grãos e milho. Os equipamentos portuários que estão citados no P.M. são: três guindastes tipo grua, rampas Charriot, carregador de navios usado para a movimentação dos grãos dos caminhões à balsa, e, o Mobile HarborCrane (MHC) usado para a movimentação de cargas delicadas, como os insumos agrícolas. Ainda citados pelo P.M. (ANTAQ, 2014. Pág. 10) estão os equipamentos operacionais usados para a movimentação no pátio e que pertencem à Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), que são: uma Pá carregadeira New Holland W160 2,5m<sup>3</sup>, uma Pá carregadeira Caterpillar 9.30 2,5m<sup>3</sup>, um Trator Skider, duas Empilhadeiras 7t, duas Empilhadeiras 4,5t, e, uma Empilhadeira 5t.

### **4 A HIDROVIA DO MADEIRA**

O Porto de Porto Velho está entre os principais portos do Brasil sendo a principal via de escoamento da produção entre Manaus e o Centro-Oeste (SANTOS, 2013). Com 1.060 km de extensão navegável, a Hidrovia do Rio Madeira tem início em Porto Velho, capital de Rondônia e término no Porto de Itacoatiara no Rio Amazonas.

Figura 04. Distribuição percentual do TKU por grupo de mercadoria no rio Madeira – 2014.



Fonte: TKU da navegação interior e de cabotagem – 2014.

O Portal Ambiente Brasil informa que rio Madeira tem extensão de 3.240 Km, é um afluente notável do rio Amazonas. Pode ser navegável de sua foz até a cabeceira de Santo Antônio na divisa com os estados do Amazonas e Mato Grosso. Segundo o Portal Portogente, a hidrovia do Madeira possui 1.060 km de extensão navegável, tem início em Porto Velho e término no Porto de Itacoatiara no Rio Amazonas. Tem uma largura média de 1.000 metros e por isso permite a navegação de comboios de empurra, rebocador atrás, composto por até 20 barcaças de 2.000 toneladas cada uma no período das cheias, de fevereiro a maio. No período das águas baixas, de julho a outubro os comboios são menores formado por 9 barcaças. As profundidades do rio Madeira variam de 2,5 m a 17,5 m devido ao regime de águas que interfere bastante na escolha das estruturas de acostagem no porto (ANTAQ, 2014. P. 1).

## 5 CONCLUSÕES

O Plano Mestre do Porto de Porto Velho evidencia que a movimentação de cargas sempre ocorre de ou para embarcações da navegação interior, predominando o transporte de granéis sólidos embarcados em comboios de barcaças graneleiras com destino ao TUP Hermosa em Itacoatiara (AM), para posterior transferência a navios de longo curso. Localiza-se no porto o TUP Cargill, onde são embarca-se relevantes quantidades de soja e milho destinados a mesma empresa no porto de Santarém (PA), e, aos navios.

O Portal do Governo através da autora Schuindt (2015), informa que no ano de 2015 o porto de Porto Velho completou 30 anos de funcionamento do Cais flutuante, e, desde o ano de 1995 realiza o transporte de grãos pela hidrovia do Madeira via porto de Itacoatiara (AM), com destino ao Japão, Holanda e outros mercados. A autora Nascimento (2015) explicita que o porto possui

localidade estratégica e tem se destacado no escoamento de produções regionais e nacionais, pois apresenta vantagens e tem atraído novos importadores e exportadores. O autor Castro (2011) afirma que a redução do custo do transporte da soja do cerrado do Mato Grosso, desde a origem até os principais mercados consumidores, está sendo cerca de 40% em relação à exportação da mesma produção a partir do Porto de Paranaguá, PR.

Por fim, concluímos que o porto representa desenvolvimento e inovação para o estado de Rondônia, com capacidade de suprir a necessidade gerada pela alta rotatividade de caminhões diariamente, sendo capaz de escoar toda a produção do Estado, e do noroeste do Mato Grosso, além de possuir estruturas adaptáveis aos diferentes níveis que o rio Madeira possa atingir durante o ano, sem interromper o fluxo do transporte.

### REFERÊNCIAS

AGROESTE. Notícias de Mercado. Do silo até o exterior: conheça a rota da soja que vem do Norte do país. 2011. Disponível em: <<http://www.agroeste.com.br/noticia/18/do-silo-ate-o-exterior-conheca-a-rota-da-soja-que-vem-do-norte-do-pais>>. Acesso em: julho de 2016.

BONATO, Gustavo. <http://www.brasil247.com/pt/247/agro/140937/A-soja-mais-competitiva-do-Brasil-abre-caminhos-pelo-Norte.htm> Ambiente Brasil. Ambiente Amazônia. Principais Afluentes do Rio Amazonas. Disponível em: <[http://ambientes.ambientebrasil.com.br/amazonia/bacia\\_do\\_rio\\_amazonas/principais\\_afluentes\\_do\\_rio\\_amazonas.html](http://ambientes.ambientebrasil.com.br/amazonia/bacia_do_rio_amazonas/principais_afluentes_do_rio_amazonas.html)>. Acesso em: julho de 2016.

BRASIL. ANTAQ. Estatísticas da Navegação Interior. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/Portal/Estatisticas\\_NavInterior.asp](http://www.antaq.gov.br/Portal/Estatisticas_NavInterior.asp)>. Acesso em: julho de 2016.

BRASIL. ANTAQ. Índice de Satisfação Global. Disponível em: <<http://200.198.217.203/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=Painel%20FANTAQ%20-%20Anu%C3%A1rio%202014%20-%20v0.9.3.qvw&host=QVS%40graneleiro&anonymous=true&sheet=SH100>>. Acesso em: julho de 2016.

BRASIL. Antaq. Porto de Porto Velho. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Portos/PortoVelho.pdf>>. Acesso em: julho 2016.

BRASIL. ANTAQ. Porto de Porto Velho. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Portos/PortoVelho.pdf>>. Acesso em: julho de 2016.

BRASIL. ANTAQ. Principais Portos. 2016. Disponível em:

<[http://www.antaq.gov.br/portal/Portos\\_PrincipaisPortos.asp](http://www.antaq.gov.br/portal/Portos_PrincipaisPortos.asp)>. Acesso em: julho de 2016.

BRASIL. ANTAQ. Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade – SDS. Gerência de Desenvolvimento e Estudos – GDE. TKU da navegação interior e de cabotagem – 2014. Disponível em:

<[http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/EstatisticaNavInterior/Transporte\\_de\\_Cargas\\_Hidroviarias\\_Brasileiras\\_2015TKU.pdf](http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/EstatisticaNavInterior/Transporte_de_Cargas_Hidroviarias_Brasileiras_2015TKU.pdf)>. Acesso em: julho de 2016.

BRASIL. ANTAQ. Transporte Fluvial na Amazônia. Seminário Internacional sobre Hidrovias.

2007. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/palestrabertolini.pdf>>. Acesso em: julho de 2016.

BRASIL. Governo de Rondônia. Prefeitura de Porto Velho. Porto Velho. 2016. Disponível em:

<<http://www.portovelho.ro.gov.br/porto-velho>>. Acesso em: Julho de 2016.

BRASIL. Governo do Estado de Rondônia. SOPH. Porto de Porto Velho. Disponível em:

<<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/2012/PortoVelho.pdf>>. Acesso em: julho de 2016.

BRASIL. IBGE. Cidades. Rondônia. Porto Velho. Disponível em:

<<http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=110020>>. Acesso em: julho de 2016.

Saiba Mais: 100 Anos de Porto Velho. Santo Antônio Energia. 2104. Disponível em:

<[http://www.santoantonioenergia.com.br/wp-content/uploads/2014/10/cartilha\\_100anos\\_ok\\_visual.pdf](http://www.santoantonioenergia.com.br/wp-content/uploads/2014/10/cartilha_100anos_ok_visual.pdf)>. Acesso em: julho de 2016.

BRASIL. Portal Brasil. Economia e Emprego. Produção de grãos deve chegar a 210,3 milhões de toneladas. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2016/03/producao-de-graos-deve-chegar-a-210-3-milhoes-de-toneladas>>. Acesso em: julho de 2016.

Diário da Amazônia. Cresce movimentação de cargas no porto da Soph. 2015. Disponível em:

<<http://diariodaamazonia.net/cresce-movimentacao-de-cargas-no-porto-da-soph/>>. Acesso em: julho de 2016.

Infoportos. O Porto de Porto Velho. Disponível em: <<http://www.infoportos.com.br/#!/porto-de-porto-velho/m8lt6>>. Acesso em: julho de 2016.

SANTOS, Silvio dos. A Hidrovia do Rio Madeira. Portogente. Artigos. 2013. Disponível em:

<<https://portogente.com.br/artigos/71184-a-hidrovia-do-rio-madeira>>. Acesso em: julho de 2016.

SCHUINDT, Rafaela. Porto público disponibiliza áreas para contratos de uso temporário em Porto Velho. Portogente. Notícias Corporativas. 2015. Disponível em: <<https://portogente.com.br/noticias-corporativas/90051->

Porto%20p%C3%BAblico%20disponibiliza%20%C3%A1reas%20para%20contratos%20de%20uso%20tempor%C3%A1rio%20em%20Porto%20Velho>. Acesso em: julho de 2016.