

## CRESCIMENTO DA ECONOMIA DO ESTADO DE RONDÔNIA MOVIMENTADA ATRAVÉS DO PORTO GRANELEIRO DE PORTO VELHO

***Arnaldo Alves de Castro<sup>1</sup>, Geylson Azevedo Freitas<sup>2</sup>, Getúlio Gomes do Carmo<sup>3</sup>,  
<sup>4</sup>orientadores<sup>n</sup> José Luis Gomes da Silva, Paulo Cesar Ribeiro Quinteiros.***

<sup>1</sup> Programa de Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional / UNITAU, arnaldo@saolucas.edu.br.

<sup>2</sup> Programa de Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional / UNITAU, geylsonazevedo@hotmail.com.

<sup>3</sup> Programa de Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional / UNITAU, getulioadm@hotmail.com.

<sup>n</sup> UNITAU/Programa de Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional, Rua Exped. Ernesto Pereira s/n, gomesdasilvaster@gmail.com

<sup>n</sup> UNITAU/Programa de Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional. quinteiros@gmail.com

**Resumo:** O fortalecimento da economia rondoniense vem acontecendo ao longo dos últimos anos com agricultura, vem batendo recordes de produção e escoamento através de seu Porto Graneleiro, prestação de serviços em crescimento com conseqüente oferta de empregos, entre outros, fazem com que o crescimento estadual se torne sólido e confiável. Outro ponto a favor da economia do Estado de Rondônia, que irá impulsionar o crescimento rondoniense, é a construção das usinas hidrelétricas no Rio Madeira, tendo como estratégia principal os investimentos em rodovias para facilitar o escoamento da produção agrícola, e terão impactos positivos na economia do Estado de Rondônia, uma vez que Rondônia tem franca vocação para a agroindústria. Este artigo apresenta pontos importantes relacionados ao crescimento econômico gerado através do porto graneleiro de Porto Velho, no estado de Rondônia, no âmbito de sua trajetória.

**Palavras-chave:** Economia. Rondônia. História Regional. Porto.

**Área do Conhecimento:** Ciências sociais aplicadas.

### Introdução

A construção do porto graneleiro na capital Porto Velho, em 1995, e a abertura, em 1997, da hidrovia do rio Madeira, mudam o perfil econômico de Rondônia. Com 1.115 km, a hidrovia liga a capital ao Porto de Itacoatiara, no Amazonas, barateando o transporte de seus produtos agrícolas. Rondônia abastece a Região Nordeste com feijão e milho, destacando-se também como produtor nacional de cacau, café, arroz e soja. Entre os anos 60 e 80, Rondônia foi considerado o eldorado brasileiro, quando atraiu milhares de imigrantes da região sul do país, seduzindo-os pela distribuição de terras promovida pelo governo federal. Em apenas duas décadas, a população do estado cresce nove vezes.

A economia e o seu fortalecimento em Rondônia vêm acontecendo ao longo dos últimos anos, com a agricultura batendo recordes de produção, prestação de serviços em crescimento com conseqüente oferta de empregos, entre outros, fazem com que o crescimento estadual se torne confiável e bastante sólido.

Outro ponto importante para o crescimento da economia do Estado de Rondônia, é a construção das usinas hidrelétricas no Rio Madeira, que gerarão empregos e movimentarão a economia local nos próximos anos. Entretanto, além das

instalações do complexo hidrelétrico no Rio Madeira, será necessário investir em rodovias para facilitar o escoamento da produção agrícola de nosso estado.

Todavia, este artigo tem como objetivo o processo de industrialização de Rondônia acompanhada de perto pela ocupação agrícola e a exploração mineral, nascendo do aproveitamento das matérias-primas, entre as quais a cassiterita, e passando ao beneficiamento de produtos agropecuários. Depois da construção da Usina Hidrelétrica de Samuel, na década de 80, crescem os segmentos madeireiro, mineral, de construção civil e alimentos.

### Referencial Teórico

#### O Estado de Rondônia

O surto decisivo para a colonização permanente do estado ocorreu a partir da década de 70. Com o grande fluxo migratório dessa década, o município de Porto Velho começou a bater sucessivos recordes de crescimento, culminando com a autêntica exploração de expansão urbana, na década de 80. A pavimentação da BR-364 teve o mérito de colocar um fim ao relativo isolamento rodoviário do Estado em relação às demais regiões do país, facilitando o movimento migratório (TEIXEIRA e FONSECA, 2003 p. 173).

Com o crescimento vertiginoso da população, motivado pelo contínuo fluxo migratório, proveniente de todas as regiões do Brasil, quer para o eixo da BR-364 onde se estabeleceram núcleos de colonização agrícola, quer para o vale do Alto Madeira, onde o garimpo de ouro atraía multidões, cresceu também o anseio de criação do estado de Rondônia. O território que nasceu com quatro municípios agrupados em dois (Porto Velho e Guajará-Mirim), em 1977, assistiu à criação de mais cinco municípios (Cacoal, Ariquemes, Pimenta Bueno e Vilhena), todos ao longo da BR-364. Rondônia vivia, então, um período de intensa prosperidade e desenvolvimento. Em 1981 foram criados novos municípios, alguns fora do eixo da rodovia, sendo resultantes de povoações nascidas com a recente colonização (TEIXEIRA e FONSECA, 2003 p. 178).

### **Desenvolvimento econômico**

A primeira exploração econômica na região ocorreu no século XVIII, com a extração de drogas do sertão, seguida pela extração de ouro do rio Corumbiara, afluente da margem direita do rio Guaporé. A partir do final do século XIX, ocorreu o Primeiro Ciclo de Extração de Látex e, em meados do século XX, o segundo ciclo. Com a descoberta de minério de estanho (cassiterita), na região de Ariquemes, sua extração passa a influenciar na economia, principalmente de Porto Velho, já que Ariquemes, neste período, era um pequeno povoado. (OLIVEIRA, 2004 p. 128)

O Porto Graneleiro, implantado em 1997, visa o escoamento da produção agrícola, principalmente da soja do Estado, bem como da região noroeste do estado do Mato Grosso, através da BR-364 e dos rios Madeira e Amazonas, saindo para o Oceano Atlântico (OLIVEIRA, 2004 p. 128).

Para incrementar ainda mais as exportações, a Amaggi, em parceria com empresas do setor, construiu o Terminal de Granéis do Guarujá (TGG - localizado no estado de São Paulo), para o embarque de commodities agrícolas e com capacidade para movimentar 5 milhões de toneladas/ano de soja e derivados. O terminal possui acesso ferroviário e rodoviário, o que garante maior flexibilidade na movimentação de cargas, para exportação e importação. O TGG atualmente possui capacidade nominal de armazenagem de 200 mil toneladas e capacidade de carregamento de 3 mil toneladas/hora.

Além disto, a Amaggi utiliza outras rotas de escoamento, com embarques de commodities através dos portos de São Francisco do Sul e Paranaguá. Merece destaque também o sistema hidroviário do Rio Madeira e Amazonas, de grande relevância para os produtores do norte e noroeste de Mato Grosso e sul de Rondônia. A mercadoria, recebida no terminal de Porto Velho, escoada por comboios de barcas por essas duas grandes

vias fluviais, tendo por destino o terminal da Hermasa, no porto de Itacoatiara (AM), com capacidade de armazenagem de 302 mil toneladas.

### **Navegação no Rio Madeira e a abertura do Amazonas à navegação internacional**

Durante praticamente todo o século XIX, a navegação pelo trecho encachoeirado do rio Madeira, foi realizada por bolivianos, tanto para a exportação e importação dos gêneros necessários a indústria extrativista, quanto para o escoamento de produtos agrícolas e pecuários, provenientes do Beni.

A quina ou cascarinha provinha da Província de Caupolicán, de onde o produto era transportado até Reyes e Ycuma e, daí, até o rio Mamoré, seguindo para o Madeira. Apesar de a Bolívia exportar a maior parte de sua produção pelo Oceano Pacífico, a via do Madeira era de fundamental importância para o comércio do noroeste boliviano, pois o Atlântico estava mais próximo dela. Até o último quartel do século XIX, o porto mais próximo do Madeira, onde se encontrava linha regular de vapor, era o de Serpa (Itacoatiara), na foz desse rio, para o alto Madeira, eram transportados em embarcações movidas a remo.

Descia pelo Madeira em direção a Itacoatiara, a produção extrativista e agropecuária do Beni, embarcada em batelões, que depois retornavam com produtos industrializados, vergalhões, ferramentas, armas e munições, bebidas e atavios. (TEIXEIRA e FONSECA, 2003 p. 89).

A Hermasa Navegação da Amazônia surgiu da necessidade de viabilizar o desenvolvimento socioeconômico de parte de Mato Grosso e do estado de Rondônia. Em atividade desde 1997, a Hermasa viabilizou o Corredor Noroeste de Exportação, onde é escoada a produção das regiões noroeste de Mato Grosso e sul de Rondônia. A soja segue via rodovia até Porto Velho, onde a Hermasa possui um porto de transbordo.

Em seguida, a produção segue viagem em comboio formado por barcas, pelo Rio Madeira até o porto graneleiro para navios (tipo Panamax) às margens do Rio Amazonas, em Itacoatiara (AM), de onde a soja, óleo e farelo são exportados para a Austrália, Europa e Ásia. No ano de 2008, a Hermasa exportou cerca de 2,5 milhões de toneladas. Toda esta movimentação, além de gerar divisas municipais, estaduais e federais, incrementa a geração de emprego e renda para a população das cidades, onde a Hermasa tem atividades. Uma operação visionária e complexa que envolve centenas de pessoas e uma das maiores frotas fluviais da América Latina. Além dos dois terminais portuários, a Hermasa também possui um terminal de fertilizantes e ainda atua na

geração de vapor com biomassa (resíduos). E aliado a tudo isto, está a sustentabilidade das suas operações, que é desenvolvida através da preservação do meio ambiente, com a utilização responsável e sustentável dos recursos naturais brasileiros.

O Terminal de Porto Velho possui a certificação do PDV - GMP/BPF- Boas Práticas de Fabricação. O PDV é um órgão holandês, reconhecido internacionalmente, que foi criado pelas empresas que compõem a cadeia do setor industrial de alimentação animal, para garantir a qualidade dos produtos. Já o terminal de Itacoatiara, além da certificação PDV – GMP-BPF possui o Sistema de Gestão Ambiental do Grupo André Maggi implantado, a certificação ISO 14001 e apresenta a certificação portuária internacional ISPS Code. Outra conquista do terminal da Hermasa, em Itacoatiara, foi a obtenção do PERMIT, que é um atestado do governo australiano que credencia o porto a exportar sua produção para a Austrália.

A Hermasa é a segunda empresa brasileira a ter esse certificado. Ainda no Amazonas, a Hermasa mantém uma parceria com a Capitania dos Portos da Amazônia Ocidental, através da Escola de Fluviais, que desde 2003, capacita a população para atuar como aquaviário. Além de todas estas operações de grãos, a Hermasa também tem estrutura para realizar o transporte fluvial de minério de ferro. Para isso, conta com uma frota de 21 barcas de 6 mil toneladas/cada e quatro rebocadores e empurradores para apoio de navios e formação de comboios.

A nova rota para transporte de minério de ferro se inicia em Santana (Amapá), com o local para descarga próximo à cidade de Belém (PA), utilizando o Canal de Breves. A Hermasa possui uma das maiores frotas fluviais da América Latina. Sua frota é monitorada por satélite e utiliza-se de cartas eletrônicas de navegação.

Além disto, todas as embarcações são adequadamente equipadas com modernos conjuntos de navegação. A frota da Hermasa é composta por:

- 73 Barcas graneleiras, capazes de formarem comboios de até 20 barcas ou 40 mil toneladas;
- 02 Lanchas para pesquisas hidrográficas;
- 10 Empurradores para transporte das barcas e manobras portuárias, embarcações para apoio nas manobras de atracação e desatracação de navios e comboios;

O terminal de Itacoatiara dispõe de boias e sistema de amarração e fundeio, obedecendo aos mais atuais conceitos de operação e segurança.

### Metodologia

Segundo Gil (*apud* SILVA & MENEZES, 2002), para, que se possa desenvolver uma pesquisa científica, é necessário que haja uma metodologia que sirva como um caminho a ser percorrido, de forma a não se perder por trilhas que não levam ao destino.

Quanto aos procedimentos técnicos da pesquisa, é uma pesquisa bibliográfica e estudo de caso. Na pesquisa bibliográfica que se permite o seu amplo e detalhado conhecimento com vistas a analisar as várias ideias de vários autores, envolve o estudo profundo e exaustivo do fenômeno sob forma de estudo de caso, como estratégia de pesquisa que pode ser utilizado como modo explicativo, visando o levantamento de questões a investigar para um estudo futuro.

### Resultados e Discussões

A soja é o principal produto agrícola de Rondônia. Foram plantados 90 mil hectares durante a última safra de 2008. A soja é o principal produto transportado pelo Porto Graneleiro. Diariamente o Porto Graneleiro recebe 40.000 t (quarenta mil toneladas) de soja. Este produto começou a ser exportado desde o ano de 1997 e no primeiro ano escoou 320 mil toneladas do produto. No ano de 2008, esse volume chegou a 2,7 milhões de toneladas. A capacidade de escoamento do produto é de cinco milhões de toneladas. Mas o porto está chegando a sua capacidade máxima, já que a Hermasa, empresa prestadora de serviço para a Empresa Bunge, e pelo fato de hoje não ser possível exportar diferentes tipos de grãos.

O período de chuvas, aliado ao fator de degelo da Cordilheira dos Andes, está diminuindo a exportação e a importação de produtos feitas através do Rio Madeira. Como o nível do rio baixa em período de chuvas, as embarcações precisam carregar menos para poder navegar sem encalhar em bancos de areias e evitar acidentes. Os principais produtos que saem nesta época do ano de Porto Velho, conhecido como Porto Graneleiro, são açúcar, madeira, milho e soja. Por dia, partem da cidade cinco balsas com estas e outras cargas.

A importação de outras mercadorias também está sendo em menor quantidade, como a telha de amianto e o adubo, importados para Israel.

### Considerações Finais

A balança comercial brasileira fechou o ano de 2008 com o pior resultado desde 2002. Porém, Rondônia registra o maior saldo já alcançado pelo Estado, consiste em quase 430 milhões de dólares. A variação de percentual de exportação mostra que Rondônia cresceu 27,34%, enquanto o Brasil cresceu 23,21%; e a variação de importação é de 125,28% no Estado contra 43,59% no país em relação a 2007. As informações mostram que estamos sempre obtendo resultados crescentes que muito favorecem o desenvolvimento de todos

os setores da economia. Um importante aliado do Dnit no esforço para enfrentar as dificuldades causadas pelo tráfego intenso de caminhões na BR-364 é a balança que já está em plena atividade em Ouro Preto do Oeste, município de Porto Velho, RO.

É que a rodovia, que não foi projetada para suportar a enorme carga dos gigantescos caminhões, rodotrens e carretas que por ela trafegam, ainda têm sua situação agravada pelo excesso de carga, que supera a casa dos 30% dos veículos submetidos à pesagem. A questão do excesso de cargas é um problema nacional e responsável pela destruição do asfalto das rodovias.

Em Rondônia, o problema torna-se ainda maior na medida em que a BR 364 recebe todo o tráfego pesado com as cargas da produção agrícola do norte do Mato Grosso e de todo o Estado. Em Porto Velho, na rodovia e nas avenidas e ruas por onde transitam os caminhões até o porto graneleiro, serão necessários pesados investimentos para recuperar a base destruída.

É por isso tudo que a reativação da balança, paralisada há mais de 10 anos, representa mais um esforço do órgão para fazer com que a rodovia seja mantida em condições satisfatórias de tráfego. O exemplo de transporte seguro, eficiente e de baixo custo tem hoje na Hidrovia Madeira-Amazonas, por onde modernos comboios, construídos para aproveitamento máximo das características da hidrovia, navegam com 9 (nove) balsas, transportando 18 (dezoito) mil toneladas de grãos desde Porto Velho, RO, até o Terminal Graneleiro de Itacoatiara, AM, no rio Amazonas, onde a carga é transferida para navios de grande porte.

Dessa forma, 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. Há que se salientar, ainda, sob os pontos de vista estratégicos, político e econômico, os reflexos na expansão da fronteira agrícola, na formação de infraestrutura, na disseminação das fontes de trabalho e renda, nos diversos níveis de atividades que orbitam os fluxos de produtos, mercadorias e serviços.

### Referências Bibliográficas.

**ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT.** Referências bibliográficas: NBR 6023. Rio de Janeiro, 1989.

**AHIMOC** - Hidrovias da Amazônia Ocidental. Disponível em:

<<http://www.transportes.gov.br/bit/hidro/ahimoc.htm>> Acesso em: 12/06/2009.

**GRUPO MAGGI** Disponível em: <<http://www.grupomaggi.com.br/pt-br/materia.jsp?areald=36&id=63>> Acesso em: 12/06/2009.

**LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade.** **Metodologia do trabalho científico.** 4 ed. São Paulo : Atlas, 1999. 260 p.

**MATIAS, Francisco.** **Conhecendo a Fisiografia de Rondônia. Aspectos Fisiográficos da Síntese da Formação do Estado de Rondônia de sua Autoria.** Disponível em: <<http://www.rondonoticias.com.br>> Acesso em: 12/06/2009.

Mapa Estado de Rondônia. Disponível em: <[http://www.portalbrasil.net/estados\\_ro.htm](http://www.portalbrasil.net/estados_ro.htm)> Acesso em: 12/06/2009.

**OLIVEIRA, Ovídio Amélio de.** **História: Desenvolvimento e Colonização do Estado de - Rondônia:** Dinâmica Editora e Distribuidora Ltda. Porto Velho - RO, 2004.

Porto Graneleiro de Porto Velho. Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/491016>> Acesso em: 12/06/2009.

Porto Graneleiro de Porto Velho. Disponível em: <[http://www.guiaempresarialpvh.com.br/pg/fotos\\_cidade/htm/foto3.jpg](http://www.guiaempresarialpvh.com.br/pg/fotos_cidade/htm/foto3.jpg)> Acesso em: 12/06/2009.

Porto velho está em busca de porto novo. Disponível em: <<http://www.sipam.gov.br>> Acesso em: 12/06/2009.

Rondônia. Disponível em: <[http://www.portalbrasil.net/estados\\_ro.htm](http://www.portalbrasil.net/estados_ro.htm)> Acesso em: 12/06/2009.

Safra de Soja em Rondônia. Disponível em: <<http://www.seplan.ro.gov.br/noticias.asp?id=1985&tipo=Noticia>> Acesso em: 12/06/2009.

**TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues. FONSECA, Dante Ribeiro.** **História Regional: Rondônia.** 4ª ed. Porto Velho, Rondônia, 2001.