



**IX ENCONTRO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

ISSN: 2594-5688

secretaria@sbap.org.br

Sociedade Brasileira de Administração Pública

**ARTIGO**

**IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE  
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE PARA RONDÔNIA**

**CEZAR OLIVEIRA DE SOUZA, GLEIMIRIA COSTA MATOS, HAROLDO DE SÁ MEDEIROS,**

**GRUPO TEMÁTICO: 02 Análise de Políticas Públicas**

IX Encontro Brasileiro de Administração Pública, São Paulo/SP, 5 a 7 de outubro de 2022.  
Sociedade Brasileira de Administração Pública  
Brasil

Disponível em: <https://sbap.org.br/>

## **Implementação de políticas públicas de Infraestrutura de Transporte para Rondônia.**

### **Implementation of public policies of Transport Infrastructure for Rondônia.**

#### **RESUMO**

A infraestrutura em transporte é um elemento imprescindível no sistema modal na região amazônica. Contribui para criação de estruturas e serviços suportes ao agronegócio, saúde, comunicações e logística, ampliando a lucratividade e bem-estar em todos os setores da economia local. O crescimento da infraestrutura de transportes no estado de Rondônia, passa a ser importante devido ao seu posicionamento estratégico. A metodologia com procedimentos qualitativos baseada em análise de conteúdo. No primeiro momento, com levantamentos bibliográficos e análise de documentos oficiais. O desenvolvimento econômico regional deve estar amparado por políticas públicas adequadas, pois a região amazônica é marcada por baixa densidade demográfica e grandes distâncias entre os principais centros urbanos. A fundamentação teórica está embasada em estudos publicados pelos órgãos oficiais que estudam cenários para a região. O artigo descreve a base na problemática da infraestrutura de transporte em Rondônia dentro do complexo amazônico, e como as políticas públicas de infraestrutura de transporte podem melhorar a logística no estado de Rondônia.

Palavras-chaves: Desenvolvimento Regional. Sustentabilidade. Rodovias. Vias Públicas

#### **ABSTRACT**

Transport infrastructure is an indispensable element in the modal system in the Amazon region. It contributes to the creation of structures and services supporting agribusiness, health, communications, and logistics, expanding profitability and well-being in all sectors of the local economy. The growth of transport infrastructure in the state of Rondônia becomes important due to its strategic positioning. The methodology with qualitative procedures based on content analysis. At first, with bibliographic surveys and analysis of official documents. Regional economic development must be under the protection of adequate public policies, as the Amazon region is marked by low demographic density and great distances between the main urban centers. The theoretical basis is based on studies published by the official bodies that study scenarios for the region. The article describes the basis in the problem of transport infrastructure in Rondônia within the Amazon complex, and how public policies of transport infrastructure can improve logistics in the state of Rondônia.

Keywords: Regional Development. Sustainability. Highways. Public Roads

## INTRODUÇÃO

A infraestrutura em transporte é um elemento importantíssimo nas dinâmicas do sistema modal dentro da região amazônica, pois expande o desenvolvimento social e econômico desta região, seja fomentando a expansão do acesso entre comunidades, seja facilitando o comércio entre regiões. Visa criação de estruturas e serviços de suportes ao agronegócio, saúde, comunicações e logística, o que amplia a lucratividade e bem-estar em todos os setores da economia local. Assim, podemos considerar que uma região se torna competitiva, na medida em que sua infraestrutura viária atenda às exigências da população quanto ao deslocamento de serviços e mercadorias (COLAVITE; KONISHI, 2015).

Implantar infraestrutura adequada e a manutenção efetiva com o objetivo de garantir o escoamento interno da produção e criar mecanismos que facilitem o processo de comercialização para os diversos produtos da agricultura familiar, são condições básicas para o crescimento do setor e o aumento na diversificação da produção. Conforme o relatório executivo do Plano Nacional de Logística (PNL) de 2018, a infraestrutura de transportes se torna fundamental para contribuir com o desenvolvimento do País, com a possibilidade de redução dos custos de produção, a aproximação dos mercados e ao aumento de oportunidades de negócios.

Os transportes fluviais, rodoviários, ferroviários e aéreos constituem um conjunto de redes modais que fazem parte das dinâmicas urbanas da região amazônica. Os deslocamentos rodoviários sofreram alterações na Amazônia no momento da construção das rodovias e da pavimentação construída localmente, com potencialização de determinados processos relacionados aos fluxos de transportes, com atuação empresarial na montagem de infraestruturas e a consolidação de traslados de automóveis, caminhões e de ônibus. (NETO, 2020)

A infraestrutura de transporte forma um fator de grande preponderância na estratégia competitiva, pois quando inadequada contribui para serviços deficientes e apresentam dificuldades para o escoamento na cadeia logística da região. Os custos de transporte associados às condições de infraestrutura dos diferentes modais existentes regionalmente impactam nos custos finais de produção e corroem a competitividade empresarial daquela região (CHOPA e MEINDL, 2003).

Nesta realidade, fica evidente a importância de estudos, no qual a infraestrutura de transporte é analisada, considerando as políticas públicas de investimentos na área. Os resultados buscam uma base de entendimento sobre o contexto cujo investimentos são aplicados, contribuindo para superar os impasses inerentes ao desenvolvimento social e econômico do estado do Rondônia.

A infraestrutura de transporte, não afeta apenas a economia e competitividade dos países, mas também a qualidade de vida da população. Assim houve ao longo do tempo a preocupação pelos investimentos em infraestrutura, tanto na área acadêmica quanto em instituições responsáveis pela agenda e formulação de políticas públicas para a infraestrutura de transporte (RIBEIRO, 2010).

Mas a preocupação não chegou ao patamar para que o sistema de transporte nacional aparecesse fragilizado, pois as cidades crescem sem que o mesmo ocorra com a infraestrutura de transporte. É visto dentro das próprias regiões que há centralização de investimentos, e em algumas aéreas mostram um crescimento no sistema, enquanto em outras, o escoamento da produção acontece de forma muito precária.

As políticas públicas voltadas para o investimento em infraestrutura de transporte, apresentam uma desigualdade, devido a incompatibilidade com as rotas logísticas da região. Tais problemas contribuem para fragilidades no desenvolvimento rural e urbano no interior do estado, dentro da peculiaridade do seu sistema de transporte de Rondônia.



## **INFRAESTRUTURA PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

Os investimentos em infraestrutura devem constituir alicerces do desenvolvimento regional da Amazônia, pautado na eficiência econômica, na sustentabilidade ambiental e na inclusão social, e voltado para a efetiva transformação e modernização da estrutura produtiva regional. O planejamento de investimentos em infraestrutura deve considerar as especificidades socioculturais, econômicas e ambientais da Região Amazônica (BRASIL, 2008).

### **INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA**

O processo de logística, surgiu na Segunda Guerra Mundial para suprir as necessidades militares, nas atividades relacionadas a acomodar, abastecer e distribuir as tropas regionalmente. Sendo utilizada também, como estratégia para a conquista do território. Atualmente continua sendo parte do nível estratégico das grandes organizações, porém a disputa corrente passou a ser pela conquista de mercados mais competitivos (FARIA & COSTA, 2008).

O transporte aparece como um dos elementos mais importantes nas operações logísticas, com a função de movimentar e armazenar produtos durante seu trajeto, utilizando todos os recursos temporais, financeiros e ambientais possíveis (BOWERSOX E CLOSS, 2010).

Infraestrutura Logística envolve a construção e ampliação de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, hidrovias e o sistema de armazenamento. O desenvolvimento da infraestrutura logística na Amazônia brasileira pressupõe a existência de um sistema de transporte e de armazenamento eficiente, visando o aproveitamento racional dos recursos naturais, a sustentabilidade ambiental, a geração de emprego e a melhoria da qualidade de vida da população (BRASIL, 2008).

### **SISTEMAS DE TRANSPORTES**

O sistema de transportes na Amazônia brasileira, não obstante a grande expansão ocorrida nas últimas décadas, ainda se apresenta aquém do atendimento das demandas locais, com baixo grau de eficiência e operação em condições bastante precárias.

A rede fluvial é a mais extensa do país e uma das maiores do mundo, com cerca de 20.000 km de rios com boas condições de calado, particularmente na estação chuvosa. Mas a navegação é operada em um sistema dual: de um lado, as populações concentradas na calha dos grandes rios dependem de uma frota obsoleta e rarefeita e de uma estrutura portuária precária; de outro, grandes empresas exportadoras de grãos e empresas especializadas em transporte de carga investem em terminais de embarque modernos e de grande porte, associados a embarcações de grande calado, fruto de investimentos privados e a serviço da logística de fluxos comerciais globais. (BRASIL, 2008)

A redução de tais discrepâncias requer investimentos governamentais no transporte fluvial, o que também promoveria o adensamento dos vínculos econômicos intrarregionais. Os eixos de transporte decorrentes da integração das vias terrestres e fluviais, atraíram investimentos públicos e privados, definindo uma espécie de macrozoneamento de fato da região. (BRASIL, 2008).

O estudo do transporte rodoviário realizado pela CNT (2017) aponta que o Brasil tem 1.7 milhões de km de rodovias, cujo apenas 211 mil km são pavimentados, que representa 12,3% da extensão total. Essa extensão resulta em uma densidade de infraestrutura rodoviária de 24,8 km por 1.000 km<sup>2</sup> de área, que representa um baixo valor, quando comparado a países de dimensão territorial semelhante.

Essa malha rodoviária reduzida leva o país a uma posição medíocre no quesito qualidade da infraestrutura rodoviária. De acordo com os estudos da CNT, em 2016, que leva em conta a avaliação de 138 países, o Brasil ocupava a 111ª posição sendo superado por países como Chile na 30ª, Uruguai na 98ª e Argentina na 103ª (CNT, 2017).

A Pesquisa CNT de Rodovias apontava que 58,2% das rodovias pesquisadas no âmbito de 103.259 km analisados, apresentam problemas, considerando as condições do pavimento, sinalização e geometria da via. Na qualidade do pavimento, 48,3% dos trechos avaliados eram classificados como regular, ruim ou péssimo. Para a sinalização, 51,7% das rodovias apresentavam deficiência, classificadas como regular, ruim ou péssima e o percentual da extensão mostrava problemas na geometria das rodovias avaliadas em 77,9%, da extensão total (CNT, 2016).

O DNIT divulgou em 2016, o mapa de condição da manutenção, em Rondônia, apresentando a condição geral das rodovias, em percentuais. A malha rodoviária apresentava classificação: 65% - bom, 20% - regular, 7% - ruim e 8% - péssimo (DNIT, 2016).

Estas inadequações apresentadas aumentavam os custos operacionais e a ocorrência de acidentes ocasionados em implicações desfavoráveis em termos econômicos e sociais (CNT, 2017). As péssimas condições das rodovias, apresentadas nos índices de qualidade da pesquisa mostrava o comprometimento da durabilidade dos veículos, aumentando o consumo de combustível e o tempo de viagem, cujo impactava diretamente nos custos logísticos, afetando a eficiência dos serviços.

A visão da necessidade de expansão da malha deve ser, respectivamente, como um grande desafio e um dos principais atrativos e oportunidades disponíveis nesta era. Na cadeia logística da agropecuária, a questão da rede viária, torna sem dúvida, a mais implícita, por envolver uma malha em que recuperação exige obras de duplicação, asfaltamento, e abertura de novos acessos rodoviários e essa necessidade de expansão, constitui uma tarefa sempre muito onerosa (BAHIANA, 2011).

## **INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE NA REGIÃO AMAZÔNICA**

O transporte nesta região desempenha uma função primordial entre a produção e consumo, atuando como atividade meio, possibilitando a integração da produção versus o consumo, e que pode ser considerado como um setor que contribua para o crescimento da economia. Pinheiro (2007). Barat (2007, p. 39), afirma que: Estão na linha de frente das questões ligadas ao desenvolvimento econômico e social, à geração de empregos, à ocupação territorial, à energia a ao meio ambiente.

Do exposto, infere-se que o setor de transporte participa de forma direta do processo de desenvolvimento das regiões, pois, setores como serviço, comércio, e principalmente a industrial é diretamente dependente de uma boa infraestrutura deste setor para distribuição da matéria-prima e produtos acabados. Percebe-se que a logística do transporte é fundamental no que refere a ocupação territorial, devido às características peculiares de cada região. Bowersox e Closs (2001), enfatizam que a infraestrutura de transporte está ligada às características geoeconômicas em que se pretende trabalhar.

Figura 1 - Estado geral da rodovia em Rondônia

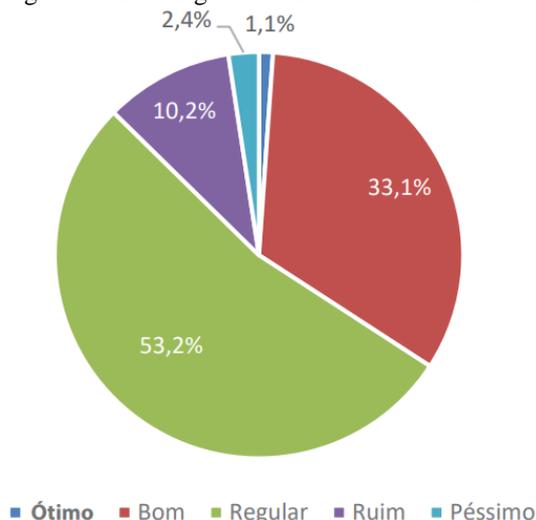
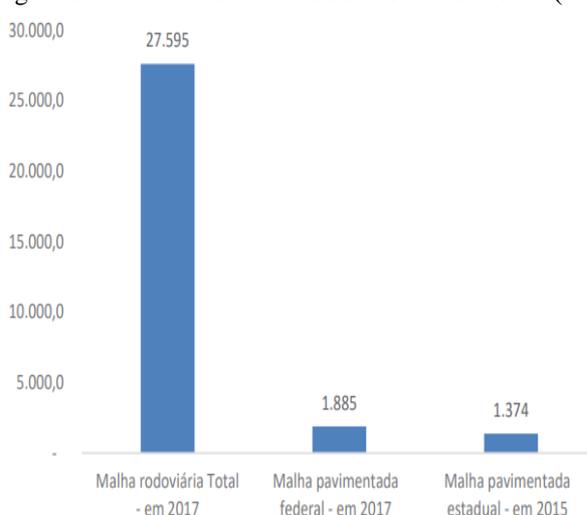


Figura 2 - malha rodoviária no Estado de Rondônia (km)



Fonte: Abdib – 2020

## MÉTODOS

Nessa pesquisa está sendo abordada uma metodologia com procedimentos qualitativos baseada em análise de conteúdo. No primeiro momento, lançamos mão de levantamentos bibliográficos através de referências em livros, dissertações, artigos científicos, pois quanto mais completas e abrangentes forem às fontes bibliográficas, mais fundamentada estará a pesquisa.

Com o intuito de se apreciar as políticas públicas de investimento em infraestrutura de transporte, foram realizadas pesquisas documentais, por meio de sites oficiais do Governo Federal e estadual dos quais foram examinados os planos e programas para a temática sob estudo.

Através outras de fontes secundárias buscou-se informações oficiais do departamento de estradas e rodagens de Rondônia contidas em suas páginas de divulgação de políticas públicas e de atas documentais de reuniões e decisões gerenciais.

A análise de pesquisas e informações relevantes proporciona suporte para a tomada de decisão e a melhoria da prática de Governança e aplicação de políticas públicas, possibilitando a síntese do estado do conhecimento de um determinado assunto, além de apontar lacunas do conhecimento que precisam ser preenchidas com a realização de novos estudos e aplicações (SILVEIRA, 2008).

O objetivo do trabalho é subsidiar o estudo apresentando as soluções executadas pelo governo do estado de Rondônia e suas dificuldades de implantação de políticas públicas infraestruturas de transportes tanto urbana quanto rural, cujo diretrizes e estratégias foram utilizados na implementação de forma atender a logística e a população de Rondônia.

Após se ter elencadas e definidas as informações presentes na pesquisa procedeu-se com a identificação dos investimentos destinados a pavimentação de vias públicas de forma melhorar a qualidade de vida local. No primeiro momento foram verificados, de forma macro, a fim de se ter parâmetros para analisar os investimentos em infraestrutura de transporte voltados para o estado. Estes documentos analisados como atas de reuniões, projetos, termos de referência e relatórios de planejamento e implantação de infraestrutura rodoviária do DER-RO, trazem práticas e informações pertinentes ao desenvolvimento de Rondônia, e as providências da autarquia para atender as políticas públicas de agenda, focado na melhoria da

qualidade de vida da população, a logística de escoamento dos produtos da região e os benefícios, representados na categorização utilizada pesquisa e apresentadas no Quadro 1.

Quadro1: Classificação de categorias e subcategorias utilizada na pesquisa		
AÇÃO	SOLUÇÕES	ESTRATEGIAS
Projeto e Construção	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pontes e outras estruturas</li> <li>- Projeto</li> <li>- Materiais</li> <li>- Pavimentação</li> </ul>	Promover a ampliação e a modernização da infraestrutura regional;
Operação e Conservação	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manutenção e preservação</li> <li>- Operação e gestão de tráfego</li> <li>- Segurança e emergências</li> </ul>	Implementar ações preventivas e mitigadoras de impactos sociais e ambientais negativos, nas áreas de influência direta e indireta de obras de infraestrutura previstas;
Transporte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Logística e transporte de cargas</li> <li>- Transporte de passageiros</li> <li>- Segurança e fatores humanos</li> <li>- Terminais e instalações</li> <li>- Veículos e equipamentos</li> </ul>	Priorizar a alocação de investimentos em regiões consolidadas ou em processo de consolidação, visando ampliar o número de pessoas beneficiadas; intensificar a produção; induzir o aumento de produtividade; e fixar as populações nessas áreas;
Política e sociedade	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Administração e gestão</li> <li>- Educação e treinamento</li> <li>- Lei e política</li> </ul>	Fortalecer o planejamento estratégico nos setores de infraestrutura, incorporando análises dos custos e benefícios sociais, econômicos e ambientais dos empreendimentos, visando maximizar os benefícios sociais e minimizar os impactos negativos na região;

Fonte: Próprio autor

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

### Investimentos em Pontes e Estruturas

Em vários municípios, foram substituídas pontes antigas, estreitas e precárias por estruturas de concreto e aço que oferece dignidade e segurança às comunidades. Foi verificado que o objetivo está sendo alcançado devido ao investimento do Governo de Rondônia e das prefeituras dos municípios beneficiados. Estas novas pontes trarão desenvolvimento para todas as cidades da região, além disso faz parte da missão do Governo de Rondônia de revitalizar todos os municípios, investindo no que é necessário em cada uma das cidades. (DER 2021)

Os agricultores foram beneficiados, especialmente para escoar a produção do agrícola. A troca de pontes de madeiras por estruturas de concreto e aço é uma orientação do governador para dar mais segurança à população do Estado. As novas estruturas trarão um impacto significativo para o desenvolvimento do município, que se destaca pela produção

agrícola, e considera que agora o trânsito pelo local tornou-se mais seguro para à população e para o escoamento da produção. O governo de Rondônia focou no investimento nos municípios, pois é neles que a população necessita de melhorias. O Estado inovou esse ano com investimento do superávit de R\$ 826 milhões nas cidades. O recurso foi destinado especialmente para asfaltamento urbano por meio do “Tchau Poeira”, para a revitalização dos espaços públicos de lazer, do “Governo na Cidade” e para investimentos porteira adentro das pequenas propriedades rurais pelo “Governo no Campo”. A situação econômica positiva que atualmente Rondônia conquistou, demandou do Governo uma gestão estratégica, transparente e responsável. (DER 2021)

Figura 03 - Substituições de pontes de madeira por pontes de concreto armado



Fonte: DER-RO – 2021

### **Pavimentação**

O sistema de rodovias não pavimentadas, responsável pela mobilidade e interligação das localidades mais distantes com os centros urbanos, encontra em boa parte o grau de desenvolvimento social e econômico buscado por essas áreas desde sua criação. Verifica-se há uma letargia geral que se pronuncia diante do quadro de precariedade das estruturas viárias na região. Essa situação demonstra uma condição limitante de grande peso no processo de desenvolvimento socioeconômico regional e na melhoria da qualidade de vida da população. (SILVA; CUNHA; TRINDADE JR., 2016).

O Governo de Rondônia por meio do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes (DER), está trabalhando em ritmo acelerado nas rodovias do Estado. No momento, o DER está com 44 frentes de serviços em diversas estradas com obras importantes para dar condições de trafegabilidade.

Manter as estradas em boas condições em todas as estações do ano tem sido uma preocupação do Governo de Rondônia. Para isso, o Departamento Estadual de Estradas Rodagem e Transportes (DER) executa a reconstrução do pavimento, limpeza, asfalto e toda a manutenção necessária para que as rodovias estaduais não causem transtornos para usuários.

A atual gestão estadual considera que estradas, incluindo as pontes, em boas condições significa progresso para a região, pois são fundamentais para o acesso e escoamentos da produção. Podemos perceber que é de extrema importância a pavimentação para a estrutura viária proporcionando maior mobilidade e interligando as localidades da região amazônica, trazendo qualidade de vida e suporte para o desenvolvimento social, econômico e ambiental.

### **Operações e conservação**

Foram iniciadas as obras de aplicação de micro revestimento asfáltico em várias ruas do município de Cerejeiras, região do Cone Sul do Estado, pelo Governo de Rondônia com ações desenvolvidas pelo projeto “Tchau Poeira”. A execução do serviço vai atender 11 quilômetros de revestimento, contemplando 17 ruas com a mistura asfáltica que consiste na associação de agregado britado de alta qualidade, visando garantir a conservação da antiga pavimentação e eliminando deterioração. (DER-RO, 2021)

O governador do Estado, destacou a ação como reflexo positivo, visando o desenvolvimento do município. Elaborado pelo Governo de Rondônia, por meio da Casa Civil, e com execução direta pelo Departamento de Estradas de Rodagem e Transportes (DER), o “Tchau Poeira” garante a execução de serviços de asfaltamento, recuperação e sinalização de ruas urbanas nos 52 municípios de Rondônia e garantir melhor qualidade de vida à população, pois ao corrigir as ruas já pavimentadas que com o passar do tempo sofreram deterioração, esse serviço vem justamente para resolver esse problema. (DER-RO, 2021).

Em 2016, divulgou-se o mapa apresentando as condições das vias do estado de Rondônia, através do índice de condição da manutenção, que leva em consideração o índice de pavimento e de conservação, e que mostra a qualidade das rodovias federais como a BR 364 e rodovias estaduais, RO 421, RO 429, RO 435 com a classificação das condições destas vias em: bom, regular, ruim e péssimo (DNIT, 2017).

Figura 4 - Serviço de micro revestimento teve início pela Avenida Integração Nacional.



Fonte: DER-RO – 2021

Além do serviço de aplicação de micro revestimento asfáltico, o Executivo Estadual já prepara o início de pavimentação de 6,7 quilômetros de ruas do bairro Floresta, totalizando um investimento de R\$ 6.745.000,00 entre micro revestimento e pavimentação nova. A melhoria de ruas urbanas é de responsabilidade das prefeituras, mas o Governo do Estado garantiu apoio aos municípios por meio do “Tchau Poeira” para elevar a qualidade vida da população. Cerejeiras há mais de 11 anos não recebia reforma em sua malha viária. (DER-RO, 2021)

Lançado pelo Poder Executivo, o “Tchau Poeira” tem o intuito de asfaltar, recuperar e sinalizar vias públicas urbanas nos 52 municípios. Para isso, serão investidos em todo Estado mais de R\$ 300 milhões nesta ação. A conservação mostra-se necessária para a sustentabilidade e continuidade do desenvolvimento regional, pois mantém o crescimento econômico, atraindo investimento de grande valia a produção de alimentos e transporte dos mesmos até os centros urbanos. (DER-RO, 2021)

### **Projetos**

O projeto já foi lançado em 26 cidades do interior, sendo oficializada a assinatura dos Termos de Cooperação. Dos 26 municípios que ocorreu o lançamento do projeto, em cinco, os serviços foram iniciados pelo Governo de Rondônia com destaque para Ariquemes, Pimenta Bueno, São Miguel do Guaporé, Rolim de Moura e agora Cerejeiras.

A exemplo dos serviços desenvolvidos também destacamos a rodovia 498, em Vilhena, mais precisamente no trecho conhecido como Serra do Régis, conforme a gestão do DER-RO, a rodovia 498 é uma das estradas mais antigas da região do Cone Sul do Estado e por muito tempo ficou abandonada no perímetro que compreende um morro conhecido como Serra do Régis com aproximadamente 500 metros, o que impede o tráfego na estrada. A serra se tornou escorregadia, cheia de pedras o que dificulta a subida. A falta de manutenção neste perímetro atrapalha o acesso à algumas vilas como a de Nova Conquista que fica 6 km de distância, pois tem que utilizar de um caminho alternativo, o que torna a viagem mais longa e onerosa. A RO-498 liga a diversos municípios entre si: Vilhena, Colorado d'Oeste, Cerejeiras, Cabixi e Corumbiara. Para solução do problema o governo, já iniciou obras de melhorias na trafegabilidade, e em breve a população poderá trafegar sem transtornos. A gestão que atende a região está trabalhando a fundo, com máquinas executando as obras e propiciando colocar mais equipamentos para acelerar as obras que são muito importantes para a população (DER-RO, 2021).

Na RO-459, que liga à BR-421, foi detectada uma ponte antiga de madeira que precisa de reparos e a equipe da 2ª Residência de Ariquemes já estão promovendo providências. De acordo com a gestão local, são percorridos vários trechos das estradas da região do Vale do Jamari identificando pontes de madeiras danificadas ao longo da rodovia, via de acesso a BR-421 e ao município de Alto Paraíso (DER-RO, 2021).

Estas pontes com extensões variadas de comprimento e já estão sendo recuperadas por madeiras novas para que sejam trocados todos os vigamentos, rodado e tábuas estragadas. Estas manutenções são necessárias para dar segurança de utilização da população. O Governo de Rondônia, por meio do Departamento Estadual de Estradas de Rodagem e Transportes (DER), investe nas estradas estaduais, visando garantir melhores condições de escoamento da produção agrícola e pecuária. Estas políticas públicas estão sendo desenvolvidas, a exemplo da frente de trabalho na Rodovia 495, para serviços de manutenção. Os projetos desenvolvidos pelo governo estadual ajudam na captação de emendas e outros investimento disponibilizado pelo governo federal através do PAS e de outros programas de desenvolvimento amazônico como o PAC, assim é possível dar continuidade na expansão da infraestrutura rodoviária que é de grande importância para a sociedade regional. (DER-RO, 2021)

## **Equipamentos**

Novos equipamentos foram comprados e servidores capacitados pelo DER atuam nas rodovias, tudo para executar de forma sustentável as obras duradouras e de qualidade, em vias que há muitos anos não recebiam nenhum tipo de manutenção, como a rodovia 495, que começa no município de Vilhena, região do Cone Sul do Estado, e liga a várias cidades, como Pimenta Bueno. A rodovia 495 é uma estrada antiga, conhecida como estrada da Capim, via que está sem manutenção há muito tempo, um imenso areal tomava conta da estrada causando serias dificuldades para trafegar, a situação foi detectada, e equipes da 9ª Residência Regional de Vilhena está trabalhando na recuperação em 50 km da rodovia atendendo boa parte da região. (DER-RO, 2021)

Dentro dos programas de desenvolvimento existem verbas destinadas para a aquisição de equipamento para benfeitoria e melhor operacionalização dos serviços prestados pelos órgãos responsáveis para manter e expandir as vias dentro do estado de Rondônia.

## **Política e sociedade**

Verifica-se que as vantagens decorrentes da utilização das rotas alternativas selecionadas como rotas otimizadas, no escoamento do agronegócio, desde os polos de produção até os portos de destino no exterior, são na maioria dos casos, bem nítidas, com significativa redução de custos totais de movimentação, permitindo maior competitividade do produto no mercado nacional e internacional (DER-RO, 2021).

O total das economias geradas por fretes e por dispêndios energéticos, em 2000, caso tivessem sido utilizadas as rotas otimizadas, chegariam a um grande crescimento do PIB através das commodities, o que representaria uma expressiva redução média por tonelada exportada pelas rotas de menor frete total otimizadas. (DER-RO, 2021)

Figura 5 - DER leva melhorias para comunidades que pertencem a Porto Velho.



Fonte: DER-RO – 2021

### Capacitação e treinamentos

Promovido por intermédio do Núcleo de Segurança do Trabalho (NST) e a Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) em atendimento a Legislação do Ministério do Trabalho e Emprego (NR 05) com uma abordagem focada na Segurança no Trabalho em Máquinas e Equipamentos (NR 12) em cooperação técnica com o Instituto Estadual de Desenvolvimento Profissional (Idep) e uma empresa do ramo de máquinas e equipamentos.

Entre as atividades foram oferecidas palestras com os temas:

- Práticas de Engenharia com o engenheiro civil, Carlos André da Silva Morais;
- Desmistificando o papel do psicólogo;
- Paradigmas e Relação Interpessoal.

Figura 6 – Servidores receberam treinamentos em máquinas pesadas.



Fonte: DER-RO – 2021

A parceria com empresas, trouxeram cursos de operação de veículos e máquinas pesadas, atendendo a Legislação do Ministério do Trabalho e Emprego, aumento da qualidade da prestação dos serviços à população de Rondônia, preservação do patrimônio do DER (veículos, máquinas e equipamentos) e a capacitação da equipe operacional (motoristas, operadores de máquinas, mecânicos e gestores de campo) prevenindo acidentes e preservando a saúde e segurança de dos servidores.

Capacitar os servidores na NR 12, todos os motoristas, operadores, mecânicos e os chefes de campo, oficina e equipe receberam treinamento na segurança de operação de máquinas e equipamentos pesados é um dos fundamentos no governo estadual. São ações planejadas que seguem a orientação do Governo de Rondônia.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Rondônia é composta por um mosaico extremamente variado de territórios urbanos e rurais, cujo as comunidades, etnias e muitos grupos sociais vivem, estabelecendo conexões, se integrando a natureza com um intenso significado cultural, social e simbólico. Foi percebido uma intensa ação do governo rondoniense que se prontificou a estabelecer um desenvolvimento das regiões por meio de infraestrutura viária de qualidade de forma atender a população levando saúde, escolarização, comunicação entre outros benefícios com o escoamento da produção extrativista.

Na definição e implementação de políticas públicas de desenvolvimento adequadas às diferentes realidades regionais, o conhecimento da sua diversidade é um fator determinante para o sucesso dos programas a serem implantados. Consequentemente, a “territorialização” das estratégias é condição necessária para o alcance de resultados satisfatórios, assegurando um mínimo de compromisso às diretrizes, estratégias e linhas de ação planejadas.

Esta pesquisa vem mostrar que a ação gerencial dos órgãos públicos do estado deve ter um planejamento participativo e inclusivo com uma mobilização de diversos atores que atuam na região. As comunidades extrativistas constituem o alvo da inclusão social, cujo são principais agentes atingidos por estas políticas públicas. As próprias comunidades têm o dever gerir os processos de coordenação do território, que poderão ser transformados em investimentos econômicos e sociais na região. O estabelecimento de parcerias com as empresas de extração madeireira, mineradoras e grandes latifundiários devem ser priorizados, para a ampliação e melhoria da infraestrutura viária, tão necessária ao desenvolvimento social e econômico na região rural. Os programas de pavimentação, devem possibilitar tanto a manutenção das estradas quanto das pontes que as interligam as localidades a serem atendidas.

Essas estruturas por muito tempo vêm servindo de suporte a atividade de extração de Commodities. Esses atores do processo produtivo devem deixar de ser coadjuvantes para ter papel de destaque na manutenção e melhoria das estruturas viárias implantadas ou a implantar, tanto pela necessidade de utilização modal para a extração dos recursos naturais quanto pela apropriação de bens coletivos, que pertencem em primeiro plano aos cidadãos e cujo principal mantenedor sempre será o Estado.

Novas pesquisas podem apontar soluções adicionais para outros problemas sociais ainda presentes na região amazônica pois a situação atual do sistema viário vem pedindo uma aceleração no processo de desenvolvimento socioeconômico nos grandes Projetos de Rondônia. É preciso entender como tratar o estado inicial que se encontra e está inerente ao uso atual dos recursos naturais na região, perceptivelmente quando se encontra as possibilidades de agregação de renda que os Commodities podem proporcionar. Sabemos que é necessário a abertura e construção de acesso viários e que de certa forma vão de encontro com o desmatamento e agressão ao meio ambiente, com isso fica claro que novos estudos trarão respostas de desenvolvimento sustentável.

## REFERÊNCIAS

Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base – Abdib - Dados econômicos e projetos de infraestrutura da região da amazônia legal. [S. l.], [s.d.]. 13 de março de 2020

BAHIANA, Luis Cavalcanti da Cunha. A logística da agropecuária e sua infraestrutura. Biblioteca IBGE. In: ATLAS nacional do Brasil Milton Santos. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

BRASIL. Plano Amazônia Sustentável: diretrizes para o desenvolvimento sustentável da Amazônia Brasileira. **MMA. Ministério do Meio Ambiente**, [S. l.], p. 112, 2008. Disponível em: [https://www.mma.gov.br/estruturas/sca/\\_arquivos/plano\\_amazonia\\_sustentavel.pdf](https://www.mma.gov.br/estruturas/sca/_arquivos/plano_amazonia_sustentavel.pdf).

BARAT, Josef. Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico. v. 3. São Paulo: CLA, 2007.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David U. Logística Empresarial: O processo de integração da Cadeia de Suprimento. Tradução de Adalberto Ferreira das Neves. São Paulo: Atlas, 2001.

BOWERSOX, Donald J; CLOSS, David J. Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento / Donald J. Bowersox, David J. Closs; tradução Equipe Centro de estudos em logística, Adalberto Ferreira das Neves; coordenação da revisão técnica Paulo Fernando Fleury, Cesar Lavalle. 1. Ed. -9. Reimpr. – São Paulo: Atlas, 2010.

CHOPA, Sunil; MEINDL, Peter. Gerenciamento da cadeia de suprimentos: estratégia, planejamento e operação. São Paulo: Prentice Hall, 2003.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Entraves logísticos ao escoamento de soja e milho. – Brasília: CNT, 2015. 155 p.: il. color.; mapas, gráficos.

\_\_\_\_\_. Pesquisa CNT de rodovias 2016: relatório gerencial. – 20. ed. – Brasília: CNT: SEST: SENAT, 2016. 399 p.: il. color. mapas, gráficos.

\_\_\_\_\_. Transporte rodoviário: desempenho do setor, infraestrutura e investimentos. CNT. – Brasília: CNT, 2017. 67 p.: il.; gráficos.

COLAVITE, A. S.; KONISHI F., Artigo: A matriz do transporte no Brasil: uma análise comparativa para a competitividade. XII Simpósio de excelência em gestão e tecnologia, 2015. Disponível em: <https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos15/802267.pdf>.

ESTADUAL, Rondônia Governo. DER-RO-Departamento de estradas de rodagem de Rondônia. 2021.

FARIA, Ana Cristina de; COSTA, Maria de Fátima Gameiro da. Gestão de Custos Logísticos. São Paulo: Atlas, 2008.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

Ministérios da Infraestrutura. Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transporte. Resumos Gerais da Divisão em Trechos do PNV 2020, <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br>

NETO, Thiago Oliveira. Rodovias Na Amazônia E As Mudanças Recentes Na Circulação Regional. **Revista Tamoios**, [S. l.], v. 16, n. 3, p. 63–84, 2020. DOI: 10.12957/tamoios.2020.47935.

Pinheiro, José do Amparo. INFRAESTRUTURA DO SETOR DE TRANSPORTE: UM FATOR DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL PARA O ESTADO DE RONDÔNIA. [S. l.], p. 1–6, 2007.

RIBEIRO, Gustavo. Investimento em infra-estrutura e desigualdades regionais: uma análise do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na Bahia. Dissertação de Mestrado da Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.

SANT'ANNA, José Alex. Rede básica de transporte da Amazônia. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/IPEA**. Texto para discussão n. 562, Brasília, junho de 1998

Souza, C. (2006). Políticas Públicas: uma revisão de literatura. *Sociologias*, Porto Alegre, 16(16), 20-45, jul/dez. Shugart, M., Haggard, S. (2001). **Institutions and public policy in Presidential Systems**. Cambridge University Press, 64-102.

SILVA, Olavo; CUNHA, Lúcio; TRINDADE JR., Saint-Clair. Uso do solo e infraestrutura viária na relação com as dinâmicas produtivas em assentamentos agroextrativistas no Amapá. **GOT - Geography and Spatial Planning Journal**, [S. l.], v. 1, n. 9, p. 281–305, 2016. DOI: 10.17127/got/2016.9.013.