



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
Sociedade de Portos e Hidrovias – SOPH

**“Compromisso de Gestão e Investimentos no
porto de Porto Velho”**

Rondônia, Outubro/97



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

SUMÁRIO

1. *APRESENTAÇÃO*
2. *PERFIL ECONÔMICO DO ESTADO DE RONDÔNIA*
3. *O PORTO DE PORTO VELHO*
 - 3.1 *ASPECTOS HISTÓRICOS*
 - 3.2 *SITUAÇÃO ATUAL*
 - 3.3 *PROVIDÊNCIAS NECESSÁRIAS*
 - 3.3.1 *ASPECTOS INSTITUCIONAIS*
 - 3.3.2 *ASPECTOS FÍSICOS*
 - 3.3.3 *MEDIDAS PARA O FORTALECIMENTO DO PORTO COMO POLO DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAIS*
 - 3.4 *INVESTIMENTOS*
 - 3.5 *CRONOGRAMA*
4. *CONSIDERAÇÕES FINAIS*
5. *ANEXOS*



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

1. APRESENTAÇÃO

O Governo do Estado de Rondônia vem demonstrando constante preocupação com a modernização e consequente valorização econômica do porto de Porto Velho.

A decisiva participação, em conjunto com a iniciativa privada, na implantação do Terminal Graneleiro de Porto Velho, foi demonstração inequívoca de uma política de desenvolvimento voltada para a valorização do transporte hidroviário, fundamental para a satisfação das políticas de preservação do meio ambiente, em contraponto às pressões por novas rodovias, que tendem a resultar em ocupação intensiva, favorecendo a ação antrópica.

Em face da intenção do Governo Federal de delegar ao Estado de Rondônia a administração e exploração do porto de Porto Velho, e à luz das recomendações expedidas pelo Conselho Nacional de Desestatização – CND, o Governo do Estado de Rondônia apresenta o documento “COMPROMISSO DE GESTÃO E INVESTIMENTOS NO PORTO DE PORTO VELHO”, que não se exaure em si mesmo, sendo o ponto de partida para uma administração eficiente e responsável no exercício exclusivo da Autoridade Portuária.

A estrutura do trabalho é a seguinte:

- Perfil econômico do Estado de Rondônia
- O Porto de Porto Velho – Aspectos históricos, situação atual e investimentos necessários
- Considerações finais.

No “**PERFIL ECONÔMICO DO ESTADO DE RONDÔNIA**”, pretende-se situar os interessados no conhecimento sobre a economia rondoniense.

Em “**O PORTO DE PORTO VELHO – Aspectos históricos, situação atual e investimentos necessários**”, é apresentada uma análise da evolução do porto, indicando, na visão do Governo do Estado de Rondônia, as intenções necessárias ao desenvolvimento portuário.

Em “**CONSIDERAÇÕES FINAIS**”, é feito um resumo de todo o documento, dando-se ênfase ao modelo de gestão e intenções necessárias.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

2. *PERFIL ECONÔMICO DO ESTADO DE RONDÔNIA*

O Estado de Rondônia, ex-Território Federal, teve sua ocupação territorial ligada a diferentes ciclos econômicos da Região Amazônica: ciclo da borracha, ciclo do ouro, ciclo da cassiterita e o ciclo agrícola.

O ciclo agrícola, da história mais recente, veio consolidar uma nova fronteira agrícola, resultante de políticas preconizadas pelo Governo Federal, tendo como objetivo final dirimir conflitos e efetivar a ocupação da Amazônia.

Este ciclo é pautado por um fluxo migratório intenso e desorganizado e investimentos federais significativos.

O fluxo migratório intenso teve como resultado inicial a formação de aglomerados urbanos, a ocupação definitiva do Estado, a quebra da estrutura espacial e o aumento da demanda por serviços públicos, tomando, se não impossível, tímida a ação do Governo Estadual no que diz respeito ao atendimento dessa demanda.

A atividade econômica, que era extrativista, passou a ser agrícola, uma vez que os migrantes oriundos, em sua maioria, das Regiões Centro Sul e Sudeste, tinham experiência na agricultura e vinham a procura de terra. Daí, se depreende que o fluxo migratório inicialmente tinha característica rural-rural, contribuindo, portanto, para o decréscimo da população rural em outras regiões do país.

O fluxo migratório da zona rural, dirigido para a zona rural, além da presença de solos férteis e de investimentos do Governo Federal, contribuiu de forma significativa para que a agricultura se tornasse expressiva.

A pecuária bovina tem-se caracterizado como uma das atividades do setor primário de maior crescimento. O rebanho bovino sofreu variação percentual ($\Delta\%$) no período 94/95, da ordem de 28%.

Sua característica marcante é de um rebanho misto, começando a apresentar índices de especialização, isto é, já é percebido um aumento significativo da pecuária leiteira. Esse aumento se materializa no incremento havido na quantidade de indústrias de laticínios no Estado. Em 1992, havia apenas 5 indústrias desse gênero, enquanto que em 1994 esse número saltou para 31.

Rondônia conta hoje com 03 (três) frigoríficos, com capacidade de abate diário de aproximadamente 400 cabeças. Esses frigoríficos são registrados e inspecionados pelo Serviço de Inspeção Federal – SIF, sendo exploradores legalizados para outros Estados, especificamente para o Estado do Amazonas.

Deve ser ressaltado ainda o crescimento da piscicultura, observado na Região Centro-Sul do Estado.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

Quanto ao setor secundário, Rondônia tem um parque industrial incipiente. Seu crescimento vem sendo limitado pela falta de infra-estrutura, aliada às restrições para a exploração de recursos naturais e às regras impostas, limitantes para o financiamento da produção industrial.

No entanto, a despeito dos fatores adversos, na última década esse setor apresentou crescimento notável. Na década, (de 1984 a 1994), o número de estabelecimentos industriais passou de 690 para 3.391 (FIERO, 1995), o que significa um incremento de 391%.

É notável a ampliação da agroindústria, principalmente do ramo de alimentação.

Com relação ao setor terciário, Rondônia dispõe de um comércio de uma forma geral desenvolvido, estando em Porto Velho, capital do Estado, a maior concentração de estabelecimentos comerciais.

Esse setor tem crescido de forma significativa, como consequência principalmente da implantação da Área de Livre Comércio no município fronteiriço de Guajará-Mirim.

No tópico a seguir, tem-se informações sobre o município de Guajará-Mirim bem como sobre a Área de Livre Comércio de Guajará-Mirim-ALCGM, localizada no município do mesmo nome, cujos comerciantes são usuários do porto de Porto Velho.

O Município de Guajará-Mirim

Localizado à margem direita do rio Mamoré, tem como limites, em Rondônia, os municípios de Nova Mamoré, São Miguel do Guaporé, Campo Novo de Rondônia, Governador Jorge Teixeira e Costa Marques e como limite estrangeiro a República da Bolívia.

O município teve sua origem na chegada de migrantes do norte e nordeste do país e ainda de países estrangeiros, tais como: barbadianos, espanhóis e libaneses, que foram atraídos pela construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

A atividade econômica tinha base extrativista, calcada sobretudo na exploração da borracha e castanha, de seringais e castanhais nativos, havendo inclusive indústrias instaladas para beneficiamento desses produtos.

Com uma população de aproximadamente 35.991 (FIBGE 1996), e com uma extensão de 25.000 km², possui em suas terras parte significativa de áreas de preservação e indígenas.

A baixa fertilidade do solo, fator limitante para a atividade agrícola, tem conduzido Guajará-Mirim para o desenvolvimento de atividades ligadas ao comércio e serviços.

O quadro, a seguir, contém a produção agrícola do município, no ano de 1996, no qual fica demonstrada claramente a prática de uma agricultura de subsistência.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

Produção agrícola do município de Guajará-Mirim Rondônia – 1996

Especificação	Produção (t)
Arroz	3.024
Milho	1.800
Feijão	60
Café	13
Banana	360
Mandioca	27.200

Fonte: Levantamento Sistemático da Produção Agrícola-Fundação IBGE.

Nota: a) Produção de banana em 1.000 cachos.

O comércio na região fronteiriça sempre foi facilitado. Em março de 1958, um acordo assinado em La Paz autorizava o comércio na fronteira mediante a emissão pura e simples de nota fiscal, o que resultou em significativo aumento de volume comercializado.

Porém, na Instrução Normativa nº 118, de novembro de 1992, a Receita Federal impôs restrições à comercialização de mercadorias, inclusive exigindo os procedimentos de praxe nas operações de exportação e pagamento em moeda estrangeira, com fechamento de câmbio na cidade de Manaus.

A entrada em vigor da citada Instrução Normativa, resultou na estagnação da economia do município de Guajará-Mirim, até que os empresários locais se reorganizassem, adaptando-se às novas normas.

O setor industrial é incipiente, contando com 47 (1994) indústrias de pequeno porte, sendo que 17% é de desdobramento de madeira.

Devido a sua beleza natural, composta pela floresta e rios dotados de grande variedade de peixes, o município de Guajará-Mirim se constitui em pólo de atração turística.

A Área de Livre Comércio de Guajará-Mirim – ALCGM

A área de Livre Comércio de Guajará-Mirim, foi criada em 19/07/91, através da Lei nº 8.210, e regulamentada pelo Decreto nº 843 de 23/06/93, com o objetivo de promover o desenvolvimento da região fronteiriça do extremo noroeste do Estado de Rondônia e propiciou o fortalecimento das relações comerciais com os países vizinhos.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

Com uma extensão territorial significativa (82,50 km²), permitindo a instalação de estabelecimentos comerciais e industriais, com prazo de vigência de 25 anos, tem sua administração a cargo da Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA.

Na ALCGM o visitante poderá comprar até o valor de US\$ 2.000,00 (dois mil dólares) FOB, não havendo periodicidade para as compras. Além disso, tem a opção de comprar mais US\$ 250,00 (duzentos e cinquenta dólares) FOB em Guayaramirim, na República da Bolívia, o que totaliza US\$ 2.250,00 (dois mil duzentos e cinquenta dólares) em uma única viagem.

A análise de dados sobre a movimentação de produtos importados na ALCGM permite observar que após o “boom” do início, está havendo uma estabilização.

O quadro a seguir, contém o total das importações incentivadas, em dólares, nos anos de 1994, 1995 e 1996.

Ano	Valor (US\$ 1,00)
1994	260.514
1995	12.928.857
1996	10.845.562

Fonte: Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA/Guajará-Mirim.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

3. *O PORTO DE PORTO VELHO*

A Região Amazônica tem assistido a implantação de políticas que visam sua ocupação e integração ao resto do país, sem que participe de suas elaborações.

Na década de 60, sob o slogan “Integrar para não entregar”, preconizado pelo Governo Federal, a Amazônia começa a sofrer ocupação, embora de forma não significativa.

Na década de 70, como forma de dirimir conflitos sociais no Centro-Sul, Rondônia especificamente, passou a receber uma forte corrente migratória, o que fez aumentar a demanda por serviços públicos, resultado de uma ocupação dinâmica e desorganizada.

Como forma de consolidar o processo de ocupação e a expansão da fronteira agrícola, foi implantado o Programa de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil – POLONOROESTE, financiado pelo Governo Federal e Banco Mundial, com a participação do Governo Estadual.

Nesse contexto, o terminal portuário de Porto Velho assumiu o papel de principal ponto de interligação do norte do País com as demais regiões, através da hidrovía Madeira-Amazonas.

Percebendo a grande importância do porto de Porto Velho, estrategicamente situado a 2.300 km do Atlântico e a 2.000 km do Pacífico, o Governo do Estado, associado à iniciativa privada, motivou a implantação do terminal graneleiro, com capacidade de armazenagem de 45.000 t de grãos, dotado de correias transportadoras com capacidade de embarque de 450 t/h e transporte de barcaças de até 2.500 toneladas. Tal estrutura é capaz de armazenar e transportar mais de 9.000.000 t, por ano, de grãos, produzidos pelo Estado do Mato Grosso e região Sul do Estado de Rondônia, o que proporcionará assim a arrancada definitiva do Estado de Rondônia para o desenvolvimento.

Com o advento da Lei nº 9.277, de 10/05/1996, regulamentada pelo Decreto nº 2.184, de 24/03/1997, abriu-se a oportunidade para que o Governo do Estado de Rondônia, na qualidade de Delegatário da União, à vista da fundamental importância do porto de Porto Velho para o desenvolvimento regional, possa transforma-lo em efetivo elemento de alavancagem da integração regional.

De forma a atender aos objetivos colimados, foi criada, através da Lei nº 729, de 14/07/1997, a SOCIEDADE DE PORTOS E HIDROVIAS DO ESTADO DE RONDÔNIA – SOPH, empresa pública vinculada à Casa Civil da Governadoria do Estado, com personalidade jurídica de direito privado, autonomia administrativa, técnica, patrimonial e financeira, tendo por finalidade desenvolver a rede hidroviária interior e a infra-estrutura portuária do Estado, a qual possibilitará, de maneira ágil e harmonica, o exercício do exclusivo papel de Autoridade Portuária.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

3.1 ASPECTOS HISTÓRICOS

No início do século 20, com a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré – EFMM, e a utilização do Rio Madeira como forma de escoamento natural, surge a importância de se implantar uma infra-estrutura de apoio à movimentação de cargas transportadas pelo sistema ferro-hidroviário. Aparece, então, a necessidade de se construir um porto para atender a intermodalidade que se tornaria um verdadeiro desafio ao longo do tempo.

Com a efetiva implantação, na década de 60, da BR364, que ligaria o Estado de Rondônia aos demais Estados da Federação, percebe-se que era imperioso implantar um terminal portuário em Porto Velho. Diante dessa premissa, o porto de Porto Velho teve o início de sua implantação a partir do ano de 1975, pela extinta Empresa de Portos do Brasil S.A. – PORTOBRÁS, subordinado à Administração do Porto de Manaus – APM.

Em janeiro de 1985, foi criada a Administração do Porto de Porto Velho – APP, vinculada diretamente ao Departamento de Vias Navegáveis da extinta Portobrás.

As cargas que, em 1979, eram de menos de 30.000 t ao ano, em 1985 já atingiram meio milhão de toneladas anuais, daí a justificativa da imediata implantação e consolidação do terminal portuário de Porto Velho.

Em 1990, por força do Decreto nº 99.475, de 24/08/90, o então Ministério da Infra-Estrutura vinculou e transferiu, através do Convênio nº 003/90, a administração do Porto de Porto Velho à Companhia Docas do Pará - CDP.

As cargas movimentadas no porto de Porto Velho, não pararam de crescer, registrando-se em 1996 um movimento de aproximadamente 850.000 t, conforme pode ser observado no quadro a seguir:

**Movimento de carga no porto de Porto Velho
Rondônia – 1990/96**

Anos	Carga (t)
1990	147.180
1991	1.048.681
1992	432.183
1993	529.881
1994	804.741
1995	1.032.543
1996	825.751

Fonte: Administração do porto de Porto Velho.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

3.2

SITUAÇÃO ATUAL

O porto de Porto Velho dispõe atualmente de instalações para movimentação de carga geral, contêineres, veículos ("Roll-on/Roll-off") e grãos.

• Instalações Físicas

Cais flutuantes:

Este cais permite a atracação de embarcações em 05 (cinco) berços diferentes, com dimensões de 25 x 115 m. A atracação pode ocorrer em ambos os lados, cujo acesso acontece por meio de ponte metálica de aproximadamente 113 m de lance, dimensionada para 45 toneladas de carga dinâmica.

O flutuante está equipado com uma ponte rolante com capacidade de 6,2 t e o retroporto possui um armazém com 10.000 t de capacidade estática.

Atualmente o cais perdeu sua capacidade de atracação, tendo em vista que auxilia o embarque de grãos em barcas específicas que operam em seu berço.

Pátio de guas

Este pátio é composto de 03 (três) guas fixas com capacidade para 3,0 t, auxiliado por um guindaste móvel LORAIN com capacidade para 15 t. É utilizado para a carga e descarga de madeira, contêineres vazios e carga geral.

As guas têm sido utilizadas também como apoio ao cais flutuante, que com a entrada do transporte de grãos teve reduzida a sua capacidade operacional.

Rampa Ro-Ro

A rampa Ro-Ro, constituída de 02 (dois) "charriot's", tem a finalidade do embarque e desembarque de carretas na modalidade Roll-on/Roll-off, associados a uma rampa pavimentada, que acompanha a variação do nível do rio Madeira. Tem participação significativa na receita operacional e total do porto.

Equipamentos

Os equipamentos móveis existentes no porto, para o apoio às operações são:

- Pá carregadeira..... 01
- Trator SKINDER.....01
- Auto Guindaste LORAIN.....01
- Empilhadeiras CAP. 5 ton.....02
- Veículo utilitário CHEVROLET D10.....01
- Veículo passeio WOLKSWAGEN PARATI.....01



GOVERNO DE
RONDÔNIA
UNIÃO E TRABALHO



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

Todos os equipamentos e veículos existentes encontram-se em precário estado de conservação, onde a vida média de utilização é superior a 15 anos.

Edificações

Os prédios situados na área do porto são: prédio administrativo, prédio para oficina, armazém medindo 300 m², armazém medindo 900 m², armazém alfandegado medindo 600 m² e prédio para restaurante.

Com a exceção do prédio administrativo e do armazém de 300 m², as demais edificações possuem mais de 15 anos de uso, necessitando de reforma.

Terminal Graneleiro

Operado pela empresa HERMASA, construído em área de 40.000 m² arrendada ao porto, composto de 04 silos com capacidade estática para 45.000 t e esteiras transportadoras com capacidade de embarque para 750 t/h.

• Recursos humanos

Atualmente o quadro de pessoal é composto de 13 servidores, sendo 10 (dez) remanescentes do quadro da extinta Empresa de Portos do Brasil S.A. – PORTOBRÁS, 02 (dois) servem a CIPA e foram contratados na vigência do contrato com a Companhia Docas do Pará – CDP, portanto sem concurso público, e 01 (um) administrador do porto, pertencente ao quadro da CDP.

Todos os servidores estão em regime CLT, vinculados a Companhia Docas do Pará, sendo que parte significativa destes acompanha o desenvolvimento do porto desde sua implantação, conhecendo todo o sistema de funcionamento dentro de suas áreas de atuação.

O quadro a seguir contém o quadro atual de pessoal.

Especificação	Quantidade
Assistente Técnico Administrativo	03
Técnico em Contabilidade	01
Assistente Administrativo	02
Conferente de Capatazia	02
Guarda Portuário	01
Operador de Guindaste e Equipamentos	02
Administrador	01
Mecânico	01
Total	13

Fonte: Administração do Porto de Porto Velho - APPV



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

Existem 07 (sete) funções gratificadas, conforme quadro a seguir:

Função	Quantidade
Administrador do Porto	01
Chefe do Departamento de Operações	01
Chefe de Departamento de Administração e Finanças	01
Chefe do Setor de Acompanhamento, Controle de Operações e Patrimônio	01
Chefe do Setor de Recursos Humanos	01
Chefe da Secretaria Geral	01
Secretária do Conselho de Autoridade Portuária	01

Fonte: Administração do Porto de Porto Velho - APPV

A despesa com a folha de pagamento representa atualmente, (ago/97), R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), incluídos os encargos sociais, correspondendo a cerca de 21,8% da receita média de 1997 de janeiro a julho, na ordem de R\$ 137.335,59 (cento e trinta e sete mil trezentos e trinta e cinco reais e cinquenta e nove centavos) e 19,95% da despesa média no mesmo período, da ordem de R\$ 150.326,86 (cento e cinquenta mil, trezentos e vinte e seis reais e oitenta e seis centavos). É importante ressaltar a pouca representatividade do gasto com pessoal em relação a outras despesas, sem esquecer no entanto, que a implementação dos dispositivos da Lei nº 8.630 reduzirá consideravelmente as despesas da Administração.

• Receitas

Os itens formadores da receita são: **receita industrial**, resultante de operações; **receita patrimonial**, resultante de arrendamentos; e **outras receitas**, resultantes das taxas de utilização, sendo estas últimas insignificantes.

O quadro a seguir, contém a composição da receita, por fonte, no período de janeiro a julho de 1997.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

Meses	Receita		Total do mês
	Industrial	Patrimonial	
Janeiro	81.342,70	21.906,67	103.249,37
Fevereiro	70.147,03	21.906,67	92.053,70
Março	101.638,43	23.953,08	125.591,51
Abril	123.210,56	28.433,08	151.643,64
Maio	127.988,81	26.723,08	154.711,89
Junho	142.222,93	26.303,08	168.526,01
Julho	139.902,69	26.303,08	165.572,98
Total	785.820,36	175.528,74	961.349,10

Fonte: Administração do Porto de Porto Velho - APPV.

Analisando-se o quadro acima percebe-se que as **receitas industriais**, resultantes das operações, precariamente concedidas a empresas operadoras, representam cerca de 81,74% do total das receitas.

A atual administração ainda não providenciou a pré-qualificação de operadores portuários, em conformidade com a Lei nº 8.630.

As operações na rampa Ro-Ro são também responsáveis por parcela significativa das **receitas industriais**.

As **receitas patrimoniais** contribuem com 18,25% do total da receita, sendo o segundo maior contribuinte. São resultantes de contratos de arrendamento.

Atualmente existem 17 contratos de arrendamento, destacando-se as empresas HERMASA, com 40.000 m², a EQUATORIAL, com 900 m² de armazéns e 15.286,33 m² de pátio e RONAV com 164,35 m² em salas arrendadas.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

3.3 *PROVIDÊNCIAS NECESSÁRIAS*

3.3.1 ASPECTOS INSTITUCIONAIS

Será medida prioritária a implementação de todos os dispositivos estabelecidos pela Lei nº 8.630, quais sejam:

1. **Elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento**

A Autoridade Portuária promoverá a imediata elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do porto organizado de Porto Velho, a ser submetido à aprovação do Conselho de Autoridade Portuária – CAP.

2. **Pré-Qualificação de Operadores Portuários**

A Autoridade Portuária elaborará norma para a Pré-Qualificação de Operadores Portuários, a ser submetida ao Conselho de Autoridade Portuária – CAP.

Além de possibilitar a regularização dos serviços hoje já realizados por empresas privadas, a futura Norma deverá balizar a pré-qualificação de operadores comprometidos com a modernização dos serviços, aumento da eficiência e redução dos custos portuários, privilegiando os investimentos privados na modernização dos serviços.

3. **Implantação do OGMO**

A Autoridade Portuária promoverá junto aos Operadores Portuários pré-qualificados a implantação do Órgão Gestor de Mão-de-Obra – OGMO.

Uma vez procedido ao cadastramento e seleção da mão-de-obra para o trabalho portuário, é compromisso do Governo do Estado, através da SOPH, promover a implantação do Centro de Treinamento Portuário – CTP, em parceria com os Operadores Portuários privados, lançando mão inclusive de recursos da Secretaria Estadual de Trabalho e Promoção Social – SETAS.

4. **Administração Aduaneira**

O Governo do Estado diligenciará junto ao Ministério da Fazenda / Secretaria da Receita Federal, no sentido da implantação definitiva de uma Administração Aduaneira na área alfandegada do porto de Porto Velho.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

3.3.2 ASPECTOS FÍSICOS

1. Melhorias da Infra-Estrutura Portuária

a) Pavimentação de Pátios

Dar continuidade à pavimentação na área de estacionamento para carretas, principalmente frigoríficos. Atualmente, o Governo de Rondônia através do DER já vem pavimentando parte deste estacionamento. Os estacionamentos deverão ser dotados de energia para suprir os frigoríficos que aguardam o embarque. Com certeza será mais um item formador de receita para o porto.

b) Sinalização da Área Portuária

Implantar a sinalização interna do retroporto. Hoje não existe nenhum tipo de indicação seja de trânsito ou de equipamentos utilitários.

c) Melhorias nos Equipamentos

Em face das atribuições da Autoridade Portuária, será incumbência da iniciativa privada, através dos arrendatários e operadores portuários, promover, segundo a orientação da Administração do Porto, a recuperação e modernização do parque de equipamentos hoje disponíveis, tendo por objetivo final o aumento da eficiência e a consequente redução dos custos operacionais.

d) Ampliação da Capacidade de Pesagem de Cargas

Substituir a balança rodoviária existente, completamente obsoleta, por moderno equipamento de pesagem rodoviária com capacidade mínima para 80,0 t.

e) Ampliação da Área de Armazenagem

Promover, através de mecanismos de arrendamento, a ampliação da oferta de áreas para armazenagem.

f) Ampliação da Rampa Ro-Ro

Promover a construção de mais 02 (dois) módulos para o cais flutuante, tendo em vista que os atuais acham-se inteiramente comprometidos com a atual movimentação.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

g) Dragagem / Aterro Hidráulico

A Administração do Porto promoverá a permanente execução de serviços de dragagem para retirada de material assoreado junto aos pontos de atracação, concomitantemente com o seu reaproveitamento para a recuperação de trechos degradados na área do porto organizado.

3.3.3 MEDIDAS PARA O FORTALECIMENTO DO PORTO COMO POLO DE INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAIS

1. Ampliação do Mercado

O porto de Porto Velho, juntamente com a construção da rodovia BR 364, foram preponderantes para a consolidação da fronteira agrícola do Noroeste do Brasil, ligando definitivamente a Amazônia Ocidental ao resto do país.

O papel que o porto de Porto Velho desempenha tem como objetivo primordial a consolidação da hidrovia do Madeira, principalmente no transporte de cargas, que assume um grande movimento quando da derrocada da BR 319 que ligava Porto Velho a Manaus, transferindo todo o movimento de cargas rodoviárias para a hidrovia. Enquanto equipamento da intermodalidade, favorece consideravelmente o abastecimento da cidade de Manaus com cargas oriundas do Centro Oeste, Rondônia e Acre. Terá papel preponderante na emergente necessidade de integração com a costa do Pacífico. Distante a menos de 2.000 km, e ponto convergente das cargas do Centro regional brasileiro e equidistante da costa do Atlântico e Pacífico.

Hoje é um instrumento importante para o transporte, com sucesso, dos grãos do Noroeste do Mato Grosso, Sul de Rondônia e Amazonas. O desenvolvimento econômico do Estado do Acre passará necessariamente pelo porto de Porto Velho. É o equipamento urbano mais importante localizado na zona urbana da cidade de Porto Velho, Capital do Estado.

Analisando os dados sobre exportação e importação, com exceção do ano de 1991, verifica-se que o balanço é sempre positivo, significando que as cargas internadas em direção ao Estado do Amazonas são superiores em relação às que vêm no sentido inverso. Assim sendo, serão tomadas medidas urgentes pelo Governo de Rondônia para:

- Investir em divulgação no meio empresarial amazonense, mostrando a importância e viabilidade do transporte hidroviário, na calha do rio Madeira;



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

- Criar incentivos fiscais para cargas oriundas da Zona Franca Industrial de Manaus, que passarem a se utilizar do porto de Porto Velho;
- Descobrir mercados emergentes nos países vizinhos, tais como Bolívia e Peru, para as mercadorias produzidas na Zona Franca de Manaus;
- Atrair recursos e incentivos da Zona Franca de Manaus para estabelecer no porto de Porto Velho a Bolsa de Mercadorias e Serviços (BMS), beneficiando inclusive a produção gerada nos municípios amazonenses de Lábrea, Humaitá e Apuí dentre outros, que possam participar da consolidação do porto de Porto Velho;
- Firmar convênios entre os governos dos Estados de Rondônia e do Amazonas para o abastecimento interno com produtos produzidos na região, objetivando diminuir os custos de alimentação, no caso amazonense e aparelhos de utilidade doméstica, no caso de Rondônia.

2. Desenvolvimento de Parcerias

O Protocolo de Intenções celebrado entre o Estado de Rondônia e o Grupo Hermasa da Amazônia S.A., aprovado pela Assembléia Legislativa do Estado e a Lei 634 de 13/09/95 (anexo), são um marco fundamental do processo de viabilização de parcerias entre o setor público e a iniciativa privada, possibilitando a implementação, na área do porto de Porto Velho, até então ociosa, do chamado Porto Graneleiro, composto de 04 (quatro) silos com capacidade 45.000 t, esteiras transportadoras com vazão de 750 t/h, permitindo a exportação de 320.000 t (trezentos e vinte mil toneladas) até agosto de 1997, e previsão para o próximo ano de exportação de 580.000 t (quinhentos e oitenta mil toneladas).

O sucesso alcançado já conduziu à edição das Leis nº 727, de 14/07/97, e nº 730, de 14/07/97, em anexo, as quais introduzem mecanismos para incentivo à inserção de empresas privadas no porto de Porto Velho.

Com uma produção de 3.700.000 t (três milhões e setecentos mil toneladas) de grãos o Noroeste do Mato Grosso será o grande parceiro comercial. Com a aprovação da Lei nº 634, somente 01 (uma) das 12 (doze) grandes empresas atuantes na região foram atraídas para operar no porto de Porto Velho. Neste momento, medidas concretas vem sendo tomadas na busca de novos parceiros, acreditando no potencial de comercialização e beneficiamento das grandes produções previstas para 1998 nas Regiões do Sul de Rondônia, Acre e Sul do Amazonas (município de Humaitá) com 30.000 t (trinta mil toneladas), 20.000 t (vinte mil toneladas), 80.000 t (oitenta mil toneladas) respectivamente.

Os insumos/fertilizantes, que comporão a carga de retorno hidroviária, deverão atingir a 20% (vinte por cento) do total dos grãos exportados, além de máquinas e implementos agrícolas que comporão as cargas que transitarão pelo porto de Porto Velho. O interesse de grupos estrangeiros já está sendo consolidado. Empresas do Norte da Alemanha já iniciaram os



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

primeiros acordos para a importação de equipamentos e implementos agrícolas, além de se proporem a construir centros de apoio tecnológico (em anexo, cópia de acordo).

A Grupo Hermasa da Amazonia S.A., já instalado no porto, prevê, até o ano 2.000, a construção de mais 04 (quatro) silos com a mesma capacidade dos existentes.

Não podemos esquecer o grande potencial da produção de milho que substituirá a soja na entre safra.

Assinatura manuscrita em tinta azul, com traços fluidos e uma longa extensão para cima.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

3.4

INVESTIMENTOS

Ao Governo do Estado de Rondônia, através da Sociedade de Portos e Hidrovias – SOPH, cumprirá, no exercício do papel de Autoridade Portuária, promover o desenvolvimento do porto de Porto Velho, nos termos do Convênio de Delegação a ser firmado com a União, em cumprimento ao presente Compromisso.

Conforme definido, os recursos para a imediata recuperação da infra-estrutura portuária, assim como para a manutenção de sua operacionalidade, serão de responsabilidade da nova Autoridade Portuária, enquanto que os investimentos necessários à modernização e expansão da superestrutura serão obtidos a partir da inserção da iniciativa privada nas atividades portuárias (Operadores Portuários e Arrendatários).

A seguir detalharemos os recursos estimados:

Estimativa de Investimentos

Providências	R\$ x 1.000	
	Autoridade Portuária	Iniciativa Privada
ASPECTOS INSTITUCIONAIS		
. Elaboração do PDZ	130,0	
ASPECTOS FÍSICOS		
. Pavimentação de Pátios	1.000,0	
. Sinalização da Área Portuária	150,0	
. Dragagem / Aterro Hidráulico	900,0	
. Ampliação da Capacidade de Pesagem	200,0	
. Melhorias nos Equipamentos		1.500,0
. Ampliação da Área de Armazenagem		4.000,0
. Ampliação da Rampa Ro-Ro		10.000,0
SUB-TOTAIS	2.380,0	15.500,0
TOTAL	17.880,0	



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

3.5 CRONOGRAMA

O desenvolvimento dos diversos itens do presente compromisso, em ordem de prioridade e viabilidade, dar-se-á conforme o cronograma a seguir.

Inicialmente, foi previsto um período de 36 meses, à partir da efetivação do Convênio de Delegação, sendo prevista, a partir deste período inicial, a reavaliação do programa de trabalho a ser promovido pela Autoridade Portuária, função da dinâmica própria do processo.

Cronograma de Investimentos

Providências	Prazo (meses)																																				
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
ASPECTOS INSTITUCIONAIS																																					
• Elaboração do PDZ																																					
• Pré-Qualificação de Operadores Portuários																																					
• Implantação do OGMO																																					
• Implantação da Administração Aduaneira																																					
ASPECTOS FÍSICOS																																					
• Pavimentação de Pátios																																					
• Sinalização da Área Portuária																																					
• Dragagem / Aterro Hidráulico																																					
• Ampliação da Capacidade de Pesagem																																					
• Melhorias nos Equipamentos																																					
• Ampliação da Área de Armazenagem																																					
• Ampliação da Rampa Ro-Ro																																					



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

4. **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O presente documento condensa, à luz das recomendações do Conselho Nacional de Desestatização – CND, os objetivos do Governo do Estado de Rondônia, na qualidade de Delegatário da União, para o desenvolvimento do porto de Porto Velho, os quais podem ser assim sintetizados:

1. **As recomendações do Conselho Nacional de Desestatização – CND,** conduzem a que os Governos Estadual e Federal firmem compromisso, além do Convênio de Delegação da Administração e Exploração do Porto, elaborando este documento, no qual, o novo gestor, o Governo de Rondônia, demonstra ter conhecimento da atividade portuária, estabelece um programa de trabalho para a vigência do Convênio, além de avaliar a sua importância geopolítica. Outro papel importante desta exigência, são os limites e aberturas que devem se seguir, principalmente nas imposições políticas estranhas ao bom desempenho da operacionalização do Convênio e no atendimento da Lei 8.630. O presente documento deverá ser parte integrante do Convênio, no sentido da observância de seu cumprimento.

2. **O modelo de gestão,** amplamente discutido pelas partes, propiciou a criação da empresa pública, com personalidade jurídica de direito privado, **Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia – SOPH,** para “...desenvolver a rede hidroviária interior e a infra-estrutura portuária no Estado de Rondônia.”, a qual conduzirá o desenvolvimento do porto de Porto Velho, observado o exclusivo exercício do papel de Autoridade Portuária.

3. **As intervenções necessárias** são resultantes da inércia de administrações que deixaram de cumprir a Lei nº 8.630. Na proposta apresentada, são sugeridas medidas, tanto de caráter institucional, quanto de investimentos na recuperação e modernização da infra-estrutura e dos serviços portuários a curto, médio e longo prazos. É percebido que os investimentos a curto prazo são superiores aos demais, tornando-os um indicador de que o porto de Porto Velho necessita urgentemente adequar-se, tornando-se competitivo e atraente a usuários que possam identifica-lo como um porto moderno, proporcionando serviços de alta qualidade. Os investimentos iniciais para a recuperação da infra-estrutura serão de responsabilidade da Autoridade Portuária, enquanto que a expansão e modernização da superestrutura e do parque de equipamentos deverão ser desenvolvidos em parceria com a iniciativa privada, sendo fundamentais os mecanismos públicos de arrendamento e pré-qualificação de operadores portuários.

4. **A participação do Governo e resultados atuais:** Como já foi descrito, o Governo de Rondônia vem investindo na área do porto de Porto Velho e a parceria com a iniciativa privada resultou na implantação do terminal graneleiro, um dos grandes sucessos do programa de Governo, tendo como consequência imediata a maior motivação do setor agrícola. Várias Leis que beneficiam a parceria foram aprovadas pela Assembléia Legislativa. Outras voltadas para o incentivo a investidores, na área fiscal, serão apresentadas.

Assim, a busca de um modelo eficaz, onde haja interação entre o aumento da carga movimentada, baixas tarifas e alta eficiência nas operações, serão as variáveis responsáveis pelo sucesso do Convênio.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

A importância geopolítica do porto de Porto Velho, para a integração das regiões Noroeste e Norte do País é indiscutível e poderia ser descrita mais profundamente. Acredita-se no entanto, que a partir da efetiva assinatura do Convênio de Delegação, vários aspectos serão agregados objetivando a eficiência e eficácia desse importante elo propulsor de desenvolvimento.

Assinatura manuscrita em tinta azul, acompanhada de um grande círculo decorativo também em azul.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

5.

ANEXOS

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, flowing letters.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
GOVERNADORIA

LEI Nº 729 , DE 14 DE JULHO DE 1997.

Cria a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE RONDÔNIA, faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica criada a Sociedade de Portos e Hidrovias 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 finalidade desenvolver a rede hidroviária interior e a infra-estrutura portuária no Estado de Rondônia.

Parágrafo Único - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia-SOPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 2º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH poderá incorporar a Administração das Hidrovias e Portos Federais, atualmente vinculadas, em caráter transitório, à Companhia Docas do Pará - CDP, conforme Decreto Nº 99.475, de 24 de agosto de 1990, combinado com o Convênio 003/90 - SNT/DNTA e seus aditivos.

Art. 3º - À Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH compete:

I - implantar, manter e melhorar a infra-estrutura estadual para o transporte aquaviário interior do Estado de Rondônia, abrangendo os portos e as hidrovias;

II - executar a política estadual de infra-estrutura para o transporte aquaviário interior do Estado, no tocante aos portos e às hidrovias;

III - exercer todas as atividades que couberem ao Estado no que concerne à construção, manutenção, operação, administração e exploração da infra-estrutura do transporte aquaviário interior do Estado;

IV - fiscalizar e promover a preservação dos recursos naturais e outros que interessam à infra-estrutura hidroviária interior do Estado;



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
GOVERNADORIA

V - propor a desapropriação dos bens necessários à consecução de suas finalidades;

VI - estabelecer, em cooperação com as autoridades navais, os gabaritos exigidos nas obras de arte que interfiram nas vias navegáveis interiores.

Art. 4º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH tem a seguinte organização básica:

I - Conselho Superior de Portos e Hidrovias;

II - Diretor-Presidente;

III - Coordenação Técnica e Administrativo-Financeira.

Art. 5º - O Conselho Superior de Portos e Hidrovias será constituído pelo Diretor-Presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH, que o presidirá, pelo Chefe da Casa Civil, Secretário de Estado de Obras e Serviços Públicos, Secretário de Estado da Fazenda, Secretário de Estado do Desenvolvimento Ambiental, representante da Autoridade Marítima e representante Patronal do Setor Portuário.

Art. 6º - O Conselho Superior de Portos e Hidrovias terá por finalidade estabelecer política e diretrizes gerais para o setor.

Art. 7º - A Unidade Central, com sede na cidade de Porto Velho, será constituída pelo Diretor-Presidente, Diretoria de Fiscalização e Operações; e, Diretoria de Administração e Finanças, nomeados pelo Conselho Superior.

Art. 8º - A receita da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH será formada de:

I - dotações consignadas no orçamento do Estado de Rondônia e os créditos abertos por leis especiais;

II - produto de recolhimento de impostos, taxas ou contribuições que a lei destinar, total ou parcialmente;

III - produto de multas e emolumentos devidos à Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH;

IV - produto da alienação ou locação de bens da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH;



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
GOVERNADORIA

V - juros de depósitos bancários e outros rendimentos de aplicações financeiras da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH;

VI - importâncias arrecadadas e as devidas por serviços e fornecimentos prestados a outros órgãos públicos e a terceiros;

VII - legados, donativos e outras rendas eventuais;

VIII - parcela que lhe couber do resultado líquido de sociedade de economia mista da qual participe;

IX - transferências oriundas de convênios com o Governo Federal, ou entidades voltadas ao fomento às atividades de navegação, portos e hidrovias.

Art. 9º - Para a consecução dos seus objetivos, a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH poderá efetuar operações de crédito com entidades nacionais ou estrangeiras, contraindo débitos em moeda nacional ou estrangeira, atendidas a legislação vigente e regulamentações aplicáveis.

Art. 10 - A tabela de tarifas da Sociedade será objeto de Decreto do Chefe do Poder Executivo, no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 11 - O patrimônio da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH será constituído dos bens do Estado a ela repassados e em seu nome escriturados e de outros bens que venham a ser adquiridos por ela.

Art. 12 - O quadro de pessoal, a organização e a lotação da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH serão definidos, tendo em vista o estrito atendimento dos seus objetivos, pelo Conselho Superior de Portos e Hidrovias e aprovados pelo Chefe do Poder Executivo, no prazo de 60 (sessenta) dias, sob o Regime da Consolidação das Leis do Trabalho.

Art. 13 - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH iniciará suas atividades com o pessoal pertencente ao Quadro de Pessoal Civil do Estado, à disposição, e com o pessoal que vier a ser designado para a Empresa.



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
GOVERNADORIA

Art. 14 - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH terá seu capital totalmente integralizado pelo Estado de Rondônia, em valor a ser definido pelo Chefe do Poder Executivo.

Art. 15 - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH executará suas atividades dentro do princípio de descentralização administrativa e de atribuição preferencial à iniciativa privada de todas as atividades de produção de bens e serviços de que necessitar para consecução de seus objetivos.

Art. 16 - Fica autorizada a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH firmar convênio com a União, visando assumir as atividades de autoridade Portuária e de exploração de Portos e Hidrovias, vedada a assunção de quaisquer passivos, trabalhistas, fiscais e contratuais.

Art. 17 - Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial para custeio das despesas de instalações e andamento dos serviços e obras a cargo da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH, no limite de R\$ 100.000,00. (cem mil reais).

Art. 18 - Dentro de 120 (cento e vinte) dias, contados da publicação da presente Lei, será aprovado o Regimento Interno da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SOPH, mediante Decreto do Poder Executivo.

Art. 19 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 20 - Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado de Rondônia, em 14 de julho de 1997, 109º da República.


VALDIR RAUPP DE MATOS
Governador



PROMESSA DE NEGÓCIO E OUTRAS AVENÇAS

Pelo presente instrumento de promessa de negócio, de um lado o Governo do Estado de Rondônia, da República Federativa do Brasil, as Prefeituras Municipais de Vilhena, Pimenta Bueno, Espigão do Oeste e Ji-Paraná, por seus representantes especialmente designados para este ato, e doravantes denominados Primeiros Promitentes

De outro lado, a firma WIBRO - Energietechnik Vertriebs - GmbH, com sede na cidade de Rahden, Estado da Renânia do Norte Westfália, na República Federal da Alemanha, por seus representantes legais, doravante denominada Segunda Promitente

reconhecem os termos do Protocolo firmado pelo Governo do Estado de Rondônia e a Segunda Promitente em Rahden (01. maio de 1996) e se comprometem da seguinte forma:

- 1) Aos Primeiros Promitentes compete, por meio de um plano vinculado a uma ação estatal, a viabilização da aquisição de 300 (trezentos) tratores agrícolas e implementos, observada a legislação pertinente, e ainda as medidas necessárias para a implantação de um Centro de Mecanização Agrícola - CMA.
- 2) No âmbito deste instrumento, compete à Segunda Promitente, com exclusividade, o encaminhamento de propostas, programas e projetos que visem o estabelecimento de parcerias, transferência de tecnologia e investimentos com universidades, empresas privadas e instituições da República Federal da Alemanha.
- 3) Aos Primeiros Promitentes compete, autorizado pelo respectivo Poder Legislativo, também colocar à disposição do CMA, um mínimo de 10.000 (dez mil) hectares de terra, mediante a transferência de propriedade com domínio resolúvel, por parte dos municípios, quando integrantes do seu patrimônio, ou por solicitação destes, quando remanescentes de projetos de colonização.
- 4) Aos Primeiros Promitentes caberá ainda, devidamente autorizado pelo Poder Legislativo o oferecimento de garantias com a finalidade de assegurar à iniciativa privada o retorno dos recursos aplicados nos empreendimentos.
- 5) A garantia oferecida pelo Estado e pelos Municípios deverá ser explicitada em medida governamental, assegurando por força de ordem legal, o seguinte:
 - realização de procedimento licitatório de conformidade com a legislação brasileira;
 - forma de pagamento do empreendimento;
 - critérios de participação da iniciativa privada;
 - distribuição de rendimentos;
 - incentivos fiscais;
 - garantia contra riscos em razão da evolução de preços no mercado; respeitada a legislação vigente;
 - proporcionalidade da participação do Estado e Municípios, decorrente da possibilidade de aporte de recursos da própria iniciativa privada.
- 6) Aos Primeiros Promitentes cabe, outrossim, fornecer, caso seja necessário, garantia adicional de instituição financeira brasileira (Banco do Brasil ou Caixa Econômica Federal, ou qualquer outra instituição) nos contratos celebrados em decorrência dos programas.
- 7) Os Primeiros Promitentes definirão, observados os critérios técnicos, a localização do empreendimento que deverá em 1ª. (primeira) hipótese, abranger os Municípios de Vilhena, Pimenta Bueno e Espigão do Oeste e Ji-Paraná.
- 8) Qualquer das partes poderá denunciar, judicial ou extrajudicialmente o presente instrumento, mediante notificação com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, perante a instância competente, de acordo com as leis do Brasil e, ainda, respeitados os termos da cláusula subsequente.

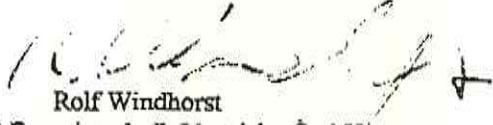
§ único: As partes admitem para denúncia extrajudicial, caso tenha havido negociação no exterior, submeter-se a arbitragem nos termos da lei brasileira nr. 9.307 de 23.09.1996 e da Convenção Interamericana sobre Arbitragem Comercial Internacional de 30.01.1975 (Decreto nr. 1902/96) perante, tanto o Juízo da Câmara de Comércio e Indústria Brasil Alemanha, com sede na cidade do Rio de

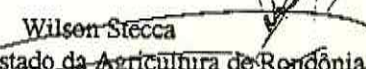
Janeiro, Brasil, como o da Federação das Indústrias de Brasília, na capital da República Federativa do Brasil.

9) O prazo de validade do presente instrumento será o mesmo daqueles assinalados nos contratos específicos que vierem a ser celebrados com fundamento neste presente instrumento de promessa de negócio ou no Protocolo celebrado em Rahden 01. maio. 1996

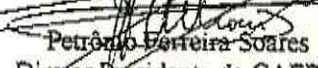
10) E estando de pleno acordo, as partes, devidamente representadas, firmam o presente para os fins previstos no § 305 do BGB e do art. 13 e 17 da Lei de Introdução ao Código Civil Brasileiro, para que surta todos os efeitos de direito perante as testemunhas presentes.

Rahden, 22 de maio de 1997.

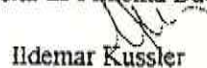

Rolf Windhorst
WIBRO Energietechnik Vertriebs-GmbH

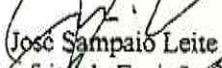

Wilson Stecca
Secretário de Estado da Agricultura de Rondônia


Henry Boerol Costa
Secretário Adjunto de Estado do Planejamento e Coordenação Geral de Rondônia


Petrônio Ferreira Soares
Diretor Presidente da CAERD

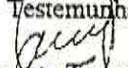

Maria Inês Zanot
Prefeita de Pimenta Bueno

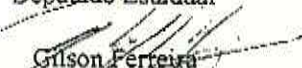

Ildemar Kussler
Prefeito de Ji-Paraná

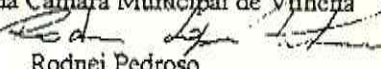

José Sampaio Leite
Vice-prefeito de Espigão d'Oeste

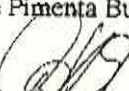

Melch Donadon
Prefeito de Vilhena

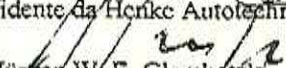
Testemunhas:

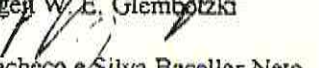

Augusto Tunes Praça
Deputado Estadual


Gilson Ferreira
Presidente da Câmara Municipal de Vilhena


Rodnei Pedroso
Presidente da Câmara Municipal de Pimenta Bueno


Thomas Henke
Diretor Presidente da Henke Autotechnik GmbH


Jürgen W. E. Glombotzki


Renato Pacheco e Silva Bacellar Neto

Atos do Executivo

retidos à conta do Fundo.

Art. 4º - O Conselho Estadual de Acompanhamento e Controle Social do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério, será presidido por um dos membros escolhido e eleito dentre seus pares, por maioria simples, em caráter secreto e que comparecerem, no mínimo, 2/3 (dois terços) dos seus membros.

§ 1º - O Presidente do Conselho Estadual de Acompanhamento e Controle Social do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério, em suas faltas e impedimentos, será substituído pelo Vice-Presidente eleito juntamente com este, na forma prevista no "caput" deste artigo.

§ 2º - Os mandatos do Presidente e do Vice-Presidente serão de 02 (dois) anos, vedada a reeleição para outro mandato subsequente.

Art. 5º - As reuniões ordinárias do Conselho Estadual de Acompanhamento e Controle Social do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério, serão realizadas mensalmente, podendo haver convocação extraordinária pelo Presidente em atendimento à solicitação escrita assinada por 30% (trinta por cento) dos Conselheiros ou por convocação solicitada pelo Secretário de Estado da Educação ou pelo Governador do Estado.

Art. 6º - O Conselho Estadual de Acompanhamento e Controle Social do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério, terá autonomia em suas decisões.

Art. 7º - Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º - Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado de Rondônia, em 14 de julho de 1997, 109ª da República.

VALDIRAUAZ DE MATOS

LEI COMPLEMENTAR Nº 183 DE 14 DE JULHO DE 1997.

Altera o Art. 2º, da Lei Complementar nº 63, de 10 de agosto de 1992.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE RONDÔNIA, faço saber que a Assembleia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º - O Art. 2º, da Lei Complementar nº 63, de 10 de agosto de 1992, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º - Os cargos de Procurador do Estado serão organizados em carreira, em Quadro Especial, com a seguinte estrutura, conforme especificação do Anexo I desta Lei Complementar:

- I - 40 (quarenta) cargos de Procurador do Estado - Classe I;
- II - 23 (vinte e cinco) cargos de Procurador do Estado - Classe II;
- III - 20 (vinte) cargos de Procurador do Estado - Classe III;
- IV - 13 (quinze) cargos de Procurador do Estado - Classe Especial."

Art. 2º - Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado de Rondônia, em 14 de julho de 1997, 109ª da República.

VALDIRAUAZ DE MATOS

ANEXO I

QUADRO DE CLASSIFICAÇÃO DOS CARGOS CARRERAI DO PROCURADOR DO ESTADO

CATEGORIA FUNCIONAL	CLASSE	NÍVEL	CARGO	QUANT.
PROCURADOR	ESPECIAL	S	PROCURADOR DO ESTADO	13
	1ª	S		20
	2ª	S		23
	3ª	S		40

LEI Nº 727 DE 14 DE JULHO DE 1997

Autoriza o Poder Executivo a firmar contratos ou convênios com Municípios, com empresas ou

SUMÁRIO

GOVERNADORIA.....	01
SEAD.....	05
SESAU.....	06
SEGURANÇA PÚBLICA.....	06
TRIBUNAL DE CONTAS.....	08
D.E.R.....	13
PREFEITURAS MUNICIPAIS.....	14
INEDITORIAIS.....	14

construção de empresas, com o objetivo de implementar sistema de parceria para a execução de obras de infraestrutura, aquisição de equipamentos e outros bens, implantação de centros tecnológicos no Estado, e as outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE RONDÔNIA, faço saber que a Assembleia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte Lei

Art. 1º - Pela o Poder Executivo autoriza a firmar na forma prevista em regulamento, contrato ou convênio com Municípios, com empresas ou consórcio de empresas que tenha estabelecimento instalado ou em via de instalação no Estado, com o objetivo de implementar sistema de parceria para construção, recuperação ou melhoramento de obra pública de infraestrutura, para aquisição de equipamentos e outros bens e para implantação de centros tecnológicos de capacitação profissional e transferência de tecnologia.

Art. 2º - A autorização a que se refere o artigo anterior tem como objetivo específico a construção, a recuperação ou melhoramento de rodovia, hidrovias, aeroporto, porto fluvial, ponte, armazém, abastecimento de água e esgotamento sanitário, aquisição de equipamentos e outros bens, a implantação de centros tecnológicos e outras obras públicas de infraestrutura, equipadas ou acessórias, de interesse comum, previstas em plano regional ou setorial e na lei orgânica, devendo as obras, os serviços e as aquisições serem contratadas nos termos da legislação licitatória aplicável.

Art. 3º - Procederá a assinatura dos contratos e convênios, análise e aprovação das propostas, por uma Comissão de Fomento e Controle de Investimentos, composta de 5 (cinco) membros e vinculada ao Gabinete do Governador, criada especificamente para este fim.

Art. 4º - Os contratos ou os convênios celebrados em decorrência da autorização prevista no artigo 1º, desta Lei, serão firmados pelo Estado, representado pelo Secretário de Estado do Planejamento e Coordenação Geral - SEPLAN, pelo Secretário de Estado da Fazenda - SEFAZ e pela Secretaria, ou outro órgão ou entidade a que se vincule o objeto do ajuste.

Parágrafo único - Norma regulamentar estabelecerá as formas e os sistemas de orientação técnica, supervisão e controle a cargo do Poder Público, abrangendo o processo licitatório, a execução e a fiscalização, na consecução dos objetivos.

Art. 5º - A contratação de parceria de que trata esta Lei dependerá, em alguns casos, da verificação da possibilidade de a empresa ou as empresas consorciadas obterem incremento significativo do faturamento em decorrência da construção, da recuperação ou do melhoramento da infraestrutura de interesse comum, na forma reconhecida em estimativa previamente feita pela Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral - SEPLAN e pela Secretaria de Estado da Fazenda - SEFAZ.

Parágrafo único - O incremento significativo do faturamento que se refere ao "caput" deste artigo será calculado em base no faturamento obtido pela empresa no exercício anterior aquele em que ocorrer a apresentação da proposta de parceria, devidamente protocolada no órgão competente.

Art. 6º - Na ocorrência da hipótese prevista no artigo anterior, o contrato ou o convênio deverá prever que as despesas de contratação e o custo total ou parcial das obras e dos serviços executados serão cumpridos e pagos pela empresa ou pelas empresas consorciadas, permitindo o reembolso pelo Estado, nos termos desta Lei e de seu regulamento.

Parágrafo único - O reembolso, quando for o caso, se fará em parcelas bimestrais, adiantada a correção monetária prevista em lei Federal.

Art. 7º - As obras e os serviços executados, assim como seus bens e valores significativos, serão sujeitos a controle em todas as fases, desde a aquisição, até a entrega, de acordo com o plano de controle e fiscalização, e a empresa ou as empresas consorciadas deverão



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
DEPARTAMENTO DE IMPRENSA OFICIAL

VALDIR RAUFF DE MATOS
Governador

JOSÉ DE ALMEIDA JÚNIOR
Chefe de Casa Civil

JOÃO DE ARRUDA
Diretor

Sede: Rua Transversal, s/n - Bairro Pedacinho de Chão
Cep - 78.905-040
Porto Velho - RO
Telefone: 222-2321

TABELA DE PREÇOS

Assinatura Semestral com entrega	128,98
Assinatura Semestral sem entrega	95,98
Lauda Completa à Vista	36,71
Lauda Completa a Pagar	51,41
Centímetro de Coluna à Vista	1,85
Centímetro de Coluna a Pagar	2,35
Centímetro Quadrado à Vista	0,21
Centímetro Quadrado a Pagar	0,30
Página Completa à vista	269,30
Página Completa a Pagar	293,04
Exemplar Typo	0,52
Exemplar Alçado	0,90

Obs.: Os valores acima estão expressos em R\$ (Reais)

logrado incremento do faturamento igual ou superior a 50% (cinquenta por cento) da estimativa de que trata o artigo 5º desta Lei.

Parágrafo único - Na ocorrência da hipótese prevista neste artigo, as obras e os serviços executados, assim como seus bens e valores agregados, serão considerados bens ou valores sob a administração do Poder Público Estadual, até que seja ultimada a doação.

Art. 8º - Ocorrendo o incremento de faturamento nos limites mínimos previstos no artigo anterior, nos termos e nos prazos desta Lei e de seu regulamento, o Estado recombinará, à título de remuneração, o valor total do custo das obras e dos serviços.

§ 1º - Se o reembolso de que trata este artigo não for pago no prazo, fica assegurado ao contratado ou ao contratado o direito de compensação do crédito a ele correspondente com seus débitos para com o Estado.

§ 2º - O regulamento designará a autoridade competente para aprovar as obras e os serviços executados, para fins de autorização do pagamento do reembolso.

§ 3º - O valor de cada parcela do pagamento não ultrapassará o percentual incidente sobre o incremento do faturamento líquido apurado mês a mês, relativo exclusivamente a vendas no mercado interno, nos termos do regulamento, tendo como referência o disposto no parágrafo único de artigo 5º desta Lei.

Art. 9º - A participação dos Municípios na parceria proposta nesta Lei, levando-se em conta a definição da forma prevista em regulamento, deverá ser objeto de autorização legislativa Municipal.

Art. 10º - Nos casos em que o empreendimento, não possibilitar no momento a avaliação de incremento de faturamento, mas garantir benefícios técnicos - econômicos - financeiros à população, a contratação da parceria será garantida na forma da Lei e o reembolso assegurado ao empreendedor, pelo Estado ou em segunda hipótese pelo Estado e Município ou Municípios.

Art. 11º - Para o caso de aquisição de equipamentos e outros bens, o Estado recombinará em parcelas mensais, independentemente de qualquer avaliação, respeitada a legislação, podendo ainda, se for o caso o reembolso ser efetivado pelo Estado e/ou Município ou Municípios.

Art. 12º - O Estado, juntamente com o Município ou Municípios interessados e autorizados na forma da Lei, garantirá conforme previsto em regulamento, a realização de procedimento licitatório, a forma de pagamento, os critérios de participação, a distribuição dos rendimentos, políticas de incentivos fiscais, a garantia contra riscos em razão da evolução de preços no mercado, a proporcionalidade da participação do Estado, Município ou Municípios e a iniciativa privada; em todo e qualquer empreendimento motivo desta Lei.

Art. 13º - Se durante o curso da existência da parceria, a empresa ou construtor da empresa, independentemente do incremento do faturamento, realizar aporte de recursos, na forma prevista no regulamento, a proporcionalidade da participação prevista no artigo anterior, será alterada de conformidade com o valor aportado e investimento efetivado.

Parágrafo único - Poderá ocorrer, dependendo do valor do aporte, a absorção do empreendimento pela iniciativa privada, sem prejuízo dos compromissos firmados anteriormente.

Art. 14º - O Poder Executivo encaminhará à Assembleia Legislativa cópia de minuta ou convênio celebrado, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da data de sua assinatura.

Art. 15º - O Poder Executivo proporá as alterações, as alterações orçamentárias e as alterações de diretrizes necessárias nos registros e nos recolhimentos previstos nesta Lei.

Art. 16º - O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias contados da data de sua publicação.

Art. 17º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 18 - Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado de Rondônia, em 14 de Julho de 1997, 109ª da República.

VALDIR RAUFF DE MATOS
Governador

LEI Nº 729, DE 14 DE JULHO DE 1997.

Constitui a Sociedade de Economia Mista denominada Companhia Rondoniense de Gás - RONGAS, e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE RONDÔNIA, faço saber que a Assembleia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a constituir no âmbito da Administração Pública Estadual, uma sociedade por ações, de economia mista, sob a denominação Companhia Rondoniense de Gás - RONGAS, com personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio e autonomia administrativa e financeira, vinculada diretamente à Casa Civil da Governadoria.

Art. 2º - O objetivo social da Companhia Rondoniense de Gás - RONGAS, será a exploração com exclusividade dos serviços locais de gás, entendendo-se como serviços locais a distribuição e a comercialização de gás natural e de outras origens, utilizando-se para prestação desses serviços das vias terrestres e fluviais, além de outras atividades correlatas afins, necessárias para a distribuição de gás para todos os segmentos consumidores, seja como combustível, matéria-prima, petroquímica, fertilizante ou como oxidante industrial, seja para geração de energia termoeletrônica ou outras finalidades e suas potencialidades para avanços tecnológicos.

Parágrafo único - Compete à Companhia Rondoniense de Gás de Rondônia-RONGAS, para consecução de seu objetivo social, implantar e operar, no território de Rondônia, redes de distribuição, bem como executar todos os serviços de liquefação, gasificação e transporte que se fizerem necessários para tornar o gás disponível aos usuários, inclusive no tocante à aquisição de gás natural ou qualquer outro gás, respeitadas a legislação pertinente.

Art. 3º - O capital social da Companhia Rondoniense de Gás de Rondônia-RONGAS, será de R\$ 100.000,00 (Cem mil reais) representado por 100.000 (cem mil) ações, sendo 1/3 (um terço) de ações ordinárias com direito a voto e 2/3 (dois terços) de ações preferenciais sem direito a voto, observados os preceitos da Lei Nº 6.404, de 13 de dezembro de 1976.

Art. 4º - Fica o Chefe de Poder Executivo autorizado a integralizar a participação do Estado no capital da Companhia Rondoniense de Gás de Rondônia-RONGAS, através da subscução de 33% (trinta e três por cento) das ações ordinárias com direito a voto e de ações preferenciais em quantidade cujo valor, somado ao daquelas, não ultrapassar o total do crédito de que trata o art. 12 desta Lei.

Art. 5º - Poderão participar do capital social da Companhia Rondoniense de Gás de Rondônia-RONGAS, pessoas jurídicas ou físicas, desde que não tenham participação em outro, ficando facultado ao Estado de Rondônia a integralização de sua participação em bens, dinheiro ou crédito, inclusive quando de eventual aumento de capital.

Art. 6º - Fica outorgada à Companhia Rondoniense de Gás de Rondônia-RONGAS, pelo prazo de 30 (trinta) anos, concessão para explorar os serviços locais de gás em todo o Estado de Rondônia, com exclusividade de distribuição.

Art. 7º - A política tarifária da Companhia Rondoniense de Gás de Rondônia-RONGAS, obedecerá a critérios que propiciem harmonia entre a exigência de precificação e manutenção de serviço adequado e a sua rentabilidade.

Art. 8º - O Poder Executivo promoverá, quando preciso, a desapropriação de bens necessários à consecução das finalidades da Companhia Rondoniense de Gás de Rondônia-RONGAS, compensando a esta o pagamento correspondente.

Art. 9º - O regime jurídico do pessoal da jurisdição judicial e ser instituída será o da legislação trabalhista e previdenciária.

Art. 10º - A Companhia Rondoniense de Gás de Rondônia-RONGAS, será administrada por um Conselho de Administração e uma Diretoria Executiva.

Parágrafo único - A composição, a organização, a atribuição, a competência, as normas de funcionamento e demais disposições referentes à Companhia Rondoniense de Gás de Rondônia-RONGAS, serão definidas e detalhadas em seu Estatuto Social, observadas as disposições da Lei das Sociedades Anônimas e as demais normas legais que lhe forem aplicáveis.

Art. 11º - A Companhia Rondoniense de Gás de Rondônia-RONGAS, terá prazo de duração indeterminada, sede e foro na cidade de Porto Velho, Estado de Rondônia, e se regerá por Estatuto.

Art. 12º - Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de R\$ 100.000,00 (Cem mil reais) para as obrigações de que trata o artigo 4º desta Lei, por meio de fonte dos recursos próprios, resultantes da anulação parcial ou total de dotações orçamentárias ou de créditos adicionais, autorizados em Lei.

Art. 13º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 14º - Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado de Rondônia, em 14 de julho de 1997, 109ª da República.

VALDIR RAUFF DE MATOS
Governador

LEI Nº 729, DE 14 DE JULHO DE 1997.

Esta é a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE RONDÔNIA, faço saber que a Assembleia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica criada a Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH, empresa pública, vinculada à Casa Civil da Governadoria, com personalidade jurídica de direito privado, patrimônio administrativo, financeiro, pessoal e financeiro, sob o regime de administração e de controle interno e a infraestrutura portuária no Estado de Rondônia.

Parágrafo único - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 2º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH poderá incorporar a Administração das Hidrovias e Portos Estaduais sob o regime de administração e de controle interno e a infraestrutura portuária no Estado de Rondônia.

Para a SORPH, conforme Decreto Nº 00.473, de 1997, em 14 de julho de 1997, em 109ª da República.

Art. 3º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 4º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 5º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 6º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 7º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 8º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 9º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 10º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 11º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 12º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 13º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 14º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 15º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 16º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 17º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 18º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 19º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 20º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 21º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 22º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 23º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 24º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 25º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 26º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 27º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 28º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 29º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 30º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 31º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 32º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 33º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 34º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 35º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 36º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 37º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 38º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 39º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

Art. 40º - A Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia - SORPH terá sede e foro na cidade de Porto Velho, capital do Estado de Rondônia.

[Signature]

