

SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DO DNIT - RO

Documento de Formalização da Demanda 40/2026

Número do Documento de Formalização da Demanda: 40/2026

1. Informações Gerais

Área requisitante	Data da conclusão da contratação	UASG	Editado por
Coordenação de Engenharia Terrestre	01/12/2026 00:00	393014	JACOME DA SILVA MARINHO
Descrição sucinta do objeto			
Remoção e Limpeza de Material Sobrenadante e de Fundo nos Pilares da Ponte Sobre o Rio Madeira na Rodovia BR-364/RO; Segmento: km 937,60 ao km 938,80; Extensão: 1,20 km			

2. Justificativa de Necessidade

A Superintendência Regional do DNIT no estado de Rondônia está realizando a contratação de empresa(s) especializada(s) para remoção e limpeza de material sobrenadante e de fundo nos pilares da ponte sobre o rio Madeira na BR-364 no âmbito da Superintendência Regional de Rondônia - SR/RO.

O rio Madeira é classificado como um rio de águas brancas, por transportar grande quantidade de material em suspensão. Anualmente, entre os meses de novembro a julho, aproximadamente, o rio Madeira encontra-se em processo de enchimento. Nesse período, a correnteza chega a alcançar uma vazão na ordem de 57.000 m³/s. Por serem rios geomorfologicamente recentes, estes estão em constante busca por seus canais preferenciais de escoamento. Portanto, seus leitos são dinâmicos, em decorrência das enchentes nas estações de cheia, podendo sofrer alterações de traçado, em torno de 7% anualmente.

Como os leitos desses rios apresentam essa mobilidade, suas margens são frágeis e vulneráveis a erosões constantes, e a suas correntezas arrastam matas ciliares, falésias marginais, trechos urbanos, ilhas de aluvião e sedimentos. As árvores solapadas, assim como os terrenos marginais, são arrastadas pela força das correntezas e descem os rios, acompanhando-os por seus canais de maior velocidade e, consequentemente, de maior profundidade, chamados de canais principais.

O rio Madeira é também reconhecido pela grande quantidade transportada, principalmente no período de cheia, de troncos e detritos flutuantes e submersos. O estudo intitulado "*Análise do transporte de troncos submersos no Rio Madeira*" (<https://ojs.observatoriolatinoamericano.com/ojs/index.php/olel/article/view/12880>), avaliou o comportamento do transporte de material lenhoso submerso no trecho do rio Madeira, no período compreendido entre dezembro de 2020 e maio de 2023, por meio da utilização de sistema hidroacústico SeeSub®/Venturo acoplado a embarcações. A metodologia empregada incluiu a aquisição de imagens subaquáticas multifrequenciais e posterior processamento por softwares específicos de análise de imagens.

Os resultados obtidos evidenciaram a existência de variabilidade sazonal no transporte de troncos submersos ao longo do período analisado. Observou-se redução na quantidade transportada entre janeiro e junho de 2021, seguida de aumento gradual entre setembro de 2021 e janeiro de 2022, e nova tendência de queda até junho de 2022. Para o intervalo compreendido entre dezembro de 2022 e maio de 2023, não foi identificada tendência definida.

Adicionalmente, a aplicação de modelos estatísticos baseados em Árvore de Regressão permitiu estimar que aproximadamente 475.500 troncos foram transportados na região de Abunã durante o período de análise.

Segundo a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ) em média 20.000 troncos são transportados passando pela área da ponte. Considerando de forma conservadora que cada tronco, também em média, apresenta um volume de 10 m³ e uma densidade de 1.000 kg/m³, conclui-se que o transporte em questão atinge cerca de 6.700 t/dia.(dados reportados pela DAQ no SEI nº 7853075).

Parte das toras, galhadas e vegetação transportadas pelas correntezas entram em contato com os pilares da ponte. Quando se trata de troncos de maior comprimento que atravessam o fluxo, ao contato com os pilares da ponte podem ficar retidos, formando uma barreira que impede a passagem do material em suspensão acarretando em alteração na condição de esforços vertical e horizontal na estrutura dessa obra de arte especial, fazendo com que, ao longo dos anos, prejudique na sobrevida da construção.

Devido a essa situação, é extremamente indispensável a contratação de uma empresa para execução de serviços de manutenção para remoção e limpeza de material sobrenadante nos pilares da ponte sobre o rio Madeira, garantindo a integridade estrutural e a vida útil dessa estrutura.

O DNIT, no uso de suas atribuições e competências legais, conforme o que determina o Art. 80, Inciso I e IV do Art. 81 e Inciso IV e V do Art. 82 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001:

“Art. 80. Constitui objetivo do DNIT implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei.

Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de: I - vias navegáveis;

(...)

IV - instalações portuárias;

Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

(...)

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias;

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;"

De acordo com Resolução nº 39/2020, que trata do regimento interno do DNIT, em seu Art. 93, estabelece as competências da Coordenação-Geral de Manutenção e Restauração Rodoviária, dentre elas:

"I - administrar, gerenciar e aprovar a execução de programas de construção, operação, manutenção, adequação de capacidade, ampliação e restauração da infraestrutura aquaviária e, quando necessário, gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras;

(...)

III - promover o acompanhamento físico e financeiro das obras e dos serviços, bem como organizar, manter atualizadas e divulgar as informações estatísticas relativas aos empreendimentos sob sua gestão."

Quanto à contratação para execução dos serviços, ora a serem licitados, cumpre informar que o órgão não dispõe de quadro suficiente de profissionais para execução direta, sendo usual, a execução de forma indireta mediante contratação de empresa(s) especializada(s).

Destarte, deve-se considerar que a contratação de serviços técnicos especializados encontra respaldo no Art. 122 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a saber:

"Art. 122. A ANTT, a ANTAQ e o DNIT poderão contratar especialistas ou empresas especializadas, inclusive consultores independentes e auditores externos, para execução de trabalhos técnicos, por projetos ou por prazos determinados, nos termos da legislação em vigor."

Diante deste quadro que evidencia a carência de mão de obra no DNIT e considerando a crescente demanda por serviços técnicos especializados, mormente na assunção plena das suas atribuições, justifica-se a contratação empresa para execução dos serviços, nos termos da legislação vigente.

3. Materiais/Serviços

3.1 Materiais

Nenhum material incluído.

3.2 Serviços

Nº do item	Grupo	Descrição	Qtd	Val. unit. (R\$)	Val. total (R\$)
1	Serviços de engenharia	Serviço engenharia	1,00	6.416.040,71	6.416.040,71

4. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

JACOME DA SILVA MARINHO

Coordenador de Engenharia Terrestre

5. Acompanhamento

Id	Acompanhamento	Responsável	Data
1	Serviços essenciais.	JACOME DA SILVA MARINHO	25/05/2026 09:39

6. Relacionamentos

Nenhum relacionamento encontrado.