



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRÓ-REITORIA DE ENSINO DE GRADUAÇÃO
CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

SAMYLLLE MUNYQUI SOARES BAIA

**PORTO DE SANTANA: uma análise sobre o potencial econômico para o
desenvolvimento do estado do Amapá**

Macapá-AP

2025



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRÓ-REITORIA DE ENSINO DE GRADUAÇÃO
CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

SAMYLLE MUNYQUI SOARES BAIA

**PORTO DE SANTANA: uma análise sobre o potencial econômico para o
desenvolvimento do estado do Amapá**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Relações Internacionais da Universidade Federal do Amapá, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Relações Internacionais.

Orientadora: Prof^a. Mestra. Bacharela em Relações Internacionais. Jéssica Mayara Lima Ramires.

Macapá-AP

2025

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca Central/UNIFAP-Macapá-AP
Elaborado por Cristina Fernandes – CRB-2 / 1569

Baia, Samylle Munyqui Soares.

Porto de Santana: uma análise sobre o potencial econômico para o desenvolvimento do Estado do Amapá. / Samylle Munyqui Soares Baia. - Macapá, 2025.

1 recurso eletrônico.

46 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal do Amapá, Coordenação do Curso de Bacharel em Relações Internacionais, Macapá, 2025.

Orientadora: Jéssica Mayara Lima Ramires.

Coorientador: .

Modo de acesso: World Wide Web.

Formato de arquivo: Portable Document Format (PDF).

1. Porto de Santana - AP. 2. Desenvolvimento Econômico. 3. Rotas comerciais. I. Ramires, Jéssica Mayara Lima, orientadora. II. Universidade Federal do Amapá. III. Título.

CDD 23. ed. – 338.981

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, meu Criador, pela força, sabedoria e perseverança concedidas ao longo desta trajetória acadêmica. Em muitos momentos pensei em desistir, principalmente no início do curso, quando tivemos que interromper as aulas por longos meses, por conta da pandemia, mas Ele me deu forças para não desistir desse sonho. Como diz Salomão, em Eclesiastes 3:1 “tudo tem o seu tempo determinado, e há tempo para todo propósito debaixo do céu”.

Aos meus familiares, em especial à minha mãe Maria José, e ao meu pai Agenor, por todo amor, apoio, incentivo, educação, pelas orações e por acreditarem em meus sonhos. Obrigada, por abrirem mão de tantas coisas para oferecerem o melhor a mim e à minha irmã, que também formou recentemente. Eu amo vocês e se hoje eu cheguei até aqui, foi graças aos seus esforços.

A ele, Marcelo, por estar sempre ao meu lado desde o início dessa trajetória; por acompanhar meus momentos difíceis e os de alegria; por me levar e buscar nas paradas de ônibus, ficando comigo até o ônibus passar para que eu não ficasse sozinha; e por sempre acreditar nos meus sonhos juntos comigo, obrigada por todo amor e carinho.

Agradeço também à minha irmã, Pâmela, pelas palavras de incentivo, pelas orações, por acreditar em mim e por me ajudar nos momentos difíceis.

À minha orientadora, Professora Jéssica, pela dedicação, pela compreensão, pelo carinho e pelas valiosas orientações que contribuíram de forma essencial para o desenvolvimento deste trabalho.

Aos professores do curso de Relações Internacionais da Universidade Federal do Amapá, pelos ensinamentos transmitidos e pelo comprometimento com a formação acadêmica e profissional dos alunos.

E, por fim, a todos que, de alguma forma, contribuíram direta ou indiretamente para a realização desta monografia, expresso minha sincera gratidão.

RESUMO

O Porto de Santana obtém uma vantagem competitiva no cenário do comércio internacional por estar próximo de umas principais rotas marítimas do mundo, o canal do Panamá, e por fazer parte da nova rota comercial marítima direta entre Brasil e China, chamado de Canal Dourado. Além disso, no âmbito nacional, integra o projeto Arco Norte, que conecta diversas regiões do norte e nordeste do Brasil, por meio de seus portos. Essa integração possibilita o escoamento de cargas de vários estados brasileiros destinados à exportação, e ao mesmo tempo, atua como porta de entrada e saída de mercadorias de países próximos da região amazônica. Com isso, o presente trabalho objetivou analisar os impactos econômicos do Porto de Santana para desenvolvimento do estado do Amapá. Por meio de pesquisas bibliográficas, exploratória, documental e *in loco*, observou-se que a configuração geográfica do Porto de Santana no cenário internacional e nacional torna-se um fator fundamental para o desenvolvimento econômico do estado do Amapá junto e da região amazônica.

Palavras-chave: Porto de Santana. Desenvolvimento Econômico. Rotas Comerciais.

ABSTRACT

The Port of Santana obtains a competitive advantage in the international trade scenario by being close to some of the main maritime routes in the world, the Panama Canal, and for being part of the new direct maritime trade route between Brazil and China, called the Golden Canal. In addition, at the national level, it is part of the Arco Norte project, which connects several regions of the north and northeast of Brazil, through its ports. This integration allows the flow of cargo from several Brazilian states destined for export, and at the same time, acts as an entry and exit gate for goods from countries close to the Amazon region. With this, this study aimed to analyze the economic impacts of the Port of Santana for the development of the state of Amapá. Through bibliographic, exploratory, documentary and on-site research, it was observed that the geographical configuration of the Port of Santana in the international and national scenario becomes a fundamental factor for the economic development of the state of Amapá together and the Amazon region.

Keywords: Port of Santana. Economic Development. Commercial Routes.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Localização estratégica do Porto.....	21
Figura 2 - Corredor de escoamento do Brasil.....	25
Figura 3 - Comparativo de Trajeto entre porto.....	27
Figura 4 - Comparativo entre os modais da Amazônia.....	28
Figura 5 - Evolução dos navios tipo Panamax.....	29
Figura 6 - Prédio Administrativo da CDSA.....	30
Figura 7 - Infraestrutura do Embarque de cargas.....	30
Figura 8 - Infraestrutura do Porto de Santana.....	31
Figura 9 - Silos da Empresa Cianport.....	32
Figura 10 - Área arrendada para a empresa AMCEL.....	32
Figura 11 - Canal de Santana.....	33
Figura 12 - Bacias de evolução do Porto de Santana.....	33
Figura 13 - Áreas dos Fundeadouros do Porto de Santana.....	34
Figura 14 - Área do terminal MCP03.....	35
Figura 15 - Ilustração do calado de um navio.....	36
Fluxograma 1 - Organograma do conceito de Kliksberg, 1999.....	12
Fluxograma 2 - Movimentação de Carga do Porto de Santana em 2023.....	22
Gráfico 1 - Participação dos portos brasileiros na exportação de soja (novembro/2024).....	26

SUMÁRIO

1 - INTRODUÇÃO.....	9
2 - A DINÂMICA DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO REGIONAL NO BRASIL E O IMPACTO NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS.....	11
2.1 - Integração dos Portos do Arco Norte como instrumento de desenvolvimento econômico regional na Amazônia.....	16
3 - O PORTO DE SANTANA NO CENÁRIO ECONÔMICO GLOBAL E REGIONAL.....	19
4 - INFRAESTRUTURA E COMPETITIVIDADE: IMPACTOS ECONÔMICOS DA EXPANSÃO PORTUÁRIA DE SANTANA PARA O AMAPÁ.....	28
5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	36
REFERÊNCIAS.....	39

1. INTRODUÇÃO

Ao norte do Brasil, uma das regiões mais remotas logisticamente, encontra-se o estado do Amapá, seu território é banhado por diversos rios, ao norte é delimitado pelo Rio Oiapoque; ao sul, pelo Rio Amazonas; ao oeste pelo Rio Jari; e, seu litoral, é banhado pelo Oceano Atlântico. A sua extensão territorial é coberta pela floresta amazônica, o que torna-o um território repleto de riquezas naturais, biodiversidade e uma cultura única.

Apesar de possuir uma população estimada em 733.759 habitantes (IBGE, 2022), o mesmo apresenta elevado potencial para o desenvolvimento econômico. O Amapá é o único estado brasileiro que faz fronteira com um país europeu, por meio do território ultramarino da França, a Guiana Francesa. Além disso, a localização geográfica do estado torna-se estratégica, no cenário do comércio Internacional, por estar situado próximo ao platô das Guianas, Caribe, América do Norte, América Central, União Europeia e Canal do Panamá, permite conexão com portos de outros continentes e, o qualifica como uma importante porta de entrada para o comércio internacional e um dos pontos relevantes de passagem das rotas marítimas internacionais.

O principal modal logístico do Amapá é o fluvial, tendo como destaque o Rio Amazonas, uma hidrovia natural que facilita significativamente o transporte de cargas e passageiros para outras regiões do Brasil. Nesse contexto, destaca-se o Porto de Santana, infraestrutura fundamental para o escoamento de produtos como minério, cavaco de madeira e commodities agrícolas, com destino tanto ao mercado interno quanto ao mercado internacional.

A integração com outras regiões do país e do exterior, que ocorre pelos modais fluvial e marítimo, contribui para a redução dos custos logísticos e para o aumento da competitividade da região no comércio global. Além disso, o complexo portuário de Santana atua como alternativa logística aos portos da Região Sudeste, colaborando para a desconcentração das operações e a melhoria na distribuição de mercadorias.

Diante disto, o presente trabalho tem como objetivo geral analisar os possíveis impactos econômicos do Porto de Santana para desenvolvimento do estado do Amapá. Para isso, propõe-se, como objetivos específicos, compreender

os impactos do desenvolvimento econômico regional no Brasil; abordar a importância da integração dos portos do Arco Norte para o desenvolvimento regional do Brasil; analisar o papel do Porto de Santana na dinamização da economia regional e sua inserção nas cadeias de comércio internacional; e por fim, identificar os gargalos na infraestrutura e na logística de escoamento do Porto de Santana, observando de que forma a expansão do mesmo, influenciará no escoamento da produção do estado do Amapá.

Os métodos de pesquisa adotados para alcançar os objetivos do artigo, foram as pesquisas bibliográficas, de caráter qualitativo, por meio de pesquisa descritiva e exploratória, como: revisão de bibliografias e fichamentos de textos concernentes à história e ao desenvolvimento econômico do Porto de Santana, à infraestrutura e à expansão marítima dos portos. Assim como, pesquisas documental, pesquisa web, utilizando-se de fontes como livros, artigos científicos, de sites como google scholar e SciELO, notícias e publicações de instituições governamentais como Gov.br e Prefeitura de Santana. Também foram realizadas visitas técnica local durante a conclusão do curso, que resultou na escolha do tema abordado.

Os dados apresentados nesse trabalho, foram coletados através das fontes citadas no parágrafo acima, a análise foi feita com base em uma abordagem analítica e interpretativa, buscando identificar padrões, relações e implicações econômicas relacionadas ao tema proposto. O estudo também considerou estatísticas e indicadores econômicos disponíveis, com o intuito de embasar as análises com dados concretos.

O presente artigo está estruturado em cinco seções. A primeira apresenta a introdução; a segunda busca compreender a dinâmica do desenvolvimento econômico regional no Brasil e seu impacto nas relações internacionais, abordando a integração dos portos do Arco Norte como instrumento de desenvolvimento para a região; a terceira seção analisa o Porto de Santana no cenário econômico global e regional; e a quarta trata da infraestrutura e da competitividade relacionadas à ampliação do Porto de Santana, bem como dos impactos econômicos e setoriais da expansão portuária. Por fim, a quinta seção apresenta as considerações finais.

2 - A DINÂMICA DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO REGIONAL NO BRASIL E O IMPACTO NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS

O desenvolvimento econômico é um dos principais temas da economia contemporânea discutido nas relações internacionais, por ser um elemento fundamental na inserção internacional dos territórios, uma vez que influencia a posição de um Estado soberano no cenário global, bem como a atração de investimentos, acordos e a integração com blocos econômicos e cadeias produtivas.

No entanto, é essencial distinguir os conceitos de desenvolvimento e crescimento econômico, que vai além do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de um país; e engloba transformações econômicas em diversas áreas, como saúde, educação, inovação tecnológica, infraestrutura, distribuição de renda e etc.

A discussão sobre a distinção desses termos, iniciou-se com Schumpeter (1911), que enfatizou a inexistência de lucro econômico no chamado fluxo circular, no qual; haveria, no máximo, crescimento, ressaltando o papel central da inovação, entendida como investimento que incorpora progresso técnico, considerado como elemento fundamental do verdadeiro processo de desenvolvimento econômico (SCHUMPETER, 1961).

Vale ressaltar que esse processo envolve transformações estruturais, culturais e institucionais. Embora exista divergências entre os temas, segundo Scatolin apud Oliveira (2017), elas não se anulam, pelo contrário, se complementam.

Bresser-Pereira (2008) aborda que essa distinção não contribui para compreensão do fenômeno, pois outros autores fazem distinção de forma normativa para distinguir o desenvolvimento econômico como algo considerado bom, enquanto o crescimento seria concentrador de renda (BRESSER-PEREIRA, 2008).

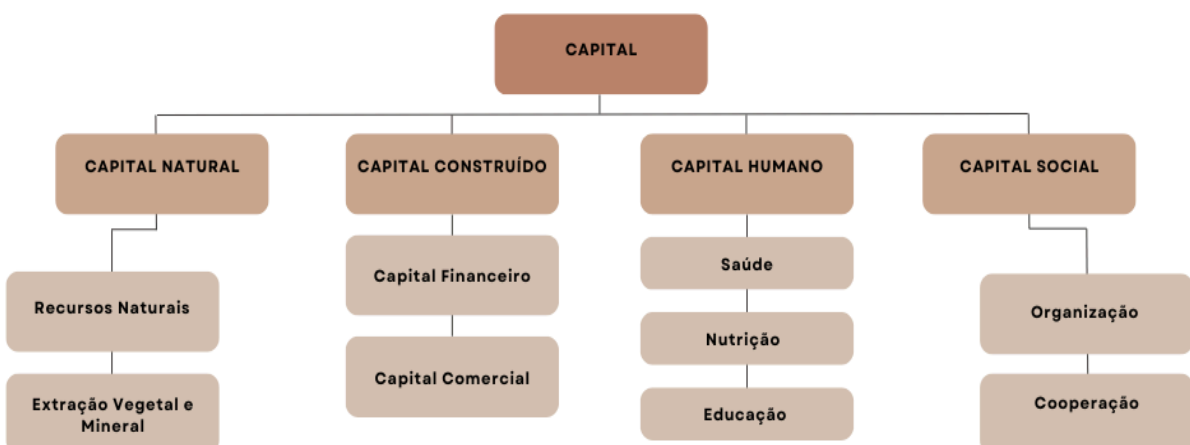
O autor entende o desenvolvimento econômico como um fenômeno histórico que ocorre em países ou Estado-nação que fizeram sua Revolução Capitalista, já que é nesse modelo econômico que acontece a acumulação de capital, salários e aumento da produtividade. Pois, uma vez que se inicia o desenvolvimento econômico, ele tende a ser relativamente auto-sustentado à medida que, no sistema capitalista os próprios mecanismos de mercado promovem incentivos contínuos à ampliação do estoque de capital e ao avanço do conhecimento técnico (BRESSER-PEREIRA, 2008).

Discutindo o tema de forma mais ampla, para Vasconcellos e Garcia (1988), o desenvolvimento econômico ocorre em conjunto com o crescimento econômico, com a melhoria na qualidade de vida, possibilita inclusão das:

alterações da composição do produto e a alocação de recursos pelos diferentes setores da economia, de forma a melhorar os indicadores de bem-estar econômico e social (pobreza, desemprego, desigualdade, condições de saúde, alimentação, educação e moradia) (VASCONCELLOS; GARCIA, 2014, p. 242).

Kliksberg (1999), classificou os fatores que determinam o crescimento econômico nas seguintes variedades de capital: capital natural, composto pelos recursos naturais disponíveis em cada país ou região, incluindo a extensão de terras aptas ao cultivo, à extração vegetal e mineral, entre outros fatores ambientais; o capital construído (ou físico), que abrange a infraestrutura existente, os bens de capital, assim como os capitais financeiro e comercial; o capital humano, associado aos níveis de saúde, nutrição e educação da população, bem como aos investimentos realizados nessas áreas; e o capital social, definido pelo grau de organização e cooperação entre os indivíduos, sendo recentemente considerado um fator relevante para o crescimento econômico em níveis local e regional (KLIKSBURG, 1999). O fluxograma a seguir apresenta uma representação esquemática da teoria.

FLUXOGRAMA 1- Organograma do conceito de Kliksberg, 1999.



Fonte: Elaborado pela Autora, 2025.

O autor ressalta ainda que o capital humano e o capital social têm se mostrado especialmente relevantes, exercendo papel preponderante na promoção do desenvolvimento econômico. Em 1993, Gould e Ruffin desenvolveram um estudo que mostra que o capital humano, principalmente representado pelos níveis de escolaridade, exerce influência decisiva sobre o desempenho econômico regional. Compreende-se ainda que as regiões cujas populações possuem maior acesso à educação apresentam maiores chances de alcançar prosperidade e dinamismo (GOULD; RUFFIN, 1993).

A incorporação do capital humano na dinâmica espacial configura-se como uma das principais estratégias utilizadas politicamente para a mitigação da pobreza e das desigualdades de renda, o que influencia na redução das disparidades sociais, atuando como um elemento essencial na diminuição das desigualdades regionais, que favorece a qualificação da força de trabalho e o acesso a oportunidades. Além disso, o capital humano promove a homogeneização do crescimento econômico e o desenvolvimento socioeconômico entre diferentes regiões.

Quando analisa-se o desenvolvimento econômico de um país é importante ressaltar que o processo acontecerá gradualmente em cada região (Perroux, 1967 apud Madureira, 2015). Isso ocorre principalmente com países com grande extensão territorial, como é o caso do Brasil, que tendem a investir em áreas específicas com mais potencial econômico, tardando o desenvolvimento econômico nas outras áreas. Os resultados dessas ações ampliam a autonomia decisória dos atores locais, conferindo-lhes um papel ativo na definição e condução dos rumos da economia local ou regional.

Essa perspectiva dialoga com a análise de Boisier (1989, apud OLIVEIRA; LIMA, 2003), ao distinguir o crescimento regional, majoritariamente impulsionado por fatores exógenos, como políticas macroeconômicas, alocação de recursos e demanda externa, do desenvolvimento regional, compreendido como um processo de internalização do crescimento, marcado pela ativação de potencialidades endógenas.

Na década de 1960, os estudos de desenvolvimento regional, segundo, Vieira e Santos (2012), ocupou uma condição de:

(...) tema privilegiado para a investigação com a disseminação da teoria dos pólos de crescimento econômico, mas seu conteúdo foi negligenciado em favor da sua forma, e não das suas explicações em favor de técnicas e modelos, omitindo o embasamento teórico (VIEIRA; SANTOS, 2012, p. 362).

Os autores, Vieira e Santos (2012), apontam que, o modelo de desenvolvimento regional buscou distinguir o espaço geográfico natural do espaço econômico, o que resultou na criação dos termos “países desenvolvidos e países subdesenvolvidos”. As teorias dos pólos de crescimento, nesse contexto, concentram-se nas dinâmicas observadas nos países desenvolvidos, considerando sua capacidade de impulsionar o crescimento econômico. No entanto, esse processo tende a acentuar as desigualdades regionais, uma vez que as regiões mais desenvolvidas atraem maior volume de investimentos, enquanto as menos favorecidas enfrentam a perda ou escassez desses recursos (MYRDAL, 1965 apud VIEIRA; SANTOS, 2012).

O desenvolvimento regional, para Oliveira e Lima (2003), acontece com a interação de três forças, sendo elas: a alocação de recursos, política econômica e ativação social. Estas estabelecem uma relação de interdependência mútua. A primeira diz respeito à alocação inter-regional de recursos, essencialmente exógena e controlada pelo Estado. A segunda refere-se aos efeitos das políticas macroeconômicas e setoriais, também exógenas, podendo impulsionar ou limitar o crescimento regional. A terceira força, de natureza endógena, diz respeito à capacidade da população local de mobilizar recursos institucionais, sociais e políticos para internalizar o crescimento, ampliar a autonomia decisória, melhorar a qualidade de vida e preservar o meio ambiente (OLIVEIRA; LIMA, 2003).

Por isso, é fundamental consolidar as cadeias produtivas locais da região, para que estas expandam acordos comerciais e inserem-se em mercados globais. Assim, o desenvolvimento regional não se limita a fortalecer a economia local, mas amplia a participação dessas áreas em fluxos transnacionais de comércio, investimentos e inovação, promovendo maior equilíbrio nas relações internacionais, uma vez que reduz assimetrias internas e possibilita a diversificação de parceiros externos. Por fim, possibilita o surgimento de novos atores internacionais, como estados e municípios, que passam a atuar de forma mais ativa em temas transnacionais.

Nesse sentido, à medida que os atores locais adquirem maior capacidade de decisão e articulação, tornam-se elementos centrais na promoção de trajetórias de desenvolvimentos mais autônomas e sustentáveis. A produção regional é determinante para explicar padrões de crescimento e competitividade no cenário

global, de modo que, regiões com maior diversidade e sofisticação produtiva apresentam melhores condições de estabelecer vínculos internacionais sólidos.

É perceptível que assim como outros países do sul global, o Brasil priorizou investir em regiões de alto desenvolvimento econômico, como a região sul e sudeste, onde se encontram, metrópoles e os pólos industriais do país. Segundo Leff (1972), “o diferencial econômico entre o nordeste e o sudeste do Brasil não é fenômeno recente, remontando ao século XIX. No fim do século XVIII, o nordeste não parece ter sido uma região relativamente atrasada dentro do País”.

Em 2007, foi criada a Política Nacional de Desenvolvimento Regional - PNDR, com o objetivo de promover a descentralização, a cooperação e a coordenação entre os diferentes níveis de governo. Essa proposta fundamenta-se na co-responsabilidade entre União, estados e municípios na redução das desigualdades regionais, que baseia-se na articulação entre múltiplas escalas de atuação e na implementação de ações coordenadas em diversas esferas governamentais (MACEDO; PORTO, 2018).

Com a criação da PNDR, tornou-se possível estabelecer políticas sociais que promovessem o desenvolvimento econômico em diversas regiões. A reintegração dos investimentos públicos e privados para regiões fora do eixo Sul-Sudeste; valorizou a base de recursos naturais e a ampla disponibilidade de terras em áreas distantes do núcleo industrial tradicional do país, o que favoreceu a expansão do agronegócio, especialmente no Centro-Oeste e na região do Matopiba, bem como o crescimento da atividade extrativa mineral, com destaque para o Sudeste do Pará e o litoral brasileiro, contribuindo para a desconcentração da produção no território nacional (MACEDO; PORTO, 2018).

Isso permitiu observar que a região amazônica, ao norte do país, é uma região com muitos potenciais para desenvolver economicamente os estados que a compõem, segundo Silva et al. (2020):

A Amazônia é uma das regiões com maior potencial para a exploração de recursos minerais e a produção de commodities. Sua importância geoestratégica se relaciona diretamente a essas riquezas naturais — jazidas minerais, recursos hídricos e extensas áreas propícias à agropecuária (SILVA et al., 2020, p. 73).

A Amazônia brasileira abriga ao longo de seu percurso fluvial, diversos portos que formam o denominado Arco Norte, que desenvolve um papel fundamental no desenvolvimento econômico da região e na integração regional com portos de outros

países vizinhos. Estes são considerados como as principais portas de entrada e saída de mercadorias da região amazônica, e conectam os outros estados do país através dos multimodais logísticos da região.

Desse modo, o desenvolvimento econômico regional da Amazônia representa um elemento estratégico para o fortalecimento da inserção do Brasil no cenário internacional. A região concentra uma das maiores biodiversidades do país, abundante em riquezas minerais, recursos hídricos e posição geoestratégica, que não apenas sustenta cadeias produtivas regionais, mas também influencia diretamente nas relações políticas e comerciais do país no exterior. Por isso, faz-se necessário investir em infraestrutura, inovação tecnológica e cadeias sustentáveis na Amazônia, para reduzir desigualdades regionais e ampliar a competitividade do Brasil nos fluxos globais de comércio e investimento.

No âmbito da economia global a Amazônia enfrenta diversas especificidades e desafios regionais. Mas, é vista como uma região de muitas oportunidades (ROCHA, 2013). O debate sobre sua preservação ambiental tem se tornado pauta de várias agendas internacionais sobre mudanças climáticas, como a COP 30 realizada neste ano de 2025 em Belém do Pará, no Brasil. Isso posiciona o Brasil como ator-chave nas negociações multilaterais. Ao mesmo tempo, a exploração sustentável de seus recursos gera oportunidades de integração econômica com países da América Latina, do Arco Norte e de mercados emergentes na Ásia e na Europa, consolidando novas rotas comerciais e logísticas, como a nova rota direta entre Brasil e China, chamado de Canal Dourado.

Desse modo, fortalece as relações comerciais do Brasil em fóruns internacionais; negociações de acordos e investimentos estrangeiros; e lidera discussões sobre sustentabilidade e integração regional. Dessa forma, a Amazônia se configura não apenas como patrimônio natural, mas também como vetor estratégico para a projeção global do Brasil.

2.1 Integração dos Portos do Arco Norte como instrumento de desenvolvimento econômico regional na Amazônia.

O Arco Norte compreende os portos de diversas cidades brasileiras, como Porto Velho (RO), Manaus (AM), Miritituba (PA), Santarém (PA), Barcarena (PA), São Luís (MA) e Santana (AP). Esses portos desempenham um papel estratégico no

desenvolvimento regional, ao promoverem a integração com outras infraestruturas portuárias que conectam o Brasil aos mercados internacionais (DA SILVA; TOBIAS, 2022).

Segundo Senna et al. (2025) a integração viabilizada através da diversidade de modais logísticos disponíveis, contribuem para a redução de custos operacionais por meio da combinação eficiente de rotas, tornando a região mais competitiva no cenário global. Além disso, estimula a atração de investimentos públicos e privados no setor de infraestrutura portuária, rodoviária, ferroviária e hidroviária, o que facilita o escoamento de cargas por essa região, além de diminuir os custos de transporte e frete, reduz também, a dependência de escoar cargas pelos portos dos sul e sudeste.

Tavares (2018, apud Ballou, 2012), aborda que na economia mundial, os sistemas logísticos constituem um dos principais alicerces para o desenvolvimento do comércio e para a sustentação de elevados padrões de vida nos países desenvolvidos. Para que cumpram essa função de maneira eficiente, é necessário que operem de forma integrada e eficaz, possibilitando que cada região geográfica aproveite suas vantagens comparativas e concentre seus esforços produtivos nos bens em que possui maior especialização, promovendo, assim, o intercâmbio e a circulação desses produtos entre diferentes regiões econômicas.

Porto e Souza Filho (2024) afirmam que nas últimas décadas, estudiosos buscaram analisar a influência dos custos de transporte e da infraestrutura de transporte sobre o crescimento regional, avaliando a influência dos diferentes modais de infraestrutura (rodoviário, ferroviário, portuário e aeroportuário) sobre o crescimento regional e o desenvolvimento econômico das regiões. Os autores enfatizam que a eficiência portuária é de suma importância para determinar os custos de transporte das cargas, que causam impacto direto no comércio internacional entre os países e o desenvolvimento econômico.

Para Castro e Silva (2020) o crescimento de um país está associado às movimentações portuárias, por isso investir nos processos de eficiência portuária e logística dos portos torna-se muito importante. O contrário, gera atrasos nas entregas das mercadorias resultando no aumento dos custos e afetando o consumidor final.

No Brasil, por décadas, a logística de escoamento de produção se concentrou nos portos da região Sul e Sudeste, o que afetou a eficiência logística no Norte e

Nordeste do país, regiões essas com grande potencial de produção no setor do agronegócio e mineração. A criação do corredor de escoamento do Arco Norte viabilizou investimentos públicos na infraestrutura de transporte, setor estratégico que formula novas diretrizes de competitividade, na reconfiguração das organizações espaciais atuando como vetor de dinamização do desenvolvimento econômico na região.

Os portos do Arco Norte permitem a conexão entre as localidades mais remotas da Amazônia ao restante do Brasil, por intermédio dos multimodais dos corredores logísticos da região. Além disso, integra o Brasil com países vizinhos da transamazônica, países que compõem a floresta amazônica, como as Guianas, Suriname, Bolívia, Peru, Equador, Colômbia e Venezuela.

A conexão com mercados internacionais, tanto Sul-Americano, quanto da América do Norte, Europa e principalmente a Ásia, possibilita uma rota de escoamento mais curta em relação aos Portos de outras regiões do Brasil. A qual torna-se possível, através da diversidade de modais logísticos que contribuem para a redução de custos dessa rota, a combinação dessas vias a torna atrativa no mercado global. Dessa forma, atrai investimentos e novas cadeias produtivas para a região, como exemplo, a parceria da China e Brasil, que resultou na nova rota comercial direta entre os países pelos portos do Arco Norte, contribuindo assim para o desenvolvimento regional.

O escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste pelo Arco Norte, além de reduzir custos logísticos, favorece a competitividade dos portos amazônicos no mercado internacional. Essa mudança na logística de exportação também reflete uma tendência de reconfiguração espacial da economia, com maior protagonismo das regiões anteriormente marginalizadas nos circuitos produtivos globais.

Portanto, a integração portuária exerce um papel importante na dinamização das economias locais ao gerar empregos, atrair investimentos e fomentar o crescimento da atividade industrial regional. A melhoria na infraestrutura de transporte e logística é essencial para promover maior coesão territorial e reduzir as desigualdades regionais, especialmente em áreas periféricas como a Amazônia.

Porém, vale ressaltar que o processo de integração logística deve ser acompanhado de políticas públicas que conciliam o desenvolvimento econômico com a preservação ambiental e os direitos das populações tradicionais. A Amazônia não pode ser vista apenas como um espaço de exploração de recursos, mas sim

como uma região que requer soluções sustentáveis e integradas ao seu contexto socioambiental.

No mais, a consolidação e modernização da infraestrutura portuária no Arco Norte representam não apenas uma alternativa logística estratégica para o Brasil, mas também um instrumento fundamental para a promoção do desenvolvimento regional sustentável da Amazônia, que consequentemente atrai não só investimentos e novas cadeias produtivas para a região, mas também fortalecem a atuação de atores subnacionais no cenário global.

3 - O PORTO DE SANTANA NO CENÁRIO ECONÔMICO GLOBAL E REGIONAL

O Porto de Santana foi criado com o objetivo inicial de atender ao transporte de mercadorias por via fluvial entre o estado do Amapá e as Ilhas do Marajó. Em 1980, iniciou-se a construção do porto no município de Santana, denominado inicialmente Porto de Macapá, e atualmente como Porto de Santana. O empreendimento visava atender às demandas de movimentação de mercadorias e passageiros por meio do transporte fluvial. O acesso ao porto pode ser realizado tanto pela barra norte — entre as ilhas Janaucu e Curuá — quanto pela barra sul — entre as ilhas de Marajó e Mexiana, pertencentes ao estado do Pará (CDSA, 2025).

Ressalta-se que o município de Santana, atualmente, conta com um complexo portuário composto por 14 portos. O objeto de estudo principal deste artigo, entretanto, é o Porto de Santana, administrado pela Companhia Docas de Santana (CDSA), empresa pública de direito privado responsável por exercer a função de autoridade portuária. Segundo Sardinha (2022):

(...) a conformação de complexo – composta pela Companhia Norte de Navegação e Portos (CIANPORT), Caramuru Alimentos e Amapá Florestal e Celulose S.A (AMCEL), TECONAP, localizados dentro do Porto Organizado e administrado pela Companhia Docas de Santana (CDSA), e mais onze portos privativos, sendo quatro autorizados e sete registrados pela ANTAQ – forma e estrutura um sistema de engenharia indispensável para o avanço da exportação de commodities (principalmente o agronegócio), com o fortalecimento da lógica da Amazônia como corredor logístico de escoamento (SARDINHA, 2022, p. 23).

A partir de dezembro de 2002, por meio do Convênio de Delegação nº 009/2002 do Ministério dos Transportes e da Prefeitura de Santana, com a interveniência da Companhia Docas do Pará, a Companhia Docas de Santana,

empresa pública de direito privado, foi criada para exercer a função de Autoridade Portuária. Desde então, opera na movimentação de diversos tipos de cargas, como: Graneis Sólidos e Líquidos, Carga Geral Solta e Contêineres, que compreende, manganês, cavaco de eucalipto e pinus, biomassa, minério de ferro, celulose, farelo de soja e soja (CDSA, 2025).

A infraestrutura do porto conta com dois cais¹ de atracação: O Píer 1, construído em 1981, com 200 m de extensão, 21,6 m de largura e 11,5 m de calado² máximo recomendado; O Píer 2, por sua vez, foi construído em 1998 e possui 150 m de extensão, 21,6 m de largura e calado máximo recomendado de 11,5 m (CDSA, 2022).

O transporte de cargas até o porto é realizado pelas rodovias AP-010 (que liga as cidades de Macapá e Mazagão) e BR-210, que se conecta à BR-156 nas proximidades de Macapá. Na área urbana, o acesso se dá pela Rua Cláudio Lúcio Monteiro. Já as cargas provenientes de outras regiões do Brasil chegam ao porto via BR-163, que interliga diversos estados desde o Sul até o Norte do país, especificamente até os portos de Santarém-PA ou Miritituba-PA, de onde são transbordadas para o Amapá por meio de barcaças³ fluviais.

O canal de movimentação e atracação dos navios ao porto apresenta profundidade de 30 metros na maré baixa, e sua largura varia entre 500 e 800 metros, nesse trecho encontra-se as duas bacias de evolução⁴ do porto, que permitem o giro das embarcações para atracar aos Piers. Atualmente o porto recebe navios com calado, distância vertical entre a quilha e a linha de flutuação, de até 11,50 metros (CDSA, 2022).

A localização geográfica do Porto de Santana permite a conexão do estado do Amapá com outros portos brasileiros, como: Munguba, Santarém, Manaus, Itaituba e os municípios paraenses de Afuá e Chaves. Além disso, sua proximidade com o

¹ Cais: Plataforma em parte da margem de um rio ou porto de mar, em que atracam os navios e se faz embarque ou desembarque de pessoas ou mercadorias (COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE, 2017).

² Calado: É a parte do navio que fica submersa, é a distância entre a lâmina d'água e a parte mais baixa do navio (COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE, 2017).

³ Barcaça: uma embarcação utilizada para o transporte de cargas em rios, lagos e canais. Ela é projetada para ser rebocada por um barco rebocador e pode transportar uma grande quantidade de carga, como contêineres, grãos, minérios e até mesmo veículos (POTENZA TRANSPORTES, 2025).

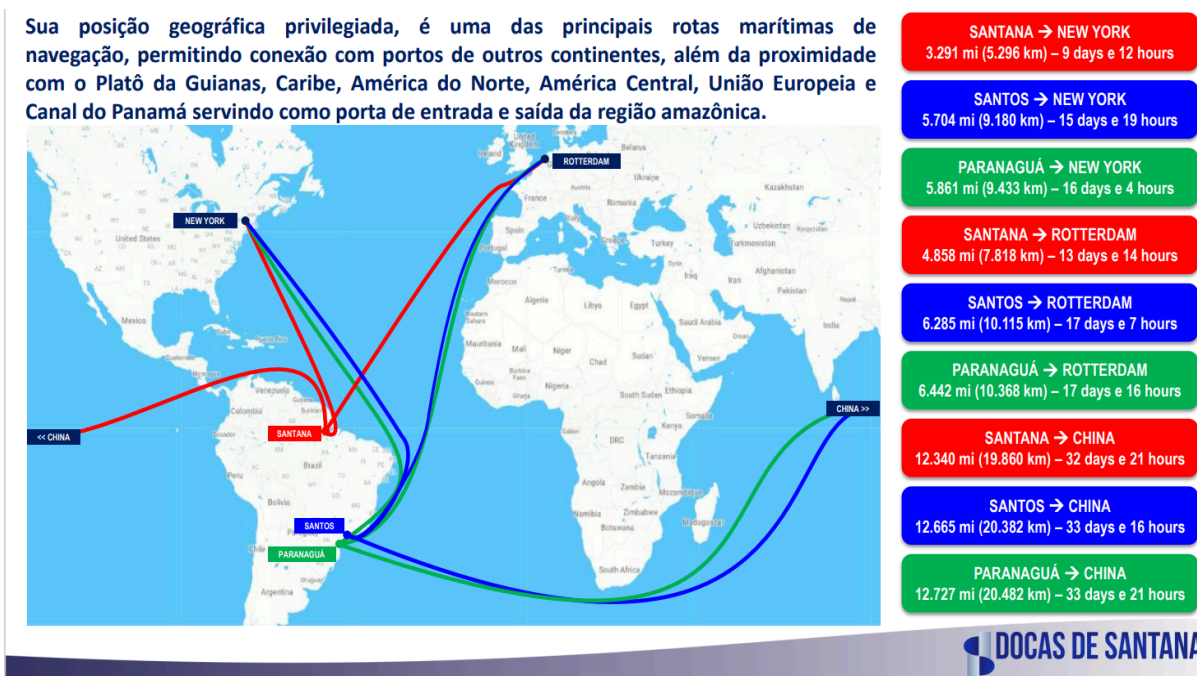
⁴ Bacia de Evolução: Área fronteira às instalações de acostagem, reservada para as evoluções necessárias às operações de atracação e desatracação dos navios no Porto (COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE, 2017).

Caribe, Estados Unidos da América e União Europeia o transforma em uma importante porta de entrada e saída da região amazônica.

Esse fator contribui de forma significativa para a redução dos custos logísticos, configurando-se como elemento estratégico nas rotas do comércio internacional, pois quanto maior o tempo de transporte, maiores os custos associados à operação. Com a proximidade do Porto com o Canal do Panamá, por exemplo, torna-se uma alternativa viável para a entrada e saída de mercadorias da região amazônica, reduzindo tanto o tempo quanto os custos envolvidos.

Ao analisar a figura 1, observa-se que as rotas marítimas do Porto de Santana, em relação a rotas marítimas de outros portos do Brasil, reduzem o tempo de viagem e consequentemente os custos até o seu destino final, nesse comparativo, uma viagem do Porto de Santana até Nova Iorque leva um total de 9 dias e 12 horas, enquanto o Porto de Santos precisam de 15 dias e 19 horas para cumprir essa rota. Esse fator torna-se um diferencial nas relações comerciais internacionais dos países.

FIGURA 1. Localização estratégica do Porto.



Fonte: Companhia das Docas de Santana- CDSA, 2022.

De acordo com dados da Prefeitura de Santana (2024), a CDSA encerrou o ano de 2023 com crescimento de 48% em relação ao ano anterior, atingindo uma

movimentação recorde após nove anos: um total de 3,623 milhões de toneladas de cargas. Desse volume, foram embarcadas 2,627 milhões de toneladas e desembarcadas 996 mil toneladas. Os principais destaques foram os commodities agrícolas, milho, farelo de soja e soja, que contribuíram para um aumento de 77,6% em relação ao ano de 2022 (SANTANA (AP), 2024).

Neste mesmo ano, foram atracados 71 navios destinados para o embarque de cargas no porto administrado pela CDSA, totalizando uma movimentação de 2,627 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de 42,2% em comparação ao ano de 2022. Dentre os principais commodities exportados estão cavaco de madeira (958.510 toneladas), milho em grãos (514.303 toneladas), soja em grãos (408.227 toneladas), manganês (386.342 toneladas), minério de ferro (194.646 toneladas) e farelo de soja (111.820 toneladas) (SANTANA (AP), 2024).

No que se refere à navegação interior, o porto recebeu 463 operações com barcaças voltadas ao desembarque e transbordo de cargas, totalizando 995,801 mil toneladas — entre milho, soja em grão e farelo de soja. Esses dados demonstram que, ao longo dos anos, o Porto de Santana passou por mudanças significativas ao diversificar seu perfil de cargas, agregando valor às operações já realizadas como cavaco de madeira, graneis minerais e outras cargas (SANTANA (AP), 2024). O Fluxograma 2, ilustra a movimentação de carga do Porto de Santana no ano de 2023.

FLUXOGRAMA 2- Movimentação de Carga do Porto de Santana em 2023.



Fonte: Elaborado pela Autora, 2025.

Nos últimos anos, o Porto de Santana vem se destacando nas rotas comerciais internacionais, pelo crescimento significativo da movimentação de cargas e pela sua localização estratégica na rota comercial internacional. Em um comparativo feito pela CDSA entre o Porto de Santos (SP) e o Porto de Santana (AP), como demonstrado anteriormente na figura 1, verificou-se que a rota marítima entre Santana e Nova Iorque é de 5.296 km, com duração aproximada de 9 dias e 12 horas de navegação. Já a rota entre Santos e Nova Iorque é de 9.180 km, exigindo cerca de 15 dias e 19 horas de viagem. Em relação à China, os navios que partem de Santana levam cerca de 32 dias e 21 horas, enquanto aqueles que partem de Santos levam aproximadamente 33 dias e 16 horas (CDSA, 2022).

Esse fator estratégico contribuiu para a consolidação da nova rota marítima entre Brasil e China. A rota estabelece conexão direta entre o Porto de Gaolan, na cidade de Zhuhai, e os portos brasileiros de Santana (AP) e Salvador (BA), o que impacta na redução do tempo e dos custos logísticos das cargas.

Segundo a Embaixada da China, a nova rota direta entre Brasil e China “pode reduzir o tempo de transporte em até 30 dias e os custos logísticos em mais de 30%. A linha marítima abrangerá as principais zonas de produção mineral e agrícola do Brasil, além do cinturão industrial da região Nordeste (SANTANA (AP), 2025)”.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destaca que a nova rota marítima contribui para o destaque dos portos brasileiros no cenário internacional e amplia o acesso a mercados emergentes da América do Sul, consolidando a integração regional e fortalecendo a posição estratégica dos portos brasileiros com o comércio global (BRASIL, 2025).

O novo corredor marítimo, denominado Canal Dourado, representa um avanço estratégico que beneficia diversos setores econômicos de relevância para a economia brasileira, notadamente o agronegócio, a mineração, os insumos industriais e tecnológicos. Além de impulsionar essas atividades, a iniciativa é responsável pela geração de milhares de empregos, contribuindo significativamente para o desenvolvimento da economia local e para o fortalecimento da economia nacional (BRASIL, 2025).

O agronegócio tem registrado uma expansão contínua ao longo dos últimos anos, segundo dados do Ministério da Agricultura e Pecuária (2024), no ano de 2024, as exportações desse setor atingiram US\$152,63 bilhões, representando

48,9% do total das exportações brasileiras no período. A exportação da soja foi responsável por US\$52,19 bilhões, juntamente com outros setores como carnes (US\$23,93 bilhões) e o complexo sucroalcooleiro (US\$18,27 bilhões), correspondem a mais de 60% do total de exportações do agronegócio.

De acordo com Sprenger (2025), no primeiro semestre de 2025, os principais produtos exportados pelo Brasil foram soja, minério de ferro e seus derivados, tendo como destino principal a China. O crescimento do escoamento desse setor é resultado de negociações e acordos bilaterais entre os dois países, que visam fortalecer as relações comerciais e a diversificação dos mercados.

Nesse contexto, o Canal Dourado emerge como uma infraestrutura estratégica crucial para o escoamento eficiente desses produtos, promovendo a redução de custos logísticos e a otimização da eficiência das operações de exportação. A expansão do Terminal Portuário de Santana potencializa ainda mais o seu posicionamento no mercado internacional, atraindo a atenção de potenciais parceiros de mercado devido às vantagens competitivas oferecidas pelo porto em termos de custos logísticos e tempo de entrega de produtos.

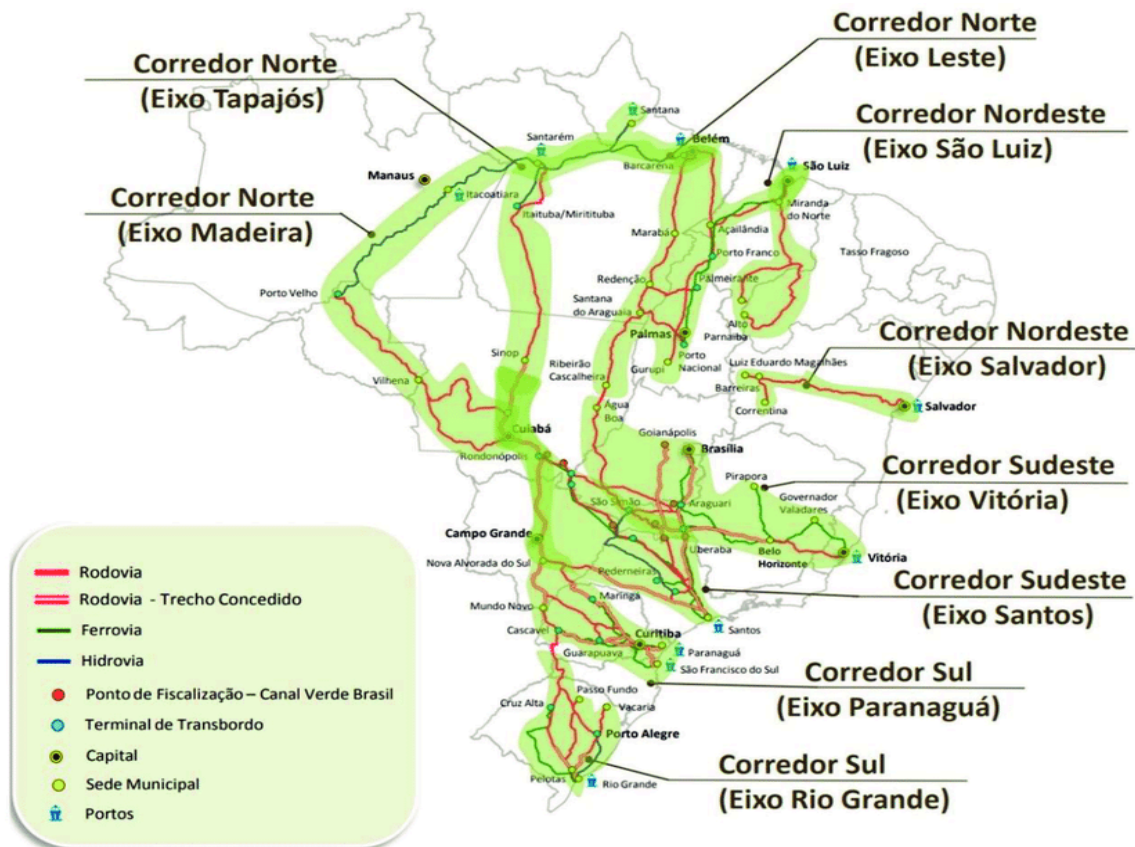
Essa dinâmica tende a consolidar a posição estratégica do porto nas rotas comerciais marítimas internacionais, facilitando o escoamento de produtos de todo o país e reforçando a sua importância no setor de logística nacional. A combinação desses fatores tende a fortalecer tanto a posição do Brasil no mercado agrícola global, quanto contribui significativamente para o desenvolvimento econômico do estado do Amapá e da região amazônica como um todo, além de possibilitar a criação de corredores logísticos fluviais, como o Projeto Arco Norte.

O Projeto Arco Norte engloba os portos das regiões Norte e Nordeste do Brasil, incluindo os de Porto Velho (RO), Manaus (AM), Miritituba (PA), Santarém (PA), Barcarena (PA), São Luís (MA) e Santana (AP), viabilizando a exportação de graneis sólidos — principalmente soja e milho — por meio desse corredor logístico. Esse projeto surgiu em 2017 com o objetivo de escoar as principais atividades econômicas do país — como a produção de milho e soja — oriundas da região Centro-Oeste.

Segundo Da Silva (2023), o Corredor Norte é dividido em três eixos: o eixo Tapajós, o eixo Madeira e o eixo Leste, utilizando modais rodoviário (64%), ferroviário (10%) e hidroviário (24%), e conta com cinco complexos portuários,

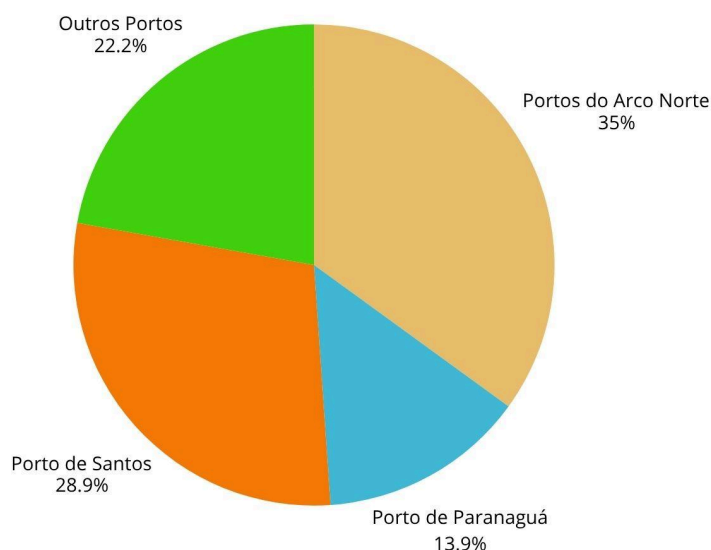
compondo o chamado Arco Norte Amazônico. A Figura 2 mostra como ocorre a dinâmica do escoamento de cargas de cada região do Brasil.

FIGURA 2. Corredor de escoamento do Brasil.



Fonte: Brasil, (2017b).

Segundo a Companhia Nacional de Abastecimento – Conab (2025), os portos do Arco Norte no ano de 2024, Em relação à movimentação nacional da soja, em novembro de 2024, mantiveram-se como os principais pontos de escoamento, sendo responsáveis por 35% das exportações de soja em novembro de 2024. O Porto de Santos respondeu por 28,9% da movimentação e o Porto de Paranaguá registrou uma participação de 13,9% nas exportações do montante nacional. Como apresentado no Gráfico 1.

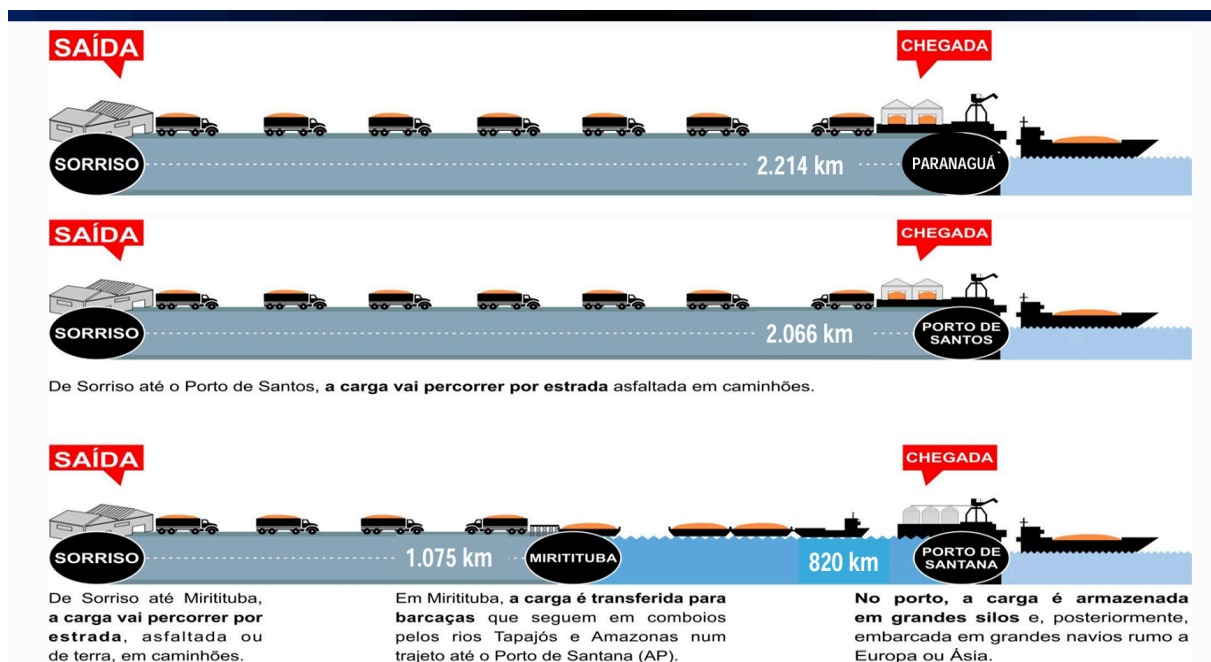
GRÁFICO 1. Participação dos portos brasileiros na exportação de soja (novembro/2024).

Fonte: Elaboração da Autora, 2025..

Os fatores que influenciam esse crescimento são, principalmente, a proximidade dos portos do Arco Norte com os mercados internacionais, e o escoamento da produção por meio de rodovias, hidrovias e ferrovias, o que impacta diretamente na redução dos custos com frete. Ademais, os portos dessa região possuem infraestrutura adequada para receber navios de grande porte com maiores calados.

A Companhia Docas de Santana realizou um comparativo entre os custos logísticos dos portos de Paranaguá, Santos e Santana, considerando o escoamento de carga a granel com origem na cidade de Sorriso, no estado do Mato Grosso. O trajeto até o Porto de Paranaguá é de 2.214 km, por rodovia; até o Porto de Santos, são 2.066 km por rodovia; que até o Porto de Santana são 1.075 km por rodovia e mais 820 km por hidrovia, conforme apresentado na figura 3 (CDSA, 2022).

FIGURA 3. Comparativo de Trajeto entre porto.

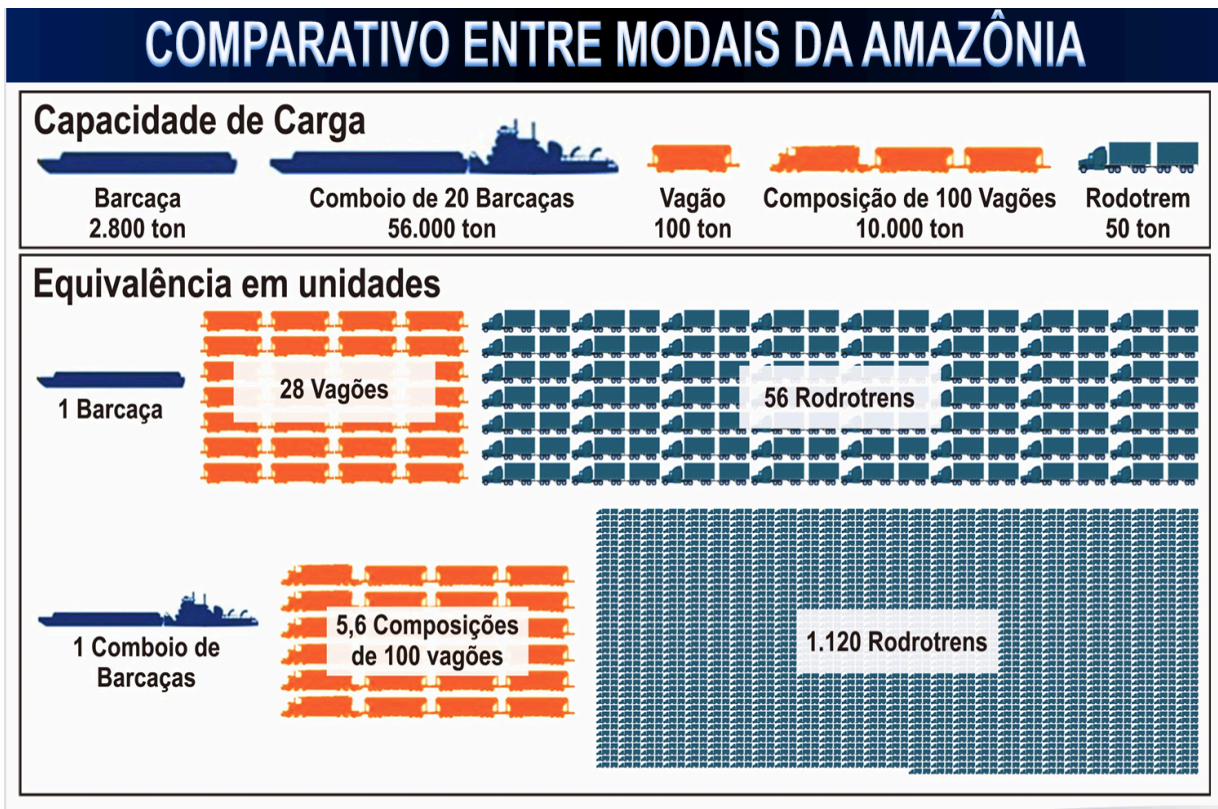


Fonte: Companhia das Docas de Santana- CDSA, 2022.

Conforme dados da CDSA (2022), as vantagens de escoamento das cargas pelos portos do Arco Norte estão relacionadas ao transporte de cargas pelas hidrovias, pois são feitas através de barcaças, que têm capacidade de 2.800 toneladas, e um comboio de 20 barcaças que pode transportar 56.000 ton, enquanto os vagões de trens tem capacidade para 100 toneladas, e os rodotrem 50 toneladas que equivalem a 1.120 rodotrens⁵, como pode-se observar na figura 4.

⁵ Rodotrem: é uma combinação de veículos de carga (dois semi-reboques) composta por um total de 9 eixos que permite o transporte de um peso bruto total combinado de 52 toneladas de carga (TRANSPANEX, 2022).

FIGURA 4. Comparativo entre os modais da Amazônia.




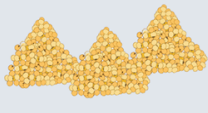




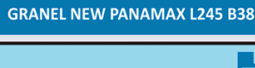


Fonte: Companhia das Docas de Santana- CDSA, 2022.

Com escoamento da carga pelo Norte do Brasil, estima-se que a redução do frete da safra do Centro-Oeste é de 34%, (CDSA, 2022). Com o uso do canal do Panamá, como uma nova opção de rota, o trajeto de ida e volta entre Brasil e China é reduzido em 4 dias. Desse modo, o Porto de Santana torna-se uma alternativa estratégica, eficiente e de baixo custo em comparação a outros portos brasileiros, para o escoamento das cargas, principalmente as que são da região centro-oeste do país.

Além da infraestrutura apropriada para receber navios de grande porte, como do tipo panamax, como demonstra a figura 5. A integração dos mercados internacionais com o mercado nacional, fazem do porto um elo fundamental na cadeia de exportação, reduzindo significativamente o tempo e os custos operacionais do transporte de mercadorias, pela viabilidade dos modais logísticos utilizados para o transporte de carga até o porto (CDSA, 2022).

FIGURA 5. Evolução dos navios tipo Panamax.

				
	COMPRIMENTO	BOCA	CALADO	CAPACIDADE
	186m	32,2m	11,5m	55.000DWT
	228m	32,3m	11,5m	70.000 DWT
	228m	32m	12m	73.000 DWT
	245m	38m	9,8m	105.000 DWT
	245m	40m	11,5m	105.000 DWT

Fonte: Companhia das Docas de Santana- CDSA, 2022.

O crescimento da movimentação portuária no Arco Norte evidencia uma mudança na logística nacional, que tende a descentralizar gradativamente, os grandes portos localizados na região Sudeste, com o fortalecimento da Região Norte como eixo estratégico no comércio exterior brasileiro. Esse processo expande a competitividade logística do país, promovendo uma integração regional mais eficiente através da consolidação dos portos do Arco Norte como elemento chave para o desenvolvimento econômico local e regional.

Com a expansão da infraestrutura portuária da região norte, nota-se a diversificação das economias estaduais e valorização dos setores da cadeias produtivas, como o agronegócio, além de aumentar o escoamento de cargas para a exportação pelos portos do Arco Norte, e principalmente, reduzir custos. Portanto, os investimentos na logística portuária do Norte não apenas reposicionam a região no cenário do comércio internacional, como também desempenham um papel crucial na promoção do desenvolvimento econômico regional no arco amazônico.

4 - INFRAESTRUTURA E COMPETITIVIDADE: IMPACTOS ECONÔMICOS DA EXPANSÃO PORTUÁRIA DE SANTANA PARA O AMAPÁ

O complexo portuário de Santana está localizado no município de Santana, na margem esquerda do Rio Amazonas, no canal de mesma nomenclatura, em frente à Ilha de Santana e está há 18 km da capital do estado do Amapá, Macapá. A região do complexo portuário, juntamente com a Cidade de Macapá, é sede da Área de Livre Comércio Macapá-Santana – ALCMS, e hospeda um distrito industrial. Através de suas hidrovias, se posiciona como uma porta de entrada e saída para toda economia estadual (ANTAQ, 2024).

Atualmente, o complexo é composto pelo Porto de Santana, de caráter público, e por dois Terminais de Uso Privado (TUP)⁶, sendo o c O Complexo tem uma extensa área de influência, abrangendo os municípios paraenses de Afuá e Chaves, o porto também tem acesso direto ao Oceano Atlântico por meio da foz do Rio Amazonas.

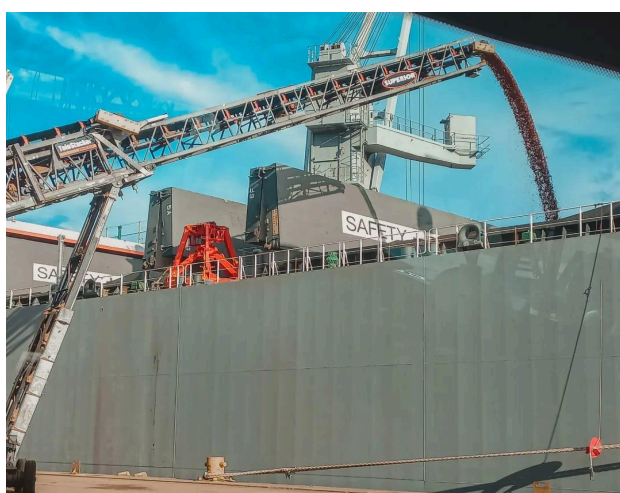
A infraestrutura do Porto de Santana possui um cais público dividido em Píer 1 e Píer 2. O primeiro conta com uma extensão de 200 metros, no entanto, segundo informações obtidas durante visita técnica, o píer pode atracar navios de até 220 metros. O píer 2 tem uma extensão de 150 metros e pode atracar navios de até 190 metros. Os dois píers, têm uma largura de 21,6m e 11,5m de calado máximo recomendado (CDSA, 2022). As figuras, 6, 7 e 8, retratam como é a infraestrutura do Porto.

FIGURA 6. Prédio Administrativo da CDSA.



Fonte: Foto da Autora, 2022.

FIGURA 7. Infraestrutura do Embarque de cargas.



Fonte: Foto da Autora, 2022.

⁶ Terminal de Uso Privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado (BRASIL, 2025).

FIGURA 8. Infraestrutura do Porto de Santana.

Fonte: Facebook, Companhia Docas de Santana, 2024.

Segundo dados do Plano Mestre (2017) do Complexo Portuário de Santana, o Porto usufrui de um armazém, destinado para cargas em geral, ocupando uma área de 2.800m². Ao lado do armazém estão localizados três silos⁷, como mostra a figura 9, que armazenam graneis sólidos vegetais da Cianport, com capacidade estática de 18 toneladas cada. Atualmente, existem mais 3 silos na área do Porto, arrendados para a empresa Caramuru, que exporta farelo de soja.

Atualmente, O Porto de Santana também dispõe de quatro pátios arrendados, sendo três de uso público, para receber cargas diversas e contêiner, utilizados pelas empresas Caramuru Alimentos, a Companhia Norte de Navegação e Portos – Cianport e TECONAP S/A, para a implantação do primeiro terminal de contêineres do Amapá (SARDINHA, 2022). O terminal de uso privado, é utilizado pela AMCEL - Amapá Florestal e Celulose S.A, para armazenagem de cavaco de madeira, como apresentado na figura 10.

⁷ Silo: São estruturas para a armazenagem de produtos agrícolas (AGROPÓS, 2022).

FIGURA 9. Silos da Empresa Cianport.

Fonte: Foto da Autora, 2022.

FIGURA 10. Área arrendada para a empresa AMCEL.

Fonte: Foto da Autora, 2022.

O acesso fluvial ao porto, pode acontecer tanto pela barra norte, quanto pela barra sul, mas o acesso por essa última, é pouco utilizado por conta de alguns fatores que influenciam na navegação, como por exemplo a restrição de calado, que é de 7,5 metros, segundo informações do Plano Mestre (2017).

O canal de Santana possui uma extensão de aproximadamente 8 km, que limita-se da foz do Rio Matapi a oeste, até ao fundeadouro⁸ 3, localizado em frente à orla do distrito da Fazendinha, a leste. As profundidades do canal variam entre 30m a 60 m e a largura oscila entre 429m a 550m, como pode-se observar na figura 11. Assim como, possui duas bacias de evolução, áreas destinadas para as manobras das embarcações, que são necessárias para atracar e desatracar os navios, como exemplificado na figura 12 (Plano Mestre, 2017).

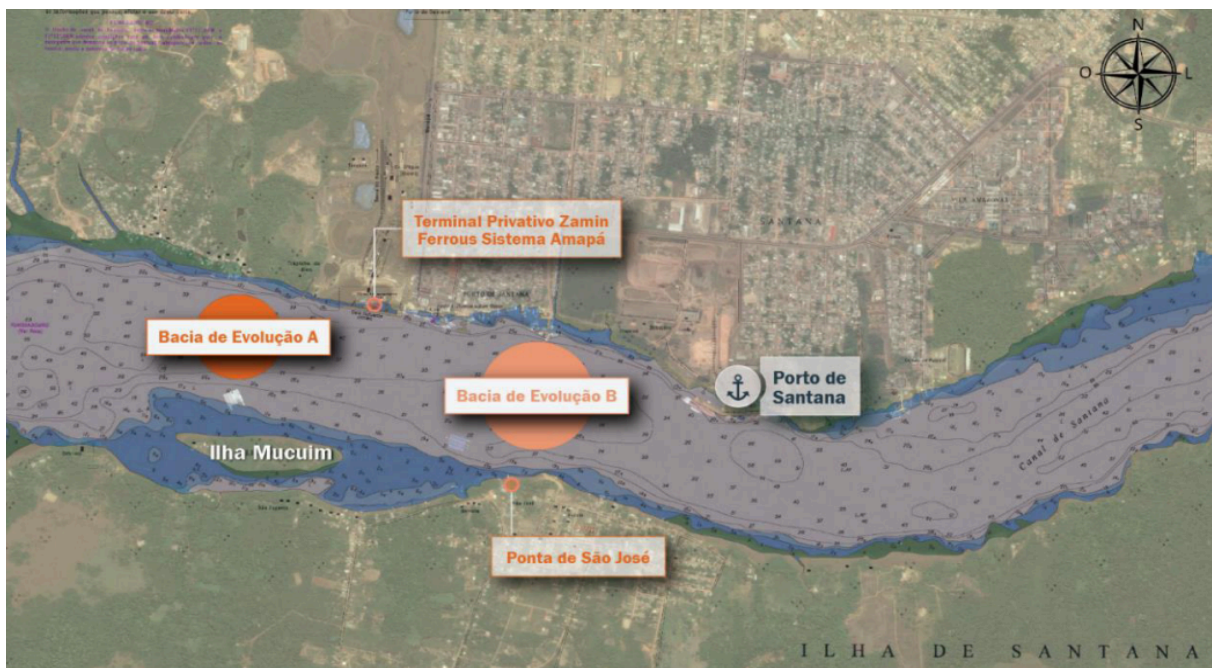
⁸ Fundeadouro: Local onde a embarcação lança âncora. Também chamado fundeadouro. É o local previamente aprovado e regulamentado pela Autoridade Marítima e Autoridade Portuária (COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE, 2017).

FIGURA 11. Canal de Santana.



Fonte: Brasil (2015b); Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017), Plano Mestre do Complexo Portuário de Santana, 2017.

FIGURA 12. Bacias de evolução do Porto de Santana.

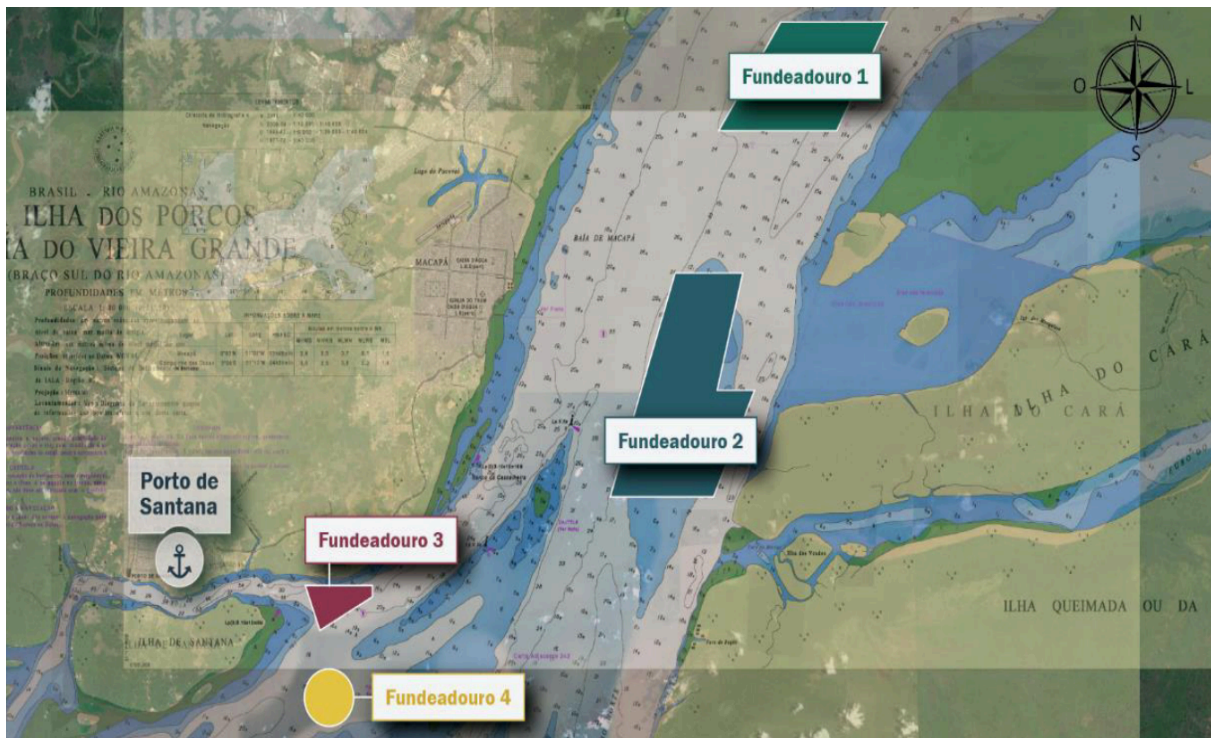


Fonte: Brasil (2015b); Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017), Plano Mestre do Complexo Portuário de Santana, 2017.

Além do mais, existem quatro áreas de fundeio destinadas ao Porto Organizado de Santana, que são locais regulamentados pela autoridade marítima para as embarcações lançarem suas âncoras. De acordo com o roteiro elaborado pela Marinha para a Costa Norte (BRASIL, 2016), todo este trecho do Rio Amazonas constitui bom fundeadouro, com profundidades maiores que 10 metros e com fundo geralmente de areia e lama.

Os Fundeadouros 1 e 2 estão localizados na bacia de Macapá, segundo dados do Plano Mestre (2017). O primeiro, destina-se a navios que irão utilizar o ponto de embarque/desembarque de prático no Rio Amazonas; o segundo, destina-se a navios que estão efetuando reparo, quarentena e aguardando programação. A terceira área de fundeio está localizada em frente a orla da Fazendinha, esta é destinada aos navios que estão aguardando visita, maré e luz do dia. A quarta área, encontra-se na costa da Ilha de Santana, e está com raio de meia milha náutica, esta é exclusiva para operações de navios e balsas transportando ou transferindo carga inflamável. Pode-se observar na figura 13.

FIGURA 13. Áreas dos Fundeadouros do Porto de Santana.



Fonte: Brasil (2015b); Google Earth (2017). Elaboração: LabTrans/UFSC (2017), Plano Mestre do Complexo Portuário de Santana, 2017.

O debate sobre a expansão da infraestrutura do Porto de Santana, tem se tornado um tema importante no que diz respeito ao escoamento de cargas de soja e milho de diversas regiões do Brasil, o que gera uma competitividade maior com outros portos brasileiros. Em dezembro de 2024, foi realizado o leilão do terminal MCP03 pelo Porto de Santana, e segundo BRASIL (2025), o leilão resultou em um contrato válido até 2049, que incluem a “expansão e modernização da infraestrutura, além do aumento da capacidade de carga, que passará de 450 mil toneladas para 917 mil toneladas, fortalecendo o escoamento da produção agrícola”. A figura 14 mostra a área do terminal MCP03.

FIGURA 14. Área do terminal MCP03.



Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), 2024.

Situado na área da Poligonal do Porto de Organizado de Santana, o terminal MCP03, ocupa uma área de 11.677m², e está sob a jurisdição da Companhia Docas de Santana. Esse espaço está destinado para o armazenamento de graneis sólidos vegetais, como a soja e o milho. Para o aumento da capacidade de armazenagem, o terminal receberá a implantação de mais dois silos (ANTAQ, 2025).

De acordo com dados da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (2025), atualmente o Porto de Santana possui:

“...uma superfície total de 4.945,20 m². O empreendimento dispõe de 3 silos que possuem capacidade estática total de 54.000 toneladas segundo o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (2017). Após a expansão, a área do terminal passa a ter 11.677 m², com acréscimo de 2 silos com capacidade estática de 11,2 mil toneladas cada um” (ANTAQ, 2025).

O projeto de ampliação e modernização do terminal, também prevê a expansão dos berços de atracação⁹ e aumento da profundidade do canal de acesso, para que possa receber navios de maior calado. Pois, atualmente, o porto tem dificuldades de receber navios com classificações acima do tipo Panamax (navios com calados de 12m). Enquanto portos de outros estados brasileiros como o porto de Santos em São Paulo que tem capacidade para receber navios com calados de até 15 metros, como o Porto de Tubarão no Espírito Santo que recebe navios graneleiros¹⁰ com calados de até 25,3 metros e dentre outros.

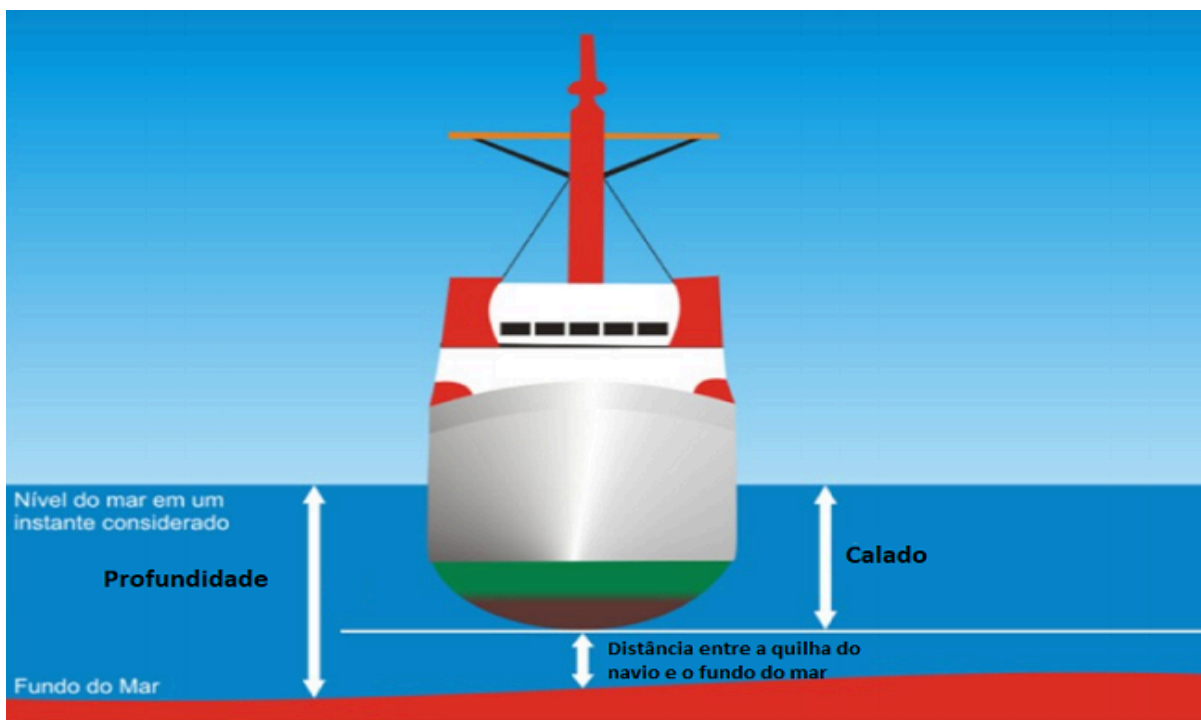
O canal de acesso do Porto de Santana possui pontos com diferentes profundidades, mas o calado dos navios que acessam o Porto de Santana é determinado pela profundidade da Barra Norte do Rio Amazonas, na qual o calado máximo recomendado é de 11,5 metros durante a preamar¹¹. Com a criação do novo terminal, estima-se que os embarques e desembarques de cargas serão executadas pelo modal aquaviário, por esse motivo há a necessidade do aumento da profundidade dos canais de acesso ao porto.

A Companhia Docas de Santana e o Projeto Barra Norte pretendem aumentar o canal de acesso da barra norte, atualmente, suporta navios com calado de até 11,70m e projetam aumentar para 11,90m (CDSA, 2022). A figura 15, mostra detalhadamente o que se aplica ao calado de um navio.

⁹ Berço de atracação: É o local específico onde o navio atraca no porto, ou terminal marítimo. Nele acontecem as operações de embarque e descarga de mercadorias (COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE, 2017).

¹⁰ Navio Graneleiro: É uma embarcação projetada para transportar cargas a granel, como grãos, minérios e produtos similares e não utilizam contêineres padronizados. A carga é despejada diretamente no porão do navio, otimizando o processo de carga e descarga para mercadorias a granel (SPRENGER, 2025).

¹¹ Preamar- Nível máximo da maré.

FIGURA 15. Ilustração do calado de um navio.

Fonte: BUENO (2025).

A infraestrutura do Porto de Santana, constitui-se como um vetor estratégico para sua expansão e crescimento econômico regional. A existência de cais com extensão considerável para atracar navios de grande porte, aliado à profundidade da área portuária, que varia entre 30 a 60 metros, fortalece sua competitividade logística em relação a outros portos. Além disso, a capacidade operacional permite atender a diferentes tipos de embarcações, tanto na área delimitada pela poligonal do porto quanto em sua bacia de evolução.

No entanto, o maior entrave à plena eficiência de suas operações reside no canal de acesso da Barra Norte. Localizado na foz do Rio Amazonas, esse canal é caracterizado pela intensa sedimentação, com a presença de bancos de areia e depósitos de lama ao longo das margens, o que dificulta a navegação de embarcações com calado superior a 11,70 metros. Além do mais, a lentidão no processo de carregamento das embarcações, fator que contribui diretamente para o aumento do tempo de espera na fila de atracação, eleva os custos logísticos e compromete a competitividade do porto, configurando-se como um dos principais gargalos estruturais da infraestrutura portuária regional.

Por esses motivos, a expansão do Porto de Santana torna-se um tema recorrente nas discussões sobre o desenvolvimento da infraestrutura portuária no estado do Amapá, tendo se intensificado nos últimos anos. Esse processo ganhou maior relevância ao final de 2024, com o arrendamento do terminal MCP03, cujo objetivo principal é ampliar a capacidade de armazenagem de grãos por meio da construção de dois novos silos. Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos (2025), o contrato prevê um investimento de R\$89 milhões no período de 25 anos. Estão incluídas nesse escopo a ampliação do Píer 1, dragagem¹² de aprofundamento do canal de acesso e pavimentação da área interna do terminal e da via externa para acesso ao terminal portuário (ANTAQ, 2024).

Esses investimentos contribuem tanto para a expansão e visibilidade econômica do porto, quanto para o desenvolvimento econômico do estado do Amapá, gerando novas formas de renda que fomentam o comércio local. O Porto de Santana é considerado essencial para o crescimento do escoamento de soja e milho pela região do Arco Norte. De acordo com Sardinha (2022), o Complexo Portuário de Santana, “o qual está localizado no Corredor Logístico Estratégico Norte, beneficia-se de vantagens como a multimodalidade e a economia de escala, tornando-se, com isso, elemento essencial” (SARDINHA, 2022, p.85).

Apesar desses desafios, o Porto de Santana é o principal terminal portuário do Estado do Amapá e está localizado próximo a uma rota comercial estratégica e competitiva, sobretudo em razão da nova rota direta entre Brasil e China, que integra regiões estratégicas de produção agrícola e mineral, com os mercados internacionais, consolidando os portos de Santana e Salvador como polos logísticos para o escoamento de commodities como soja, minério de ferro, carne bovina e celulose, além de otimizar a importação de insumos industriais e tecnológicos provenientes da Ásia.

Portanto, a infraestrutura portuária de Santana, é essencial para integração dos portos do Arco Norte à dinâmicas econômicas nacionais e internacionais, pois o escoamento da produção agrícola, mineral e madeireiros para o mercado internacional, ocorre por meio deles. Dessa forma, a relevância do Porto de Santana é ampliada quando se considera sua perspectiva de integração regional

¹² Dragagem: Obra ou serviço de engenharia destinado ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias (COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE, 2017).

impulsionada pelo projeto Arco Norte, uma estratégia do governo federal que visa reforçar a infraestrutura portuária e logística das regiões Norte e Nordeste.

Nesse contexto, o porto do Amapá surge como uma opção viável para o escoamento da produção proveniente do Norte do Pará, de parte do Maranhão e do próprio Amapá. Isso ajuda a diversificar os fluxos de exportação e aumentar a competitividade no país. Ao se envolver nesse projeto, o Porto reafirma seu papel como ferramenta de integração territorial e fomento do desenvolvimento regional.

5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises apresentadas ao longo deste artigo permitem compreender a relevância do tema abordado e os impactos decorrentes de sua aplicação no contexto regional e internacional. Observou-se que o Porto de Santana desempenha um papel relevante para o desenvolvimento econômico do Amapá, evidenciando a importância de interligar o estados a outras regiões do país e a sua localização geográfica estratégica na rota comercial marítima internacional.

Por estar situado próximo a uma das principais rotas comerciais do mundo, o Canal do Panamá, o Porto de Santana apresenta vantagens logísticas significativas. Suas rotas marítimas, quando comparadas às de outros portos brasileiros em direção a diferentes continentes, tendem a ser mais curtas, o que reduz o tempo de navegação e, conseqüentemente, diminui os custos de transporte das mercadorias. Essa condição reforça sua importância estratégica no cenário do comércio exterior.

Além disso, o porto se conecta com diversos portos do Brasil, principalmente os que compõem o Arco Norte, que necessitam exportar suas mercadorias. No ano de 2023, mais de 70 navios atracaram ao porto para embarcar 2,627 milhões de toneladas de cargas, dentre elas milho, farelo de soja e soja, se destacaram. As movimentações de cargas nacionais também atingiram um quantitativo maior, totalizando 463 operações com barcas para desembarque e transbordo de cargas.

Embora, os entraves que o porto enfrenta para dinamizar o exportação de outros tipos cargas e receba navios de grandes portes, devido a demora no tempo de espera na fila para atracar e o canal de acesso ao porto pela Barra Norte, que não suporta navios com calados superiores a 12 metros. Ainda assim, a infraestrutura portuária tem capacidade de atracar embarcações de grande porte,

que outros portos do país não conseguem, o que potencializa a atração de fluxos comerciais internacionais e consolida o estado como um elo relevante no Arco Norte, corredor estratégico para o comércio exterior brasileiro.

Por isso, a expansão da infraestrutura portuária do Porto de Santana; a criação de novos píers e silos de armazenagem; e dragagem no canal de acesso é necessário para impulsionar a integração socioeconômica, e aproximar o Amapá de centros globais de consumo e estimular políticas públicas voltadas para modernização da infraestrutura, tecnologia e incentivo à bioeconomia.

Desse modo, a integração regional dos portos do Arco Norte torna-se um elemento fundamental para promover o desenvolvimento econômico da região, o crescimento da movimentação de mercadorias para exportação e importação nos portos que compõem esse projeto, bem como para estimular investimentos públicos e privados. Além disso, essa integração disponibiliza múltiplos modais logísticos para o transporte de cargas oriundas de diversas regiões do Brasil até os portos, o que se reflete na redução dos custos operacionais.

Como exemplo, destaca-se a criação da nova rota comercial entre o Brasil e a China, denominada Canal Dourado, que surgiu em razão da infraestrutura logística voltada ao escoamento de produtos, possibilitando a otimização do tempo e a redução de custos em até 30% em relação ao escoamento realizado pelos portos do Sul e Sudeste. Vale ressaltar que esse avanço beneficia diversos setores econômicos brasileiros, como o agronegócio e a mineração, assim como, promove a geração de renda local que impacta no desenvolvimento e crescimento econômico do estado do Amapá.

Diante disso, o presente trabalho buscou evidenciar que Porto de Santana representa um ativo estratégico para o Amapá, cujo impactos superam o comércio exterior e reflete na construção de um modelo de desenvolvimento que articula crescimento econômico, integração regional e projeção internacional.

Em suma, sugere-se que pesquisas futuras possam aprofundar a discussão do tema sobre a eficiência logística do porto em comparação com outros portos do Arco Norte, bem como analisem o impacto socioambiental de sua expansão e as possibilidades de diversificação das atividades econômicas a partir de sua infraestrutura. Também pretende-se que debate acadêmico e fortaleça a atração de subsídios adicionais das entidades públicas e governamentais para a formulação de políticas públicas e estratégias de desenvolvimento voltadas não apenas ao Amapá,

mas também à inserção mais competitiva da Amazônia no cenário econômico global.

REFERÊNCIAS

AGROPÓS. *Silos de armazenagem: importância e os tipos!*. Blog AGROPÓS, 16 ago. 2022. Disponível em: <https://agropos.com.br/silos-de-armazenagem/>. Acesso em: 24 maio 2025.

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Audiência Pública nº 119: Terminal MCP03 – Seção A – Apresentação. Brasília: ANTAQ. Disponível em: http://web.antaq.gov.br/Sistemas/WebServiceLeilao/DocumentoUpload/Audiencia%20119/MCP03_Secao_A_Apresentacao.pdf. Acesso em: 23 jul. 2025.

BELLINGIERI, Julio Cesar. Teorias do desenvolvimento regional e local: uma revisão bibliográfica. RDE-Revista de Desenvolvimento Econômico, v. 2, n. 37, p.6-34, 2017. Disponível em: <https://revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/view/4678> . Acesso em: 03 jul. 2025.

BRASIL, Ministério de Portos e Aeroportos. *Governo Federal oficializa arrendamento do Porto de Santana (AP) e anuncia investimentos milionários*. Brasília: Ministério de Portos e Aeroportos, 13 fev. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/02/governo-federal-oficializa-arrendamento-do-porto-de-santana-ap-e-anuncia-investimentos-milionario>. Acesso em: 24 maio 2025.

BRASIL, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. *Quintella participa de encontro sobre o Arco Norte em Santarém*. Publicado em 23 jun. 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/quintella-participa-de-encontro-sobre-o-arco-norte-em-santarem>. Acesso em: 24 maio 2025.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Relatório – Corredores logísticos soja/milho (v. 1.2). Brasília: Secretaria de Transportes, 2017. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio_corredores_logisticos_sojamilho_v1-2.pdf. Acesso em: 13 nov. 2025.

BRASIL, Ministério da Agricultura e Pecuária. Exportações do agronegócio ultrapassam US\$ 153 bilhões no acumulado de 2024. Brasília: MAPA, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/exportacoes-do-agronegocio-ult-rapassam-us-153-bilhoes-no-acumulado-de-2024>. Acesso em: 30 maio 2025.

BRASIL, Ministério da Infraestrutura. *Portos Organizados: fichas PDF*. Brasília: Ministério da Infraestrutura, 2025. Disponível em:

<https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/portos-fichas-pdf>. Acesso em: 13 Jun. 2025.

BRASIL, Portos e Aeroportos. Nova rota marítima direta entre China e Brasil fortalece comércio e impulsiona desenvolvimento no Norte e Nordeste. Brasília: Portos e Aeroportos, 17 abr. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/04/nova-rota-maritima-direta-entre-china-e-brasil-fortalece-comercio-e-impulsiona-desenvolvimento-no-norte-e-nordeste>. Acesso em: 30 maio 2025.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Crescimento e desenvolvimento econômico. Notas para uso em curso de desenvolvimento econômico na Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas. Jun, 2008. Disponível em: <http://cmpdi.sites.uff.br/wp-content/uploads/sites/269/2020/01/TEXT0-B%C1SICO-A-ULA-6-Crescimento-E-Desenvolvimento.pdf>. Acesso em: 3 jul. 2025.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. *O conceito histórico de desenvolvimento econômico*. 2008. Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/papers/2008/08.18.ConceitoHist%C3%B3ricoDesenvolvimento.31.5.pdf>. Acesso em: 3 jul. 2025.

BUENO, Sinara. *Calado do navio: o que é?* [Imagem]. Fazcomex, 11 mar. 2025. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/comex/calado-do-navio-o-que-e/>. Acesso em: 24 maio 2025.

CASTRO, Merivan Teixeira; SILVA, Romayanne Alves da. Estudos dos Impactos da Logística 4.0 aplicados à Logística Portuária. Trabalho de Conclusão de Curso (Engenharia de Produção) – Instituto Vale do Cricaré. São Mateus, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ivc.br/handle/123456789/349>. Acesso em: 24 jun. 2025.

CDSA - Docas de Santana, 2025. Disponível em: <https://www.docasdesantana.com.br/docas-de-santana/institucional/breve-resumo-do-porto.html?view=article&id=673:sobre-a-cdsa&catid=61>. Acesso em: 10 ag. 2025.

CDSA – Companhia Docas de Santana. *Informações técnicas do Porto de Santana*. Santana, 2022.

DA SILVA, Álisson Sousa. Avaliação do desempenho portuário do Porto de Santana no contexto do Projeto Arco Norte através da Análise Hierárquica de Processo – AHP. 2023. Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Engenharia Naval, Instituto de Tecnologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2023. Disponível em:

https://ppgenav.propesp.ufpa.br/ARQUIVOS/dissertacoes/2023/DISSERTA%C3%87%C3%83O%20%28VERS%C3%83O%20FINAL%29_Alisson%20Silva.pdf?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 10 jun. 25.

DA SILVA, Álisson Sousa; TOBIAS, Maisa Sales Gama. A viabilidade do Porto de Santana no contexto do Projeto Arco Norte e seus condicionantes. 2022. Disponível em:

https://www.academia.edu/download/112721572/A_viabilidade_do_Porto_de_Santana_Submission_final.pdf. Acesso em: 20 maio 2025.

COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE – CIPS. *Glossário Portuário*. Ipojuca, PE: CIPS, 2017. Disponível em: https://www.suape.pe.gov.br/images/glossario_portuario/suape-glossario-portuario_01_2017.pdf. Acesso em: 6 nov. 2025.

GOULD, D. M.; RUFFIN, R. J. *What determines economic growth?* Economic and Financial Policy Review, Federal Reserve Bank of Dallas, v. 2, n. 4 (Apr.), p. 25-40, 1993. Disponível em:

https://www.researchgate.net/profile/Roy-Ruffin/publication/5029896_What_Determines_Economic_Growth/links/54dbfb440cf2a7769d9484e3/What-Determines-Economic-Growth.pdf?sg%5B0%5D=started_experiment_milestone&origin=journalDetail. Acesso em: 3 jul. 2025.

IBGE- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Amapá: Cidades e Estados. *Censo demográfico 2022*. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ap.html> . Acesso em: 24 Jul. 2025.

IEAP- Instituto de Pesquisas Científicas e Tecnológicas do Estado do Amapá . *Fenômeno das Marés*. Disponível em: http://www.iepa.ap.gov.br/pnopg/Fenomeno_Mares.htm. Acesso em: 6 nov. 2025.

KLIKSBERG, Bernardo. Capital social y cultura. Revista de la CEPAL, v. 69, p. 85, 1999. Disponível em: https://puntosdecultura.pe/sites/default/files/Lecturas%20recomendadas%20para%20el%20taller_Promoci%C3%B3n%20cultural%20a%20trav%C3%A9s%20de%20las%20TICS.pdf. Acesso em: 3 jul. 2025.

LEFF, Nathaniel H. Desenvolvimento econômico e desigualdade regional: origens do caso brasileiro. Revista Brasileira de Economia, Rio de Janeiro, v. 26, n. 1, p. 3-22, 1972. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rbe/article/download/69/2886>. Acesso em: 23 jun. 2025.

MACEDO, Fernando César de; PORTO, Leonardo. Existe uma política nacional de desenvolvimento regional no Brasil? *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, Taubaté, v. 14, n. 2, p. 605-631, jan/2018. Disponível em: <https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/3639/681>. Acesso em: 02 jun. 2025.

MADUREIRA, Eduardo Miguel Prat. Desenvolvimento regional: principais teorias. *Théma et Scientia*, [s. l.], v. 12, p. 117–134, dez. 2015. Disponível em: <https://themaetscientia.fag.edu.br/index.php/RTES/article/view/671/764> . Acesso em: 23 Jun. 2025.

MODAL CONNECTION. Maiores profundidades dos portos brasileiros para calados de navios. *Modal Connection*, [s.d.]. Disponível em: <https://modalconnection.com.br/artigos/maiores-profundidades-dos-portos-brasileiros-para-calados-de-navios/>. Acesso em: 17 nov. 2025.

OLIVEIRA, Gilson Batista de; LIMA, José Edmilson de Souza. Elementos endógenos do desenvolvimento regional: considerações sobre o papel da sociedade local no processo de desenvolvimento sustentável. *Revista da FAE*, Curitiba, v. 6, n. 2, p. 29–37, mai./dez. 2003. Disponível em: <https://revistafae.fae.edu/revistafae/article/view/462/357>. Acesso em: 23 Jun. 2025.

OLIVEIRA, Gilson Batista de. Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento. *Revista da FAE*, Curitiba, v. 5, n. 2, 30 jan. 2017. Disponível em: <https://revistafae.fae.edu/revistafae/article/view/477>. Acesso em: 24 jul. 2025.

PLANO MESTRE, Complexo Portuário de Santana, 2017. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/centrais-de-conteudo/pm17-pdf>. Acesso em: 02 maio 2025.

PORTO, Paulo Costacurta de Sá; SOUZA FILHO, Vladimir José de. Porto e desenvolvimento regional: análise de concorrência do Porto de Santos entre 2010 e 2019. *DRd – Desenvolvimento Regional em debate*, [S. l.], v. 14, p. 133–148, maio 2024. Disponível em: <https://www.periodicos.unc.br/index.php/drd/article/view/3656>. Acesso em: 19 jun. 2025. DOI: 10.24302/drd.v14.3656.oliveira

Potenza Transportes. *O que é barcaça de transporte*. Campo Grande, MS: Potenza Transportes, 2025. Disponível em: <https://potenzatransportes.com/glossario/o-que-e-barcaça-de-transporte/>. Acesso em: 6 nov. 2025.

ROCHA, William Monteiro et al. Relações internacionais em cidades amazônicas: atuação e inserção internacional de Belém e Manaus (1997-2012). 2013. Disponível em:

https://www.academia.edu/download/103099650/Dissertacao_RelacoesInternacionaisCidades.pdf. Acesso em: 06 out. 2025.

SANTANA (AP). PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA. *Brasil e China inauguram rota marítima direta com passagem pelo Porto de Santana*. Santana: Prefeitura Municipal de Santana, 15 abr. 2025. Disponível em: <https://santana.ap.gov.br/brasil-e-china-inauguram-rota-maritima-direta-com-passage-m-pelo-porto-de-santana/>. Acesso em: 24 maio 2025.

SANTANA (AP). PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTANA. Porto de Santana alcança movimentação recorde impulsionado por commodities agrícolas. 2024. Disponível em: <https://santana.ap.gov.br/porto-de-santana-alcanca-movimentacao-recorde-impulsionado-por-commodities-agricolas/>. Acesso em: 12 abr. 2025.

SARDINHA, Jocianny Carla da Silva. *Complexo portuário de Santana, Amapá, Brasil: o uso e o efeito de políticas territoriais*. 2022. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Amapá, Macapá, 24 ago. 2022. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Jocianny-Sardinha/publication/369514208_COMPLEXO_PORTUARIO_DE_SANTANA_AMAPA_BRASIL_O_USO_E_O_EFEITO_DE_POLITICAS_TERRITORIAIS/links/641eef9366f8522c38d29e68/COMPLEXO-PORTUARIO-DE-SANTANA-AMAPA-BRASIL-O-USO-E-O-EFEITO-DE-POLITICAS-TERRITORIAIS.pdf. Acesso em: 03 jul.2025.

SENNÁ, Adriano et al. Benefícios da Intermodalidade para o custo logístico no fluxo de exportação de grãos pelo Porto de Santos. 2025. Disponível em: <https://repositorio.itl.org.br/jspui/handle/123456789/778>. Acesso: 12 nov. 2025.

SILVA, Marcelle Ivie Costa; BARBOSA, Lisa Stephane Souza; SOUZA, Karla Priscila Vale de; GOMES, Bárbara Soares; ANTUNES, Caroline Moura. O “Efeito China” e a crescente demanda por commodities produzidas na Amazônia Brasileira. *Ambiente: Gestão e Desenvolvimento*, [S. l.], v. 13, n. 2, p. 64-80, 2020. DOI: 10.24979/ambiente.v13i2.762. Disponível em: <https://periodicos.uerr.edu.br/index.php/ambiente/article/view/762>. Acesso em: 3 jul. 2025.

SCHUMPETER, Joseph A. Teoria do desenvolvimento econômico. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961. Disponível em: <http://www.seccri.com.br/arquivos/1280972354.pdf>. Acesso em: Acesso em: 3 jul. 2025.

SPRENGER, Leandro. Capacidade de navio graneleiro. FazComex. 2025. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/comex/capacidade-de-navio-graneleiro/>. Acesso em: 17 nov. 2025.

SPRENGER, Leandro. Dados das exportações para a China em 2024: 10 itens mais vendidos. 2025. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/comex/dados-das-exportacoes-para-a-china-em-2024/>. Acesso em: 13 jun. 2025.

TAVARES, Gabriela de Oliveira. A relação dos indicadores de desempenho da logística portuária com os indicadores de desempenho da logística internacional. Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios, Florianópolis, v. 11, Edição Especial 2, Ago. 2018. Disponível em: <https://pdfs.semanticscholar.org/a6f7/1d1058cc15132e6b726be15be326a2da6387.pdf>. Acesso em: 12 nov. 2025.

TRANSPANEX. *O que é o Rodotrem?* Blog Transpanex, 18 maio de 2022. Disponível em: <https://transpanex.com.br/o-que-e-o-rodotrem/>. Acesso em: 13 jun. 2025.

VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval de; GARCIA, Manuel Enriquez. *Fundamentos de Economia*. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. Disponível em: https://www.academia.edu/42204883/Fundamentos_de_Economia_Marco_Antonio_S_Vasconcelos_e_Manuel_Enriquez_Garcia. Acesso em: 13 jun. 2025.

VIEIRA, Edson Trajano; DOS SANTOS, Moacir José. Desenvolvimento econômico regional—uma revisão histórica e teórica. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional, v. 8, n. 2, 2012. Disponível em: <https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/679/296> Acesso em: 6 jun. 2025.