

**UMA PERSPECTIVA DO CENÁRIO LOGÍSTICO DA CABOTAGEM NA REGIÃO AMAZÔNICA NO
MUNICÍPIO DE SANTANA/ AP**

*A PERSPECTIVE ON THE LOGISTICAL SCENARIO OF CABOTAGE IN THE AMAZON REGION IN THE
MUNICIPALITY OF SANTANA/ AP*

Ailane Silva de Almeida

Graduando em Amapá- IFAP

Ca Ailane Silva de Almeida

Graduando em Tecnólogo em Comércio Exterior – Instituto Federal do Amapá

ailanesilvadealmeida@gmail.com

Eduardo Felipe Barauna da Silva

Graduando em Tecnólogo em Comércio Exterior – Instituto Federal do Amapá

felipebararua@gmail.com

Sérgio Barbosa De Miranda

Docente na Universidade Federal do Amapá (Unifap),

sbmirand@yahoo.com.br

Lidiane de Vilhena Amanajás Miranda

Docente no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amapá (IFAP).

Doutorado em andamento Engenharia de Produção (UTFPR)

lidiane.miranda@ifap.edu.br

Eduardo Felipe Bararua da Silva

Resumo

O objetivo geral deste trabalho é levantar através de uma pesquisa de cunho qualitativo e investigativo a importância da cabotagem no Porto de Santana no município de Santana, Estado do Amapá, principalmente para a exportação tendo em vista a perspectiva da cabotagem. Segundo resolução da agência nacional de transportes aquaviários (Antaq), cabotagem é a navegação realizada entre portos ou pontos de um mesmo país, utilizando para isso a via marítima e as vias navegáveis interiores, ou seja, os rios e mares. A metodologia do trabalho partiu de observações e entrevistas, para a contextualização com a literatura. Como resultado os colaboradores participantes da pesquisa acreditam que as novas operações ativas (comércio da navegação por cabotagem), uma nova matriz multimodal passará a contribuir de maneira dinâmica para melhores negócios das companhias investidoras que priorizará uma maior eficiência das operações de exportação no país.

Palavras-chave: Portos; Exportação; Importação; Navegação; Docas de Santana.

Abstract

The general objective of this work is to raise, through qualitative and investigative research, the importance of cabotage in the Port of Santana in the municipality of Santana, State of Amapá, mainly for export, taking into account the perspective of cabotage. According to a resolution from the national waterway transport agency (Antaq), cabotage is navigation carried out between ports or points in the same country, using sea routes and inland waterways, that is, rivers and seas. The work methodology was based on observations and interviews, for contextualization with the literature. As a result, employees participating in the research believe that the new active operations (coast shipping trade), a new multimodal matrix will dynamically contribute to better business for investing companies that will prioritize greater efficiency in export operations in the country.

Keywords: Ports; Export; Import; Navigation; Santana Docks.

INTRODUÇÃO

O Brasil possui diversos portos, o qual é comandado em grande parte pela esfera pública via Ministério do Transporte, dependendo de sua localização e a sua estrutura, o mesmo torna-se viável para as atividades como exportação e importação, destacando o Rio Amazonas, o Brasil possui 8,5 mil km de costa navegável, o que favorece o transporte aquaviário que, em se tratando da Região Norte, torna-se o mais significativo, dada a extensão das bacias hidrográficas (Silva, 2023), os portos são elementos de suma importância para a economia de um país, pois são as principais portas de entrada e saída do comércio, tanto interno como externo. (Alfredini & Arasaki, 2009).

O Porto de Santana situado no município de Santana no estado do Amapá é gerenciado pela Companhia Docas de Santana, uma empresa de direito privado vinculada à Prefeitura do município. Contudo, o porto de Santana, na perspectiva do comércio exterior possui uma localização geograficamente privilegiada e marcado principalmente por ter uma estrutura que viabiliza uma integração de atividades, de interesse mútuo (CDSA, 2023).

O sancionamento do Projeto de Lei 4.199/2020, que institui o programa de estímulo ao transporte por Cabotagem, também conhecido como “BR do Mar”, tem objetivo da redução no valor do frete (Brasil, 2020), permitindo o incentivo da Cabotagem como prática de transporte, pelo governo federal (Silveira Júnior & Nunes 2022).

A navegação de cabotagem se caracteriza por ser uma grande oportunidade para o contexto brasileiro (Moura & Botter, 2011), tornando mais eficiente seu sistema de transporte, seja no aspecto econômico, quanto no ambiental, cultural e social (Silveira Júnior, 2020; Soares, 2019). por sua grande capacidade operacional, a cabotagem pode ser destacada como uma relevante oportunidade para remover principais gargalos de movimentação de mercadorias presentes no Brasil.

O processo metodológico partiu de um levantamento de dados com colaboradores que trabalham no âmbito do porto de Santana, através de questionários, e contextualização com a literatura, desenvolvido por meio de pesquisa bibliográfica para subsidiar as informações desenvolvidas neste trabalho, e através de uma abordagem qualitativa, possibilitou uma descrição dos fatos que alinharam com a fase exploratória, que destacam autores como Abreu & Benigno (2021) e Dezin & Lincoln (2006).

O objetivo geral deste trabalho é levantar através de uma pesquisa de cunho qualitativo e

investigativo a importância do Porto de Santana no município de Santana, estado do Amapá, principalmente para a exportação tendo em vista a perspectiva da cabotagem.

LOGÍSTICA E SUAS ATUAÇÕES

A logística é apontada como atividade inerente das forças armadas (Ballou, 2006), e que sofreu expansão devido abordar conceitos e termos de aquisição, manutenção e transporte de materiais bélicos e de pessoal. O conhecimento sobre logística abrange-se na área de gestão (Russi, 2021), trazendo visão de análise de custos e fatores relativos à distribuição de materiais.

Na década de 1960 as empresas passaram a adotar os métodos de planejamento logísticos em seus processos fabris, substituindo a ênfase na eficiência pela ênfase na eficácia e na satisfação do cliente (Alvarenga, 2000). A logística caminha rigorosamente por meio de processos e atividades executadas sequencialmente, em cada empresa e em todas as empresas que, juntas, formam uma cadeia até chegar ao cliente final (Salgado, 2023).

Na década de 70 ocorreu sobretudo, os tempos de permanência dos navios nos portos e para conseguir agilizar a movimentação da carga em termos gerais através da rede de distribuição, exigiu novos métodos e técnicas da logística, ampliando conceitos e englobando classificação de para todos os tipos de transporte (Garcia, 2023).

O objetivo de tratar o tema logística de modo mais definido e abrangente, estabelece uma das vertentes da cadeia de suprimentos (SCM) (Ballou, 2006). De modo geral, o conceito de SCM é dado pelo conjunto de todo o processo produtivo das organizações, que incorpora desde a produção da matéria-prima até à entrega do produto no consumidor final, envolvendo várias empresas e pessoas no processo.

As atividades logísticas incluindo desde a gestão de transporte (transporte de entrada e transporte de saída), gestão da frota, gestão da armazenagem, gestão de materiais e seu manuseamento, gestão da resposta a encomendas, desenho da rede logística, gestão de inventários, planejamento do abastecimento e da procura e gestão dos prestadores de serviços logísticos (Ballou, 2006), possibilita entender sobre diversas perspectivas e/ou áreas e instituições que, direta ou indiretamente, com ela convive e/ou trabalha (De Carvalho & Cardoso, 2002).

A integração dos processos logísticos, busca preencher as lacunas que relacionam a abrangência e a eficiência dos processos produtivos, numa convergência de conceitos. Permitindo definir logística simplesmente sobre seus gargalos, pelas vantagens e desvantagens em seu uso e pela sua contribuição ao mercado.

PORTOS E SUA CONEXÃO DO COMÉRCIO NACIONAL E INTERNACIONAL

Portos são unidades construídas para favorecer a movimentação de cargas e passageiros em áreas distantes (Bueno, 2023). Os portos possuem um papel de destaque, já que compõem a responsabilidade de movimentação de grande parte das mercadorias nacionais e internacionais (Sardinha & Lomba, 2021).

Os portos são elementos de extrema importância para a economia de um país, pois são as principais portas de entrada e saída do comércio exterior, uma vez que é um ponto de passagem da maior parte das mercadorias (Silveira Júnior et al., 2023).

Falcão & Correia (2012) acreditam que os portos são considerados um elo na cadeia de transporte, neste sentido sua fundamental finalidade é propiciar o desenvolvimento econômico por meio do escoamento de pessoas, bem como de bens e mercadorias, para que enfim ocorra a movimentação da economia.

Em 1993, foi promulgada a Lei 8.630, denominada de Lei de Modernização dos Portos, que atribui à União o direito de explorar o porto organizado, diretamente ou mediante concessão sempre precedida de licitação (Brasil, 1993), essa lei subdividiu as instalações portuárias em públicas e privadas, sendo que as instalações portuárias de uso privativo se dividiram em duas modalidades, exclusiva e mista (Dalto & Victorino, 2008).

A nova lei (Lei 14.047/20) promove uma minirreforma na legislação, acolhendo sugestões do mercado (Brasil, 2020). Esta nova estrutura estabelecida pela Lei de Modernização Portuária contribui para o avanço dos portos brasileiros em relação aos conceitos de infraestrutura, planejamento e gestão portuária (Barros & Barros, 2013).

A eficiência e a dinâmica de um porto não se limitam apenas às instalações e à capacidade dos navios, mas principalmente ao seu entorno, dadas as atividades produtivas que fazem uso dos seus serviços (Machado, 2023). A dinâmica portuária e as mudanças nos métodos das operações portuárias sempre estiveram associadas à reorganização mundial dos espaços produtivos e ao surgimento de dinâmicas comerciais específicas (Monié & Vidal, 2006).

A utilização dos portos ultrapassou o ponto de vista técnico e operacional, tornando-se um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento (Merk & Dang, 2012), novas demandas foram colocadas sobre os portos, resultando em mudanças no sistema portuário mundial e nas cidades com portos. O governo cria em 2001 a Agência Nacional de Transportes Aquáticos - ANTAQ, órgão regulador e fiscalizador das concessionárias privadas (Lima, 2017).

Porto de Santana/AP

O Complexo Portuário de Santana (Sardinha, 2023), conhecido atualmente por Porto de Santana, está localizado no município de Santana a margem do Rio Amazonas, no canal de Santana, em frente à Ilha de Santana a 18 km de Macapá, capital do Estado do Amapá. E devido sua localização geográfica, tem grande potencial socioeconômico, servindo como porta de entrada e saída de mercadorias. (Esmer, 2008; CDSA, 2023).

O Porto de Santana, que fica situado na foz do Rio Amazonas, é considerado estratégico para os investimentos da empresa visando o escoamento da produção de grãos colhidos no Centro-oeste. E foi inaugurado em 1957, sendo considerado o primeiro porto moderno no canal do norte do rio Amazonas, foi construído pela Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI), para atender as necessidades de escoamento da produção de manganês extraído da região central do estado do Amapá, município de Serra do Navio (Monteiro, 2003).

O gerenciamento do porto de Santana evidencia a região Norte do Brasil no mapa do comércio nacional e internacional, sendo de importante relevância para o desenvolvimento econômico do estado do Amapá (Embrapa, 2022). Na região Norte, é muito significativo a atuação do porto de Santana/AP nas conexões entre os estados do Amapá, Pará e na escala internacional (CDSA, 2023). Há uma importância política ainda maior em relação ao estabelecimento de fomentos a produção e economia local, proporcionando impulso econômico à região (Amapá, 2024).

De acordo com a Lei dos Portos (Brasil, 2013), o porto organizado é definido como um “bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária”.

A Portaria 530 que estabelece normas para alterações em contratos de arrendamento portuário e, dessa forma, regulamenta bases jurídicas sólidas para a realização de investimentos privados nos portos organizados brasileiros (Brasil, 2019).

O Projeto de Lei 4.199/2020 institui o programa de estímulo ao transporte por Cabotagem, e assim, cresceram o volume de cargas movimentadas, chegando a aumentar a movimentação de contêineres (Brasil, 2020). Isso porque, segundo o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), os fretes podem ser reduzidos se utilizarem esse tipo de transporte.

Cabotagem

A navegação de cabotagem consiste na realização de transporte feito pela costa do território nacional entre outros portos do mesmo país (Da Silva et al., 2022). De acordo com Fachinello e

Nascimento (2008) a navegação de cabotagem pode ser caracterizada como pontos positivos, como o baixo custo em referentes ao frete da carga, o qual em média é 10% menor que o modal rodoviário; reduções de impactos ambientais encontrados em transportes rodoviários (poluição sonora, poluição do ar, congestionamentos, acidentes, etc.); e o aumento da eficiência energética nacional por conta do baixo consumo de combustível quando relacionado de modo comparativo a outros modais.

No âmbito do modal aquaviário, temos a cabotagem, que segundo Neto (2013) se consiste em um tipo de transporte realizado entre portos de um único país. No Brasil normalmente ocorre na costa, mas também pode ser feita em lagos ou rios.

A definição do transporte de cabotagem é, um tema que lida com a questão da modernização portuária, do desenvolvimento da frota mercante nacional bem como da busca de um maior equilíbrio modal, com foco em reduzir o custo no Brasil e o aumento da competitividade dos produtos (Rodrigues, 2024). E na avaliação do desempenho portuário, as mais importantes variáveis no que diz respeito ao critério de eficiência é a velocidade na operação portuária, a qual é calculada a partir pelo número de contêiner movimentado por hora (Dalto & Victorino, 2008).

Autores como Vieira (2002); De Almeida Vivaldo & Júnior (2024), debatem, que a cabotagem no país se caracteriza por ser passiva, tornando-se um tema polêmico evidenciar a questão da modernização portuária. Fatores também identificados na análise estão: custos (elevados custos portuários), ordens políticas (pressão executada por meio do modal ferroviário), ordens econômicas (desenvolvimento) e os fatores de ordem social (novos empregos).

A navegação de cabotagem, no contexto brasileiro, é utilizada especificamente para o transporte de carga geral, carga de projetos e contêineres (Gonzalez & Trujillo, 2008). Neste segmento, Silveira Junior et al., (2023) discorre que uma das principais características que dificultam o desenvolvimento da cabotagem no Brasil se relaciona com baixa eficiência e produtividade dos terminais, na movimentação de contêineres, devido o desbalanceamento da matriz de transporte, bem como da legislação, fiscalização inadequada, deficiência nas estruturas das vias, carência de linhas regulares, o elevado número de tarifas, ineficiência portuária e o grande custo da estiva e a demasiada burocracia dentre outros (Assed, 2023).

METODOLOGIA

Nesta pesquisa foram utilizados, dados bibliográficos, entrevistas com observação participativa, a fim de fortalecer a temática e com isso possibilitar pesquisas futuras para outros pesquisadores sobre o Porto de Santana. A pesquisa quantitativa tem por objetivo fazer a

mensuração exata de algo, como: conhecimento, comportamentos, opiniões ou atitudes dos entrevistados.

Como aspecto metodológico para o desenvolvimento do trabalho será utilizado o método qualitativo. Para Gil, (2008), “A abordagem qualitativa possibilita estudar o que distintos autores e especialistas abordam sobre a temática, para que se tenha uma ampla compreensão sobre a pesquisa e assim se possa ter um parecer conclusivo.

Para mensurar a importância do Porto de Santana/AP, tanto para escoamento de produtos, como para o desenvolvimento do município, foi utilizado entrevistas, que foram respondidas por três pessoas: o entrevistado I - voltado para área administrativa do Porto de Santana – AP; o entrevistado II - voltado para área de gestão de empresas e o entrevistado III - atrelada à população.

Para o estudo não houve necessidade de submissão ao comite de etica , visto que devido a proposta de observação e imersão em literatura pertinente as entrevistas aos participantes forma de caráter informal e efetuadas como dialogo sobre a temática.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A importância do Porto de Santana para a exportação e a cabotagem no Amapá evidencia a região norte do Brasil no mapa do comércio nacional e internacional, sendo de importante relevância para o desenvolvimento econômico do Estado do Amapá (Tostes & Ferreira, 2016) por este “circuito ser bem perceptível nas articulações da economia local amazônica, onde ribeirinhos interagem com seu espaço e seus produtos produzidos (Porto & Theis, 2015),

O Porto de Santana/AP, foi inaugurado em 1957 o primeiro porto moderno no canal do norte do rio Amazonas (Santana/AP), foi construído pela Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI), para atender as necessidades de escoamento da produção de manganês extraído da região central do estado do Amapá, município de Serra do Navio. Está situado na foz do Rio Amazonas, é considerado estratégico para os investimentos da empresa visando o escoamento da produção de grãos colhidos no Centro-oeste (Caixeta-Filho, 2001). Um dos ganhos do porto é a redução do tempo de viagem para a Europa em relação a outros portos (Rodrigues, 2021).

Dentro deste contexto e de acordo com o relatório de desempenho da Companhia Docas de Santana (2019), a eficiência do Porto de Santana é concretizada por ainda estar até os dias atuais em atuação, principalmente pela modernização do porto e contando também com exportação de vários produtos, ampliando desta forma, através das empresas que nele atuam novas oportunidades de emprego.

Toda essa conjuntura reúne características propícias para a realização de atividade portuária de grande porte, como é desenvolvida pelas empresas multinacionais. E o desenvolvimento e a modernização dos portos brasileiros são fundamentais para o crescimento econômico do país, visto que as projeções da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), e os navios serão responsáveis por mais de 75% do transporte mundial de carga (De Campos Mello et al., 2023).

De acordo com a Embrapa (2018), a princípio a proposta da construção do porto de Santana era para escoar produtos do Amapá e a ilha de Marajó, por sua localização geográfica ser privilegiada, porém, acabou se tornando um importante porto de exportação e importação de produtos da região amazônica com capacidade física para atracamento de navios de grande porte de várias partes mundo.

No que tange para a Nova Lei dos Portos, Lei nº 12.815/2013, sua relevância se dá pelas grandes mudanças normativas que propiciaram transformações significativas nos portos, que acompanham as novas áreas acionadas pelo capital na logística do transporte e armazenamento para escoamento da exportação commodities na nova fronteira de expansão do agronegócio (Brasil, 2013).

A Logística está presente constantemente no comércio interno ou externo, pois é com ela que se inserem produtos nos mercados demandantes e onde influenciam também na formação de preços e na competitividade dos produtos comercializados. Da Silva Lopes (2023); Ballou (2006) acreditam que a intenção da logística é fazer chegar o produto certo no lugar certo na hora certa, com a qualidade assegurada e ao menor custo, ou seja, disponibilizar os bens nos mercados e pontos de consumo, em âmbito global, com a máxima eficiência, rapidez e qualidade, com custos conhecidos e controlados.

No Brasil, a logística se faz mais presente a cada ano, à medida que a economia mundial vem se tornando cada vez mais globalizada e com isso o aumento da necessidade do comércio exterior, conseqüentemente a logística passa a ter uma presença cada vez maior no comércio nacional e internacional. Ludovico (2022) acredita que a evolução nos meios de transporte e a maneira de como as mercadorias são transportadas também facilitam para que o comércio flua com mais agilidade.

Nesta perspectiva, a compreensão da existência de diversos benefícios do Porto de Santana para o Estado do Amapá e para o Município de Santana quando na fala do entrevistado II que representa a gestão de uma empresa que atua nas docas, expõe que

Primeiramente ele é considerado uns melhores portos, principalmente por conta de sua localização geográfica, o que ajuda no sentido de rapidez nas práticas de exportação e importação. Uma outra perspectiva é sua relevância econômica tanto para as empresas quanto para o desenvolvimento do Estado e do Município de Santana, gerando empregos ajudando na vida de diversas famílias (ENTREVISTADO II).

As possibilidades que a cabotagem trará para o Porto de Santana e sua relevância no cenário econômico para a região se destaca por apresentar um conceito de viabilidade econômica, sustentabilidade e segurança ambiental, sendo ele permanente nas novas empresas e cada vez mais exigido por parte dos consumidores.

56

No aspecto logístico, a navegação de cabotagem faz parte do sistema de circulação aquaviário (Fonseca, 2015), tendo como características principais: a perspectiva econômica, perspectiva temporal e perspectiva técnica (Contel, 2001). Partindo desse pressuposto as especificações do serviço de cabotagem apresentam custo-benefício, atividade lucrativa sustentável e impacto ambiental controlado, além de propor soluções às lacunas jurídicas e diplomáticas entre as regiões envolvidas com um leque de oportunidades de mercado aos empresários locais no aspecto logístico (Cavalcante, 2022).

De acordo com Lamarão (2017), uma comitiva do Grand Port da Guiana Francesa, a qual é responsável pelo estudo sobre a Cabotagem Internacional no Platô das Guianas, apresentou resultados que direcionam novas perspectivas para o desenvolvimento econômico do Estado do Amapá, bem como regiões cooperadas, por meio de novas rotas marítimas. Este estudo trouxe subsídios fundamentais para a implantação desta modalidade de transporte marítimo, levando sempre em consideração as peculiaridades da região amazônica.

Considerando a integração do Porto de Santana na Cabotagem Internacional no Platô das Guianas (Santos, 2010), o entrevistado III, atrelado a população, enfatiza sobre a importância da cabotagem para o porto de Santana, já que representa um transporte de baixo custo relativo e uma grande capacidade de carga.

caso venha se consolidar o projeto, tem tudo para ter diversos ganhos principalmente no que tange a integração nacional, pois o Estado do Amapá bem como o Porto de Santana, acaba tendo maior relevância no cenário social, fazendo com que novos olhares se direcionem para o nosso Estado. E isso pode ajudar na economia, desenvolvimento na infraestrutura dentre outros (ENTREVISTADO III).

O porto de Santana/AP foi projetado, principalmente para o atendimento do projeto de desenvolvimento da região, sendo previstas ações para exportação de café, cacau, dendê, plantação de cana de açúcar, pesca de camarão, exploração de madeira e demais coisas, como por exemplo, pinus em toras ou em cavacos e para a produção de celulose e papel (Sardinha & Lomba, 2022).

De acordo com Bertoloto e Mello (2011), o porto se caracteriza por ser um elo na cadeia de transporte, deste modo, sua principal finalidade é propiciar o desenvolvimento econômico de uma região por meio do escoamento de pessoas, de bens e de mercadorias e conseqüentemente, movimentar a economia. O termo cabotagem frequentemente está vinculado às políticas públicas que visam estabelecer mecanismos protecionistas para as empresas aéreas nacionais dos respectivos Estados (Fonseca, 2015), o entrevistado I que trabalha na área administrativa do porto de Santana destaca que

existem diversas políticas públicas voltadas para o porto, como por exemplo políticas pública voltadas para as atividades econômicas geradora de emprego e renda; políticas voltadas para a proteção do meio ambiente e para melhorias nos serviços de utilidade pública (ENTREVISTADO I).

Os Transportes de carga geral em contêineres nas conexões com a região amazônica existem com intuito de facilitar o deslocamento de pessoas e bens no contexto espaço e tempo. Neste sentido, torna-se importante considerar seus principais objetivos: a promoção do desenvolvimento socioeconômico, rompimento de barreiras, possibilitando assim o escoamento e a comercialização de bens e serviços (Teixeira, 2007).

Os investimentos em terminais na Amazônia constituem ações que visam avanços na área de logística global, estratégia evidenciada no Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH) (ANTAQ, 2013). O planejamento estratégico, concebido e implementado pelo governo brasileiro, objetiva estabelecer novas ligações e pontos de mediação para intensificação de trocas comerciais, justamente com o intuito de gerar lucros e geração de empregos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho foi notório a grande importância dos Portos no Brasil, de modo que são considerados um elo na cadeia de transporte, a relevância do Porto de Santana, volta se principalmente por conta de sua posição geográfica privilegiada, tornando-se uma das cruciais rotas marítimas de navegação, possibilitando uma conexão com portos de outros continentes, bem como proximidade com o Caribe, Estados Unidos e União Europeia, sendo porta de entrada e saída da região amazônica.

Argumentou-se que os portos têm como objetivo principal proporcionar o desenvolvimento econômico através do escoamento de pessoas, mercadorias, resultando na movimentação da economia. Os autores que embasaram essa pesquisa, no tocante da importância dos Portos, entram em consonância em afirmar que a existência dos transportes diz respeito a facilitação e o deslocamento de pessoas e bens no espaço e tempo, promovendo o desenvolvimento

socioeconômico bem como o rompimento de barreiras (Santos et al., 2008).

Enfatizou-se a cabotagem, a qual vem crescendo cada vez mais nos mercados de cargas no Brasil no cenário da política e da economia do país. E um dos moldes que favorecem ou desfavorecem a utilização deste já vem sofrendo alterações ao longo dos anos, como a taxa de câmbio, a qual não favorece de forma elevada os custos via cabotagem na atualidade.

O Porto de Santana evidencia a região Norte do Brasil no mapa do comércio nacional e internacional, sendo de importante relevância para o desenvolvimento econômico do Estado do Amapá, mesmo diante das limitações atreladas as infraestruturas precária e de operações lentas e burocráticas. Mas ganhou grande impulso de crescimento através da prática de cabotagem.

REFERÊNCIAS

- Abreu, E. S. D., & Feio, P. H. B. (2021). Impactos resultantes da expansão das monoculturas de soja e eucalipto entre 2010 a 2019 na bacia do rio Macacoari, Estado do Amapá–AP.
- Alfredini, P., & Arasaki, E. (2009). Obras e gestão de portos e costas: a técnica aliada ao enfoque logístico e ambiental.
- Alvarenga, A. C., & Novaes, A. G. N. (2000). Logística aplicada: suprimento e distribuição física. Editora Blucher.
- Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários.(2023). PNIH. <https://www.gov.br/antag/pt-br> – Recuperado de <http://pdris.seplan.to.gov.br/index.php/transporte-e-logistica-estrategias/167-plano-nacional-de-integracao-hidroviaria-pnih#:~:text=O%20Plano%20Nacional%20de%20Integra%C3%A7%C3%A3o,%C3%A1reas%20prop%C3%ADcias%20para%20instala%C3%A7%C3%B5es%20portu%C3%A1rias>
- Assed, G. (2023). BR DO MAR: TRAJETÓRIA E PERSPECTIVAS PARA A REGULAÇÃO DA CABOTAGEM NO BRASIL. Revista Paradigma, 32(1), 189-208.
- Ballou, R. H. (2006). A evolução e o futuro da logística e do gerenciamento da cadeia de suprimentos. Production, 16, 375-386.
- Barros, C. F. D. S., & Barros, C. M. (2013). Suitability of Brazilian ports to international standards of port needs: a case study in the port of Salvador. Journal of Transport Literature, 7, 23-49.
- Bertoloto, R. F. (2010). Eficiência de portos e terminais privativos brasileiros com características distintas.
- BUENO, Sinara. Tipos de portos. Fazcomex. (2023). Recuperado de <https://www.fazcomex.com.br/comex/tipos-de-portos/>
- Caixeta-Filho, J. V. (2001). Competitividade do transporte no agrusiness brasileiro. Transporte e logística em sistemas agroindustriais. São Paulo: Atlas.
- Cavalcante, A. Estratégia e Comunicação. Cabotagem: Governo do Amapá firma parceria para navegação comercial com empresa da Guiana Francesa. (2022). Recuperado de <https://www.alcilenecavalcante.com.br/empreendedorismo/cabotagem-governo-do-amapa-firma-parceria-para-navegacao-comercial-com-empresa-da-guiana-francesa>
- CDSA- Companhia Docas de Santana. (2019). Recuperado de <https://www.docasdesantana.com.br/index.php/o-porto/institucional>
- Contel, F. B. (2021). Os sistemas de movimento do território brasileiro. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.
- da Silva Lopes, J. L. (2023). Arena pública, colonialidade e resistência em um território amazônico: o Fórum de Desenvolvimento Sustentável das Ilhas de Belém-PA. Editora Dialética.

- da Silva Sardinha, J. C., Lomba, R. M., & Porto, J. L. R. (2021). Complexo portuário de Santana (Amapá-Brasil): da interação regional à conexão internacional. *Geopolítica e Integração Regional na América Latina*, 111.
- da Silva, JMVB, Ferreira, LMD, & Soares, JAB (2022). Delineando políticas públicas de cabotagem marítima para o sistema de transportes brasileiro. *Jornal de Assuntos Marítimos da WMU*, 21 (4), 519-547.
- Dalto, E. J., & Victorino, D. R. (2008). Impactos da lei 8.630 sobre a infra-estrutura de terminais de contêineres e na viabilização da navegação de cabotagem no Brasil. *Transportes*, 16(1).
- de Abreu Monteiro, M. (2008). A ICOMI no Amapá: meio século de exploração mineral. *Novos cadernos NAEA*, 6(2).
- de Almeida Vivaldo, E., & Júnior, A. S. (2024). Analysis of barriers related to the costs incident about the cargo transportation by cabotage. *OBSERVATÓRIO DE LA ECONOMÍA LATINOAMERICANA*, 22(2), e3121-e3121.
- de Campos Mello, F., Fortes, A. R. S., & de Paiva Morais, G. (2023). O processo de acessão do Brasil à OCDE ao final do governo Bolsonaro. *Conjuntura Austral*, 14(66), 7-14.
- de Carvalho, J. M. C., & Cardoso, E. G. (2002). *Logística*. Sílabo.
- de Morais Machado, E. (2023). Perspectiva de uma nova geografia portuária brasileira: avanços, recuos e permanências do setor portuário nacional depois dos anos 2000. *GEOUSP Espaço e Tempo (Online)*, 27 (1).
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2006). *O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens*. Artmed.
- Embrapa - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. Sistema de Inteligência Territorial Estratégica da Micrologística Agropecuária Brasileira. Porto de Santana (2023). Recuperado de https://www.embrapa.br/macrologistica/exportacao/porto_santana
- Esmer, S. (2008). Performance measurements of container terminal operations.
- Fachinello, A. L., & Nascimento, S. P. (2008). Cabotagem como alternativa para o transporte de carnes da região Sul para o Norte/Nordeste brasileiro: um estudo de caso. *Revista de Economia e Sociologia Rural*, 46, 969-988.
- Falcão, V. A., & Correia, A. R. (2012). Eficiência portuária: análise das principais metodologias para o caso dos portos brasileiros. *Journal of Transport Literature*, 6, 133-146.
- Fonseca, R. O. (2015). A navegação de cabotagem de carga no Brasil. *Mercator (Fortaleza)*, 14, 21-46.
- García, L. A. M. (2023). *Logística del transporte y distribución de carga*. Ecoe Ediciones.
- Gil, A. C. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. Editora Atlas SA.
- Júnior, A. S. (2020). *Cabotagem brasileira: uma abordagem multicritério*. Editora Appris.
- Júnior, A. S., Nunes, R. R., de Jesus, B. S., Arcanjo, J. A., dos Santos, J. V., & dos Santos, N. G. (2023). Cabotagem brasileira: avaliação do segmento de carga containerizada. *Revista de Gestão e Secretariado (Management and Administrative Professional Review)*, 14(1), 505-542.
- Lamarão, A. Estudo de cabotagem apresenta novos caminhos para o desenvolvimento econômico no Amapá (2017). Recuperado de <https://www.portal.ap.gov.br/noticia/2709/estudo-de-cabotagem-apresenta-novos-caminhos-para-o-desenvolvimento-economico-no-amapa>
- Lei 8630 de 25 de fevereiro de 1993. Lei de Modernização dos Portos. Recuperado de <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1993/lei-8630-25-fevereiro-1993-363250-norma-pl.html>
- Lei Nº 12.815 De 5 De Junho De 2013. Recuperado de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm
- Lima, H. A. M. (2017). *Regulação do transporte aquaviário: o caso da hidrovía Solimões-Amazonas*.
- Ludovico, N. (2023). Estratégia adaptativa: disruptura dos modelos de negócios globais das empresas brasileiras, causados pela pandemia no período de 2020 a 2022. RECIMA21-

Revista Científica Multidisciplinar-ISSN 2675-6218, 4(1), e412616-e412616.

Merk, O. e Dang, TT (2012). Eficiência dos portos mundiais em contêineres e cargas a granel (petróleo, carvão, minérios e grãos).

Monié, F., & Vidal, S. M. D. S. (2006). Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *Revista de Administração Pública*, 40, 975-995.

Moura, D. A., & Botter, R. C. (2011). O transporte por cabotagem no Brasil-potencialidade para a intermodalidade visando a melhoria do fluxo logístico. *Revista Produção Online*, 11(2), 595-617.

Neto, N. J. C. A influência da cultura organizacional e local no processo de internacionalização. *Tópicos em Administração* Volume 45, 91.

Portal do governo. AMAPÁ. Desenvolvimento econômico. (2024). Recuperado de <https://www.portal.ap.gov.br/programa/1409/desenvolvimento-economico>

Portaria Nº 530, De 13 De Agosto De 2019 Recuperado de <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-530-de-13-de-agosto-de-2019-210511731>

Porto, J. L. R., & Theis, I. M. (2015). Circuitos da Economia na fronteira amapaense: um híbrido de subsistemas para a sua reorganização espacial. *Labor e Engenharia*, 9(2), 101-114.

Projeto de Lei Nº4199/2020. Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (conhecido como BR do Mar). Recuperado de <https://www.congressonacional.leg.br/materias/materias-bicamerais/-/ver/pl-4199-2020>

Rodrigues, E. C. C. (2021). Evaluation of operating conditions of cargo transportation by cabotage in Brazil: A multicriteria approach from the shipowners' point of view. *Research, Society and Development*, 10(8).

Rodrigues, M. I. D. M. (2024). Desenvolvimento de um Programa de Melhoria Contínua num Centro Logístico.

Russi, L. S. (2021). Fundamentos De Logística E Distribuição Física Internacional. Clube de Autores.

Salgado, T. T. (2023). Logística: práticas, técnicas e processos de melhorias. Editora Senac São Paulo.

Santos, E. R. C. (2010). Grandes projetos amazônicos e configuração geográfica do Amapá. Interações fronteiriças no Platô das Guianas: novas construções, novas territorialidades. Macapá: Ed. Publit, 45-72.

Santos, S. et. al. (2008). Qualidade e Produtividade nos Transportes. São Paulo: Cengage Learning.

Sardinha, J. C. D. S., & Lomba, R. M. (2022). Transformações territoriais recentes no Complexo Portuário Amapaense-Amapá-Brasil. *Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasileira de geografia*, (57).

Silva, J. B. (2024). Adaptação da cadeia de suprimentos das empresas no PIM em resposta aos impactos da COVID-19.

Silveira Junior, A., & Nunes, R. R. (2022). Assessment of the Satisfaction Level of Users of Brazilian Cabotage—Containerized Cargo Segment. *Sustainability* 2022, 14, 12177.

Soares, J. A. B. (2019). Cabotagem como complemento na matriz de transportes: uma análise dos desafios para seu crescimento no sistema de transportes brasileiro no século 21 (Master's thesis).

Teixeira, K. M. (2007). Investigação de opções de transporte de carga geral em contêineres nas conexões com a região amazônica (Doctoral dissertation, Universidade de São Paulo).

Tostes, J. A., & Ferreira, J. F. D. C. F. (2016). O corredor transfronteiriço entre o Amapá (BR) e a Guiana Francesa (FR). *Revista de Geopolítica*, 7(1), 152-170.

Trujillo, L. (2008). Reformas e eficiência das infraestruturas nos portos de contentores de Espanha. *Pesquisa em Transporte Parte A: Política e Prática*, 42 (1), 243-257.

Vieira, G. B. B. (2002). Transporte internacional de cargas. *Aduaneiras*.

Informações do Artigo / Article Information

Recebido em: 1º de março de 2024

Received on March 1th, 2024

Aprovado em: 27 de maio de 2024

Accepted on May 27th, 2024

Publicado em: 30 de junho de 2024

Published on June 30th, 2024

Conflitos de Interesse: Os(as) autores(as) declararam não haver nenhum conflito de interesse referente a este artigo.

Conflict of Interest: None reported.

Avaliação do artigo: Artigo avaliado por pares.

Article Peer Review: Double review.

Agência de Fomento: Não tem.

Funding: No funding.

Como citar este artigo / How to cite this article

APA

Almeida, A. S. et al. (2024). Uma perspectiva do cenário logístico da cabotagem na região amazônica no município de Santana/ AP. *Rev. Mult. Amapá - REMAP*, 4 (1), 22-38.

ABNT

Almeida, A. S. et al. Uma perspectiva do cenário logístico da cabotagem na região amazônica no município de Santana/ AP. *Rev. Mult. Amapá - REMAP*, Macapá, v. 4, n.1, 2024.



Esta obra está licenciada com uma licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional.