

# O PORTO DE SANTANA NO ESTADO AMAPÁ COMO CANAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL NA AMAZÔNIA: reflexões introdutórias

Mauro Sérgio Soares Rabelo<sup>1</sup>

Alexandre Gomes Galindo<sup>2</sup>

Fabiana Picanço da Silva<sup>3</sup>

Katsumi Letra Sanada<sup>4</sup>

## RESUMO

O presente artigo se apresenta como resgate de um dos capítulos do Livro “Relações Internacionais: análise das duas primeiras décadas do século XXI”, (RABELO, 2020) assumindo a configuração de um breve ensaio de caráter introdutório tendo como temática a importância do Porto Organizado de Santana no Estado Amapá, onde nessa década de 2010 a 2020, despontou como um canal para o desenvolvimento do Comércio Internacional na Amazônia. O trabalho assume leitura de sobrevoo fundamentada em uma abordagem metodológica de caráter bibliográfico e documental, com pesquisa em sites e plataformas institucionais, articulado argumentações como forma de tratar a temática. Mesmo assumindo caráter de breve ensaio teórico em uma primeira camada exploratória, o trabalho também incorporou resultados de um mergulho empírico introdutório através da realização de entrevistas com agentes portuários e econômicos, envolvidos nas atividades do comércio Internacional no porto de Santana. Ao final desta breve imersão evidencia-se que as condições em que se apresenta o Porto organizado de Santana no estado do Amapá (por sua localização estratégica na Amazônia, seu plano de desenvolvimento, e as perspectiva de investimentos nacionais e internacionais na região) faz com que deva ser considerado como um canal de oportunidades, para o desenvolvimento do comércio internacional na Amazônia.

Palavras-chave: Relações. Comércio Internacional. Desenvolvimento. Porto. Santana.

## ABSTRACT

This Article is presented as a rescue of one of the chapters of the book “International Relations: analysis of the first two decades of the 21st century”, (RABELO, 2020) assuming the configuration of a brief introductory essay having as theme the importance of Organized Port de Santana in the State of Amapá, where in this decade from 2010 to 2020, it emerged as a channel for the development of International Trade in the Amazon. The work assumes overflight reading based on a methodological approach of bibliographic and documental character, with research on institutional sites and platforms, articulating arguments as a way to deal with the theme. Even assuming the character of a brief theoretical essay in a first exploratory layer, the work also incorporated the results of an introductory empirical dive through interviews with port and economic agents involved in international trade activities in the port of Santana. At the end of this brief immersion, it is evident that the conditions of the organized Port of Santana in the state of Amapá (due to its strategic location in the Amazon, its development plan, and the prospects for national and international investments in the region) which should be considered as a channel of opportunities for the development of international trade in the Amazon.

Keywords: Relationships. International Trade. Development. Harbor. Santana.

<sup>1</sup> Mestre em Ciência da Educação - UNILOGOS - MBA em Relações Internacionais – EDUCAMAIIS - Graduado em Gestão de Comércio Exterior – UNINTER. Membro da academia Amapaense Maçônica de Letras – AAML. E-mail: maurorabelo2008@hotmail.com

<sup>2</sup> Doutor em Sociologia, Mestre e Bacharel em Administração. Docente da Universidade Federal do Amapá-UNFAP. E-mail: alexandregalindo@bol.com.br

<sup>3</sup> Graduada em Processos Gerenciais com Complementação de Estudos em Gestão de Hospitais e Unidades de Saúde, pela Faculdade Educacional da Lapa – FAEL e Técnica em Enfermagem – Escola Ana Neri. E-mail: fabianapicanco47@gmail.com

<sup>4</sup> Mestre em Ciência da Educação pela UNILOGOS. Pós-graduado em Docência do Ensino Superior pelo Instituto Macapaense do Ensino Superior - IMMES. Especialista em Educação Profissional pelo Instituto de Ensino Superior do Amapá - IESAP. Pedagogo pela Faculdade da Lapa - FAEL. E-mail: sanadalettra@gnmail.com

## 1 INTRODUÇÃO

O presente artigo se apresenta como resgate de um dos capítulos do Livro “Relações Internacionais: análise das duas primeiras décadas do século XXI” (RABELO, 2020) assumindo a configuração de um breve ensaio de caráter introdutório tendo como temática a importância do Porto Organizado de Santana no Estado Amapá, onde nessa década de 2010 a 2020, despontou como um canal para o desenvolvimento do Comércio Internacional na Amazônia.

O trabalho assume leitura de sobrevoo exploratório fundamentada em uma abordagem metodológica de caráter bibliográfico e documental, com pesquisa em sites e plataformas institucionais, articulando argumentações como forma de tratar da temática da importância do porto organizado de Santana, estado do Amapá, para o desenvolvimento do comércio internacional na Amazônia. Mesmo assumindo caráter de breve ensaio teórico em uma primeira camada exploratória, o trabalho incorporou resultados de um mergulho empírico introdutório através da realização de entrevistas com alguns agentes portuários e econômicos, envolvidos nas atividades do comércio Internacional no porto de Santana.

As relações entre crescimento econômico e as importações e exportações são temas de intenso debate para os economistas, sendo importante pela atual dinâmica das relações internacionais a região do estado do Amapá, que, em função de sua privilegiada condição geográfica possui um importante ancorado de navios de grande porte, tendo grandes possibilidades de estabelecer fortes relações com os países membros da união europeia. Por sua proximidade geografia com outros polos comerciais, o Amapá se apresenta como área estratégica e alavancadora de novas oportunidades de negócios na Zona de Livre Comércio de Macapá e Santana, justificando conseqüentemente a sua real contribuição para o desenvolvimento da região Amazônica.

A região da Amazônia cercada pelo curso dos rios, que cortam cidades, vilas e comunidades ribeirinhas, mantém uma relação direta com o rio como forma cultural de vivência, e ao mesmo tempo como um meio de circulação de pessoas, mercadorias e riquezas exploradas. Esse porto organizado pelo meio rio, é administrado pela Companhia das Docas de Santana (CDSA), que fornece serviços aos usuários que são os donos de carga, armadores e passageiros. Os serviços oferecidos são diversos e dependem da carga ou tipo de embarcação, e, como exemplo: podem envolver serviços de estivagem, de agentes de navios, despachantes aduaneiros, transitórios de carga, rebocadores, dragagem e serviços alfandegários dentro de uma cadeia de serviços de logística.

Como a maioria das cidades da Amazônia, Santana, tem sua história marcada pela forte relação com o rio, o que ainda a mantém como cidade estratégica para o desenvolvimento local e regional, bem como, entreposto comercial com o mercado mundial. Santana é a segunda maior cidade do Estado do Amapá em termos demográficos, e o seu porto marítimo, atrai cada vez mais

interesse e importância econômica, devido à sua posição portuária estratégica no Canal Norte do rio Amazonas.

Os aspectos físicos, propícios ao atracamento de navios de grande calado, coloca a região portuária ainda mais em evidência no cenário nacional e internacional, levando o Porto Organizado de Santana na última década a despontar como um importante agente incentivador do desenvolvimento econômico do estado e conseqüentemente da região amazônica.

## 2 CONSIDERAÇÕES SOBRE O COMÉRCIO INTERNACIONAL E O PORTO ORGANIZADO DE SANTANA NO ESTADO DO AMAPÁ

O comércio internacional tem sua história registrada cerca de 2000 anos antes de Cristo, com a civilização dos Fenícios. Os períodos marcantes do desenvolvimento do comércio internacional estão ligados aos momentos importantes da história da humanidade, os quais registram profundas transformações nas sociedades.

As relações diplomáticas e comerciais são dois vetores de que se vinculam às dinâmicas do comércio internacional. As relações diplomáticas dizem respeito às questões de soberania (governança), poder (domínio) e política (direito internacional), e as relações comerciais estão relacionadas aos negócios (exportação e importação) e aos regulamentos (acordos internacionais e os organismos internacionais).

No campo das relações comerciais, o comércio internacional é definido pela troca de bens e serviços, através de fronteiras internacionais ou territórios, representando na maioria dos países uma grande parcela do Produto Interno Bruto (PIB). O comércio internacional esteve presente através de grande parte da história da humanidade, e sua importância global, sob a perspectiva econômica, social e política, tornou-se crescente nos últimos séculos, possuindo como características a interação entre diversas culturas; relações baseadas em troca de produtos variados; uso de moedas diferentes; incentivo produtivo e múltiplos benefícios; estabelecimento de regulamentos e medidas específicas e intervenção de entidades de diversas naturezas. Incluindo neste rol, pode-se destacar que o avanço industrial, desenvolvimento dos transportes, o surgimento das corporações multinacionais, e o *outsourcing* gerando grande impacto no incremento desta modalidade de comércio.

Nesta era de crescente interdependência mundial, o comércio internacional é uma avenida que cada vez mais tem importância para o crescimento econômico de todos os países.

A dinâmica do comércio internacional designa-se pela unidade das trocas de bens e serviços entre os diferentes países do planeta. Os volumes das trocas evoluem ao longo do tempo assim como impactam na própria estrutura dos produtos. Segundo Maia (2010, p.14), “o comércio internacional é como uma via de duas mãos, na qual as vendas são representadas pelas exportações e as compras pelas importações”. O Comércio Exterior no mercado atual tem apresentado tendências de crescimento e gerado um grande poder aquisitivo financeiro para o desenvolvimento do país,

pois este deixou de ser exportador e importador apenas de produtos primários e passou, a se beneficiar também de outros bens como produtos industrializados e processados, calçados, tecidos, combustíveis, produtos químicos, peças de reposição diversas etc. Além disso, pode-se inferir que o comércio internacional possui uma importante relação com o mercado interno, assumindo papel significativo no suprimento das necessidades dos países em magnitude cada vez mais expressiva. Segundo afirma Silva:

[...] ao mesmo tempo em que vende para a Argentina, tão próxima, e para a China, do outro lado do mundo, o Brasil ainda usa boa parte de sua produção para consumo interno. escoar toda sua produção lá para fora ou comercializar tudo no próprio país não teria muito sentido, não é verdade, visto que não produzimos por aqui tudo que necessitamos em termos de insumos, matérias primas, máquinas, etc. (SILVA, 2014, p. 8).

Em um relatório da Organização Mundial do Comércio (OMC), em 2019, o Brasil respondeu por apenas 1,2% das exportações (27ª posição global) e 1% das importações (28ª posição global) de mercadorias.

Neste contexto, o transporte marítimo corresponde à maioria da movimentação de carga pelo mundo, principalmente devido aos baixos custos e grande capacidade de carregamento em relação aos demais meios de transporte. A escolha da via de transporte correta pode significar o sucesso ou o fracasso na operação de compra e venda no mercado internacional.

O porto é uma rede de transporte interligada, no qual a grande maioria das mercadorias importadas e exportadas pelo Brasil é transportada por via marítima para em seguida ser conduzida por via terrestre ao seu destino. No caso das exportações o sentido do fluxo é invertido. Sobre esse aspecto, Santos (2002, p. 11) afirma:

a importância dos rios, baías, furos e igarapés como meio de circulação principal para o desenvolvimento do comércio e da circulação dos produtos extraídos, produzidos e consumidos na região amazônica é incontestável.

Os portos representam não apenas importância para o comércio exterior de um país, mas também são polos de encontro das mais diferentes infraestruturas de uma nação, pois são neles que ferrovias, hidroviárias e rodovias possuem seus pontos de partida e chegada. São, portanto, polos de transporte intermodal que conjugam dois ou mais meios de transporte.

Figura 1 – Localização aérea do Porto Organizado de Santana-AP.



Fonte: Companhia das Docas de Santana - CDSA (2020)

No comércio exterior, a importância dos portos é revelada na medida em que se sustenta que eles constituem um enlace de infraestruturas, as quais ajudam a auxiliar a integração dos mercados. Isso é importante em blocos econômicos, como ocorre em maior intensidade na União Europeia e, em escala reduzida, com o Mercosul. Com foco no comércio exterior, Souza relata:

A experiência tem demonstrado que o comércio exterior é de fundamental importância para o desenvolvimento econômico da economia nacional. Os países que adotaram uma estratégia de crescimento orientado às exportações crescem a taxas altas. (SOUZA, 2003, p. 284).

Os portos organizados são estratégicos para o país porque constituem uma das principais infraestruturas de apoio ao comércio exterior e por eles passam cerca de 95% das mercadorias que são comercializadas além das fronteiras. Para Ballo:

O transporte exerce papel fundamental no estabelecimento de um alto nível de atividade na econômica e, especificamente, um melhor sistema de transporte contribuindo para (1) aumentar a competição no mercado, (2) garantir a economia de escalar na produção e, (3) reduzir preços das mercadorias. (BALLO, 2006, p. 113-114).

Com as atividades exportadoras, essencial para o desenvolvimento econômico de um país, e pela logística de atividades econômicas, oriunda principalmente das exportações, gera-se entrada de divisas na nação, possibilitando o pagamento das dívidas contraídas. Nesse sentido, Vazquez (2007, p. 177) mostra que “o ponto de vista da economia nacional, o principal motivo para exportar é obter recursos para pagamento das importações necessárias à sua vida econômica”. Ainda sobre este aspecto:

[...] a exportação é a atividade que proporciona a abertura do país para o mundo. É uma forma de se confrontar com os demais parceiros e, principalmente, frequentar a melhor escola de administração, já que, lidando com diferentes países, o país exportador assimila técnicas e conceitos a que não teria acesso em seu mercado interno. (VAZQUEZ, 2007, p. 177).

Entende-se que os portos brasileiros, são de importância estratégica para o crescimento da economia, existindo hoje, 47 portos organizados e terminais de administração privativa, por onde passam um expressivo volume das mercadorias que entram e saem do País.

O Porto, se torna um importante elemento estratégico para o desenvolvimento, principalmente, em regiões como do Estado do Amapá, incipiente de novos polos de negócios, que apesar de ter uma Área de Livre Comércio e uma Zona Franca Verde, ainda encontra desafios significativos em relação a possibilidade de incrementar novos empreendimentos nos segmentos de exportação e importação.

No Brasil, a exemplo de outros países, a maioria das cidades desenvolveram-se no entorno das instalações portuárias, construídas para o escoamento da produção e movimentação de cargas.



No estado do Amapá, a construção do Porto de Santana, foi iniciada em 1980 com a finalidade original de atender à movimentação de mercadorias por via fluvial, transportadas para o Estado do Amapá. Todavia, pela sua posição geográfica privilegiada, tornou-se uma das principais rotas marítimas de navegação dessa região.

O Porto de Santana é um porto de caráter público, localizado no Município de Santana nas margens do Rio Amazonas, no canal de Santana, em frente à ilha do mesmo nome a 18 km da cidade de Macapá, capital do Estado do Amapá. Pela sua estratégica localização, o porto de Santana tem uma grande área de influência que compreende o Estado do Amapá, e toda bacia amazônica e seus principais portos, a exemplo do Porto de Trombeta; Porto de Munguba; Porto de Santarém; Porto de Itacoatiara; Porto de Manaus, Porto de Porto Velho e Porto de Itaituba, bem como dos municípios paraenses de Afuá e Chaves, situados na foz do Rio Amazonas, a noroeste da ilha de Marajó.

A inauguração oficial das instalações do porto organizado do Santana, ocorreu em 6 de maio de 1982. E no dia 14 de dezembro de 2002, através do Convênio de Delegação nº 009/02, firmado entre o Ministério dos Transportes e a Prefeitura de Santana, com apoio da Companhia Docas do Pará, foi criada a Companhia Docas de Santana (CDSA), empresa pública de direito privado, para exercer a função de Autoridade Portuária, e administradora do Porto Organizado de Santana.

Figura 2 – Navio de grande porte atracado em 2020 no Porto de Santana-AP.



Fonte: Companhia das Docas de Santana - CDSA (2020)

O Porto de Santana realiza suas atividades por meio de operadores portuários pré-qualificados junto à Administração do Porto, que estão aptos a movimentar os seguintes tipos de carga: Granéis Sólidos, Graneis Líquidos, Carga Geral Solta, Contêineres e Passageiros. Possui também grande potencial na modalidade de transbordo de cargas e combustíveis, através das operações ship to ship (navio/balsa), o que pode torná-lo apto a ser um Hub Port na região amazônica.

Tabela 1 – Movimentação de Carga pelo Porto Organizado de Santana, no período de 2009 a 2019.

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS 2009-2019											
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
NAVIOS FUNDEADOS	21493	21527	21575	21874	21438	21459	1289	1152	1239	1198	21212
NAVIOS ATRACADOS	89	155	173	230	136	120	36	23	42	40	41
TOTAL DE NAVIOS	89	155	173	230	136	120	36	23	42	40	41
ARRIOZ	-	-	-	-	-	-	-	3.006,58	-	-	2.402,90
CARGA GERAL	240,00	-	-	49,01	-	-	283,00	-	-	-	42,92
CAYACO	553.591,05	735.954,58	445.307,85	278.514,17	679.963,81	307.125,90	866.575,60	761.898,68	867.743,63	547.175,90	855.540,30
CHAPAS DE AÇO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.941,77	-
CELULOSE	28.120,00	50.442,00	-	25.062,92	3.500,00	-	1.526,40	-	-	-	-
COMBUSTÍVEL	-	88.258,18	218.508,27	346.622,82	421.807,39	437.689,00	236.593,70	25.368,86	208.652,60	84.640,08	-
CONTÊINER (UND.)	-	410,00	425,00	534,00	472,00	286,00	207,00	155,00	150,00	211,00	169,00
CROMITA	120.261,89	40.876,72	65.000,00	30.248,00	-	-	-	-	11.104,66	25.171,92	-
FOSFATO	3.252,14	3.304,21	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MANUTENÇÃO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MIN. DE FERRO	2.454.226,14	4.175.705,43	5.294.303,70	6.867.887,63	2.003.959,27	2.671.245,68	94.669,00	-	95.650,61	-	-
MIN. DE MANGANÊS	35.532,00	20.600,26	-	-	-	-	-	-	1.091,00	-	-
PASSAGEIRO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SOJA	-	-	-	-	-	-	-	25.121,80	51.170,30	66.850,92	116.961,88
SPC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	134.146,45	167.395,61
TRIGO	-	-	-	-	-	-	1.481,00	4.548,08	17.322,65	18.261,70	23.833,01
TRILHO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MILHO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31.519,33
FERTILIZANTES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.858,59
TOTAL DE TONELADAS	3.196.292,36	5.323.563,38	6.124.624,82	7.549.719,45	3.109.702,41	4.015.429,58	1.201.140,20	821.690,90	1.281.841,31	1.276.457,87	1.204.718,34

Fonte: Companhia das Docas de Santana - CDSA (2020)

O acesso marítimo ao porto de Santana é feito pelo Rio Amazonas, podendo ser realizado tanto pela barra norte, situada entre as ilhas Janaucu e Curuá, quanto pela barra sul, delimitada pelas ilhas de Marajó e Mexiana. Na altura da baía de Macapá, para ter acesso ao porto, deve-se acessar o canal de Santana, que possui largura estimada entre 500 e 800 metros com duas bacias de evoluções para o giro dos navios no porto.

A localização de um porto, é essencial em uma cadeia de logística, sendo o Porto Organizado de Santana, pela posição geográfica privilegiada, uma das principais rotas marítimas de navegação, permitindo conexão com portos de outros continentes, além de possibilitar o estabelecimento das conexões entre o Brasil com o Platô das Guianas, Caribe, América do Norte, América Central, União Europeia e Canal do Panamá servindo como porta de entrada e saída da região amazônica.

Figura 3 – Posição estratégica do Porto Organizado de Santana, em relação a outros portos.



Fonte: Companhia das Docas de Santana - CDSA (2020)

Segundo o Presidente da CDSA, Glauco Cei (2020) “uma importância econômica, não somente para a economia do estado do Amapá e da Amazônia, mais para o Brasil”. Sobre este aspecto, o Porto de Santana possibilita a ligação entre diversos modais de transporte de cargas nacionais com potencial de consolidação de uma significativa rede de cadeias logísticas.

Figura 4 – Ligação de vários modais de transporte com o Porto Organizado de Santana



Fonte: Companhia das Docas de Santana - CDSA (2020)

A cidade de Santana por meio de seu porto organizado, estrategicamente inserido na região da Amazônia como corredores de exportação, através da construção e ampliação de meios de transporte multimodais, se posta a aproximar o país dos custos de seus concorrentes e reduzir o tempo do transporte até importantes portos do comércio mundial, aumentando a competitividade dos produtos nacionais escoados via portos da Amazônia.

O dinamismo das economias mundiais, caracterizado por relações comerciais cada vez mais ágeis, e pela constante alteração dos fluxos comerciais no mercado entre países, faz sobressair a importância da infraestrutura portuária como um insumo imprescindível das cadeias logísticas, demarcando a capacidade real de contribuir para o crescimento econômico. Este fato tem aumentado os estudos e o interesse dos Governos sobre este tema, já que, “na maioria das vezes, os investimentos em infraestrutura precisam ser regulados ou executados pelo Estado” (FERREIRA et al., 2008, p. 322). É nesse cenário que se torna evidente a privilegiada importância estratégica do Porto de Santana para o desenvolvimento do Estado do Amapá e o fortalecimento da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana.

Nos últimos 10 anos, uma série de acontecimentos, têm sustentado as argumentações sobre a importância e perspectiva do Porto Organizado de Santana, para o desenvolvimento econômico da Amazônia. Dentre eles destacam-se:

1- O governo Federal, através do Programa de

Investimentos em Logística (PIL) em 2015, confirma que o setor portuário brasileiro, receberá nos próximos 05 anos, investimentos de 37,4 bilhões de Reais. Sendo esses recursos, destinados as seguintes áreas: 11,9 bilhões aplicados em 50 novos arrendamentos; 14,7 bilhões em 63 novos Terminais de Uso Privativos (TUP) e 10,8 bilhões relacionados com 24 renovações antecipadas de arrendamentos. Fonte: Companhia das Docas de Santana - CDSA (2020).

2- O grupo de investidores chinês, China Railway Construction (CRCC), veio ao estado do Amapá, analisar a oportunidade de possíveis investimentos, atraídos pela excelente posição geográfica do estado e seu porto, estrategicamente localizado próximo dos grandes mercados consumidores da Ásia, América do Norte e Europa (Companhia Docas de Santana, 2020).

3- O terceiro maior armador de navios de contêiner do mundo, a empresa francesa CMA CGM, vem expandir os seus negócios para o norte do Brasil, visando está presente fortemente no altar do transporte marítimo internacional. A grande aposta da CMA CGM na expansão dos serviços fluviais para a região norte levou a lançar os serviços de transporte de container, via barcaça, buscando atingir destinos distantes, como os portos de Santarém no estado do Pará e o de Santana no Estado do Amapá para o embarque desses containers e seus navios. (Companhia Docas de Santana, 2020).

4- No dia 22 de maio de 2019, ocorreu através do porto de Santana, o primeiro embarque em navio de 16 mil toneladas de soja no estado do Amapá, com destino a Europa, organizado pela empresa CIANPORT. Essa soja veio do centro-oeste do país, e foi embarcado pelo porto organizado de Santana ([www.noticiasagricolas.com.br-2020](http://www.noticiasagricolas.com.br-2020)).

Em relação a percepção de agentes, obtida através de diálogos com sujeitos vinculados à gestão da Companhia Docas de Santana (CDSA), destaca-se a compreensão do papel do Porto de Santana como um elemento de integração modal estratégico; de seu potencial como impulsionador de desenvolvimento econômico, assumindo a qualidade de “Ponto Estratégico” para a região norte no que diz respeito à capacidade de lidar com navios de grande porte; e da sua capacidade de tornar-se elemento ativo no fomento do empreendedorismo local, sendo recomendável a adequada divulgação de sua importância junto aos diversos atores/agentes que se relacionam com os fatores endógenos indutores do desenvolvimento local. Sobre este aspecto, vale resgatar relatos expostos pelos sujeitos entrevistados, considerados representativos destas percepções, conforme apresentados no quadro a seguir:



Quadro 1 - Entrevista de campo, realizada com agentes portuários.

COMENTARIOS	ENTREVISTADO
"Ele tem a importância por ser uma alavancagem dos negócios, onde sai do estado e do país os produtos exportados como atualmente a soja. Ele transformará o estado do Amapá, como um modal enorme hidroviário, aumentando automaticamente a economia do Estado".	E-01
"O porto de Santana é fundamental pra o crescimento econômico, tem muitas oportunidades para o comércio nacional e internacional necessitam a o escoamento de produtos".	E-02
"É de suma importância para a região norte, por ser o ponto estratégico para receber navios de grande porte, podendo desembarcar produtos e abarcalos. Devemos olhar o porto de Santana, com um olhar de futuro".	E-03
"O porto de Santana, é um canal de possibilidade para diversos empreendimentos nessa região da Amazônia".	E-04
"É preciso que a sociedade amapaense, conheça a importância do porto de Santana, para o desenvolvimento da economia regional. Não somente para nós, mais para as gerações futuras".	E-05

Nota: Os seguintes atores foram entrevistados: Diretor Presidente Companhia das Docas de Santana–CDSA; Chefe da Divisão de Trabalho das Docas de Santana–CDSA; Supervisor Operacional da SGS do Brasil LTDA; Coordenador da Educação Fiscal da Receita Federal do Brasil; Tradutor.

Fonte: Próprio Estudo.

### 3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho aponta na direção da importância do Comércio Exterior nos dias atuais para o desenvolvimento econômico do Brasil, levando em conta que o mesmo é responsável por grande parte do capital financeiro, visto que, as exportações e importações geram a circulação da moeda, devendo-se estar atento à necessidade de comunicação eficiente entre os países.

No decorrer do trabalho foram apontadas algumas argumentações introdutórias sobre a importância do modal de transporte marítimo de cargas para o desenvolvimento do comércio internacional, tanto em exportação, quanto em importação e como esse modal hidro marítimo exuberante apresentado sobre a região amazônica, torna-se uma opção fundamental, para o fortalecimento da economia dos estados dessa região, principalmente o estado do Amapá.

Desta forma, finaliza-se esta breve imersão exploratória destacando que as condições em que se apresenta o Porto Organizado de Santana no estado do Amapá (por sua localização estratégica, seu plano de desenvolvimento, e as perspectiva de investimentos nacionais e internacionais na região) faz com que o mesmo seja considerado um objeto relevante de estudos voltados para analisar, com mais profundidade, as possibilidades concretas de impacto das suas atividades portuárias no desenvolvimento econômico e social na Amazônia.

### REFERÊNCIAS

BALLO, R.H. **Gerenciamento da cadeia de suprimento/logística empresarial**. Porto Alegre: Bookman, 2006.

FERREIRA, Vera Rita de Mello. **Psicologia econômica: estudo do comportamento econômico e da tomada de decisão**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2008.

MAIA, Jayme de Mariz. **Economia internacional e comércio exterior**. 13. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

RABELO, Mauro Sérgio Soares. Porto Organizado de Santana no Estado Amapá: Um Canal para o Desenvolvimento do Comércio Internacional na Amazônia. In: MAKINO, Rogério (org.). **Relações Internacionais: análise das duas primeiras décadas do século XXI**. Curitiba: Bagai, 2020. p.78-93.

SOUZA, Nali de J. **Curso de Economia**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

SILVA, A. R. C. **Fundamentos de Comércio Exterior**. Pernambuco: SisAcad, 2014.

VAZQUEZ, José Lopes. **Comércio exterior brasileiro**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

Portal do Ministério da Infraestrutura.  
<https://www.infraestrutura.gov.br>

Portal da Companhia das Docas de Santana. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santana/AP.

<http://www.docasdesantana.com.br/images/arquivos/legislacao/PDZ/PDZ2018.pdf>  
<http://brasilcaminhoneiro.com.br/porto-de-santana-destino-graos-no-norte/porto-de-santana-ap/>.  
Acessado em: 05 set. 2020.

Portal da Companhia das Docas de Santana. Porto terão investimentos de R\$ 37,4 bilhões.  
<http://www.docasdesantana.com.br/index.php/noticias/246-portos-terao-investimentos-de-r-37-4-bilhoes>.  
Acessado em: 05 set. 2020.

Portal da Companhia das Docas de Santana. Grupo Chinês prospecta novos investimentos no Porto de Santana.  
<http://www.docasdesantana.com.br/index.php/noticias/298-grupo-chines-prospecta-novos-investimentos-no-porto-de-santana>. Acessado em: 05 set. 2020.

Portal da Companhia das Docas de Santana. CMA CGM aposta no Norte para crescer 7% no Brasil.  
<http://www.docasdesantana.com.br/index.php/noticias/229-cma-cgm-aposta-no-norte-para-crescer-7-no-brasil>. Acessado em: 05 set. 2020.

Notícias agrícolas. Porto de Santana, no Amapá, embarca primeiro navio de soja.  
[https://www.noticiasagricolas.com.br/videos/logistica/179016-porto-de-santana-no-amapa-embarca-primeiro-navio-de-soja.html#.YBc\\_RaQzbIU](https://www.noticiasagricolas.com.br/videos/logistica/179016-porto-de-santana-no-amapa-embarca-primeiro-navio-de-soja.html#.YBc_RaQzbIU). Acessado em: 05 set. 2020.