

XVI ECOPAR

Encontro de Economia Paranaense

V International Meeting on Economic Theory and Applied Economics

II Jornada Internacional de Comunicação Científica

IMPACTO SOCIOECONÔMICO LOCAL DO PORTO DE LUÍS CORREIA: SUAS CARACTERÍSTICAS E POTENCIAL

LOCAL SOCIOECONOMIC IMPACT OF THE PORT OF LUÍS CORREIA: ITS CHARACTERISTICS AND POTENTIAL

IMPACTO SOCIOECONÓMICO LOCAL DEL PUERTO DE LUÍS CORREIA: SUS CARACTERÍSTICAS Y POTENCIAL

Luana Maria Lott¹
Valdir Antonio Galante²

Área: Área 4: Crescimento e Desenvolvimento Econômico

JEL: Análise urbana, rural, regional e de transporte • Habitação • Infraestrutura

Resumo: A logística desempenha um papel fundamental no mercado, facilitando a distribuição de insumos e mercadorias em um ambiente altamente competitivo. A gestão eficiente dessa logística torna-se essencial, integrando diversas atividades ao longo da cadeia produtiva, seja em uma organização ou em nível nacional. Dentro deste contexto, encontram-se várias modalidades de transporte, como rodoviário, aéreo, ferroviário, hidroviário e dutoviário, cada uma desempenhando um papel crucial no transporte de commodities. No Brasil, o transporte rodoviário é atualmente o mais utilizado para mercadorias, porém, para grandes volumes, o transporte hidroviário é mais recomendado, seja fluvial ou marítima. Neste cenário, os portos desempenham um papel vital. Em 13 de dezembro de 2023, foi inaugurado o Porto de Luís Correia, localizado no estado do Piauí. Por estar estrategicamente posicionado no litoral brasileiro, o Porto de Luís Correia proporciona uma conexão crucial entre o Norte e o Nordeste do país, impulsionando o desenvolvimento econômico da região.

Palavras-chave: Modal de transporte; logística portuária; *commodities*; desenvolvimento.

Abstract: Logistics plays a crucial role in the market, facilitating the distribution of inputs and goods in a highly competitive environment. Efficient logistics management becomes essential, integrating various activities throughout the production chain, whether within an organization or at a national level. Within this context, several modes of transportation exist, including road, air, rail, waterway, and pipeline, each playing a crucial role in transporting commodities. In Brazil, road transport currently dominates the movement of goods; however, for large volumes, waterway transport, whether through riverine or maritime routes, is more recommended. In this scenario, ports play a vital role. On December 13, 2023, the Port of Luís Correia was inaugurated in the state of Piauí. Strategically located on the Brazilian coast, the Port of Luís Correia provides a crucial link between the North and Northeast regions of the country, driving economic development in the area.

Key-words: Transport mode; port logistics; commodities; development.

¹ Universidade Estadual do Oeste do Paraná; Brasil; <https://orcid.org/0009-0003-4332-7740>; luana.lott@unioeste.br

² Universidade Estadual do Oeste do Paraná; Brasil; <https://orcid.org/0000-0002-4850-6153>; valdir.galante@unioeste.br



XVI ECOPAR

Encontro de Economia Paranaense

V International Meeting on Economic Theory and Applied Economics

II Jornada Internacional de Comunicação Científica

Resumen: a logística desempenha um papel fundamental em el mercado, facilitando la distribución de insumos y mercancías en un entorno altamente competitivo. La gestión eficiente de esta logística se vuelve esencial, integrando diversas actividades a lo largo de la cadena productiva, ya sea dentro de una organización o a nivel nacional. Dentro de este contexto, existen varias modalidades de transporte, como el terrestre, aéreo, ferroviario, marítimo y por tubería, cada uno desempeñando un papel crucial en el transporte de commodities. En Brasil, el transporte por carretera es actualmente el más utilizado para mercancías; sin embargo, para grandes volúmenes, se recomienda más el transporte marítimo, ya sea fluvial o marítimo. En este escenario, los puertos juegan un papel vital. El 13 de diciembre de 2023, se inauguró el Puerto de Luís Correia en el estado de Piauí. Estratégicamente ubicado en la costa brasileña, el Puerto de Luís Correia proporciona un vínculo crucial entre las regiones Norte y Nordeste del país, impulsando el desarrollo económico de la región.

Palabras-clave: Modalidad de transporte; logística portuaria; commodities; desarrollo.

Introdução.

É crucial uma compreensão abrangente dos efeitos gerados pela presença e operação do Porto localizado na cidade de Luís Correia, Estado do Piauí no Brasil, dado que essas atividades tem impactos diretos sobre as comunidades e a economia local. O estudo possibilita um planejamento mais eficaz e, também, a implementação de políticas públicas direcionadas a programas de desenvolvimento econômico e social, além de uma gestão eficiente do porto e suas operações. Nesse contexto, foi essencial analisar de que forma o Porto de Luís Correia pode contribuir, impulsionando o crescimento econômico local, melhorando a infraestrutura, fomentando a inovação industrial, fortalecendo comunidades sustentáveis e garantindo práticas de gestão costeira e marinha que respeitem a vida aquática.

Procedimentos Adotados.

A análise ocorreu no Porto localizado na cidade de Luís Correia, Estado do Piauí no Brasil no período de outubro de 2023 a julho de 2024. Para elaborar o presente projeto, foi realizada uma pesquisa bibliográfica abrangendo textos, artigos, revistas, doutrinas e legislação para coletar dados secundários. O desenvolvimento do projeto foi predominantemente teórico e integra elementos da pesquisa dogmática no contexto legislativo, utilizando métodos discursivos e analíticos para explorar as potencialidades e limitações do marco legal do setor. A coleta de dados foi conduzida por meio de revisão bibliográfica, seguida pela análise detalhada dos conteúdos, incluindo legislação.

Nesse sentido, Barreto e Honorato (1998, p. 59) pontuam que a metodologia de pesquisa num planejamento deve ser entendida como o conjunto detalhado e sequencial de comportamentos ou eventos em que se pretende, a partir da perspectiva do pesquisador. Deve, portanto, ter a racionalidade através da vinculação estrutural entre o campo teórico e a realidade a ser pesquisada, além de atender ao critério da coerência interna, alcançar os objetivos inicialmente propostos e, ao mesmo tempo, atingir os critérios de menor custo, maior agilidade e rapidez, eficácia e confiabilidade de informação.

Segundo Viegas, citado por Ventura (2019), são incontáveis e absolutamente diversas as classificações da metodologia que se pode encontrar na literatura especializada.

Esta pesquisa está baseada em materiais já publicados, como livros, artigos científicos e fontes especializadas governamentais e estatísticas. Além da pesquisa documental e análise de dados



XVI ECOPAR

Encontro de Economia Paranaense

V International Meeting on Economic Theory and Applied Economics

II Jornada Internacional de Comunicação Científica

secundários, uma visita exploratória foi realizada ao local estudado com o propósito de familiarização e registro fotográfico. Esta visita teve como objetivo principal permitir uma compreensão visual do contexto estudado, sem interferir nas condições ou variáveis do ambiente.

Resultados e discussão.

O Brasil, um dos maiores países do mundo em extensão territorial, enfrenta desafios significativos na gestão de sua infraestrutura logística. Com uma área de 8.510.417,771 km² e uma extensa costa de 10.959 km banhada pelo Oceano Atlântico, o país depende de uma infraestrutura robusta para suportar suas necessidades econômicas, como o escoamento de commodities e o transporte de cargas entre regiões (IBGE, 2019; IBGE, 2023).

O transporte rodoviário, predominantemente utilizado no Brasil, enfrenta sérios problemas de infraestrutura, incluindo a má conservação das estradas, excesso de pedágios e deficiências na sinalização, o que compromete o fluxo eficiente de mercadorias, especialmente na agricultura (Monteiro; Brisola; Leitão; Silva, 2020). Similarmente, o sistema ferroviário é limitado pela curta extensão da malha, diferentes bitolas de trilhos e falta de capacidade operacional ideal, concentrando-se principalmente na Região Sudeste (IPEA, 2009).

Esses problemas logísticos resultam em aumentos significativos nos custos operacionais, afetando a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional e prejudicando o desenvolvimento econômico regional (Monteiro; Brisola; Leitão; Silva, 2020).

Em contrapartida, a inauguração do Porto de Luís Correia em 13 de dezembro de 2023, no estado do Piauí, marca um avanço crucial para a infraestrutura logística nacional. Localizado estrategicamente a 353 km da capital, o porto visa não apenas impulsionar as exportações e o comércio pesqueiro na região, mas também promover o turismo através das ricas atrações históricas e naturais de Luís Correia (SEMARH, 2022).

O terminal portuário tem capacidade para receber embarcações de até 20 metros de comprimento e movimentar até 3600 toneladas de pescado por mês, fortalecendo a pesca artesanal local e incentivando a atividade de pesca de atum ao longo da costa nordestina (SEMARH, 2022). O objetivo é que essa movimentação melhore a qualidade de vida dos pescadores, oferecendo-lhes melhores oportunidades econômicas, mas também contribua para o desenvolvimento sustentável da região.

A utilização de transportes hidroviários, como a cabotagem que é definida como transporte entre os portos de um mesmo país (ANTAQ, 2021), pode reduzir o congestionamento nas estradas e diminuir a emissão de gases de efeito estufa, promovendo práticas mais sustentáveis no setor logístico (Monteiro; Brisola; Leitão; Silva, 2020).

Considerações Finais.

O transporte hidroviário, especialmente a cabotagem, emerge como uma alternativa promissora, oferecendo capacidade de carga significativa e contribuindo para a redução de emissões de CO² e congestionamento nas vias terrestres. O momento vivenciado é crucial na história global, marcado por um crescente foco na proteção ambiental e na mitigação dos impactos das mudanças climáticas. Tratados têm sido discutidos e firmados com o objetivo de reduzir a emissão de gases poluentes, como exemplificado pelo acordo ambiental estabelecido durante a 3ª Conferência das



XVI ECOPAR

Encontro de Economia Paranaense

V International Meeting on Economic Theory and Applied Economics

II Jornada Internacional de Comunicação Científica

Partes da Convenção das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas, realizada em Kyoto, Japão, em 1997 (Agência Senado, 2024).

Esse acordo simboliza um esforço coletivo para enfrentar os desafios ambientais globais e estabelece metas concretas para os países signatários, visando reduzir significativamente os impactos negativos das atividades humanas sobre o clima e o meio ambiente (Agência Senado, 2024).

Para o futuro, investimentos contínuos, sendo necessárias parcerias públicas e privadas, são essenciais para modernizar e integrar os modais de transporte, aumentando a competitividade global do Brasil. A sustentabilidade ambiental também deve ser prioritária, visando reduzir impactos negativos e promover um desenvolvimento equilibrado. A infraestrutura logística, portanto, não só impulsiona a economia nacional, mas também define o potencial de crescimento e desenvolvimento do país no cenário global.

Referências

AGÊNCIA SENADO. **Protocolo de Kyoto**. Disponível em:

<https://www12.senado.leg.br/noticias/entenda-o-assunto/protocolodekyoto#:~:text=Acordo%20ambiental%20fechado%20durante%20a,de%20efeito%20estufa%20na%20atmosfera>. Acesso em: jul. 2023.

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **VEN 2020: Vias Economicamente Navegadas**. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antag-1/VEN2020final.pdf>. Acesso em: jul. 2024.

BARRETO, A. V. P.; HONORATO, C. F. **Manual de sobrevivência na selva acadêmica**. Rio de Janeiro: Objeto Direto, 1998.

CEPRO. Conjuntura Econômica 2021 – **Boletim Analítico 2º Trimestre**. 2021. Disponível em: http://www.cepro.pi.gov.br/download/202112/CEPRO01_422e65e115.pdf. Acesso em: jul. 2024.

IBGE. **Conheça o Brasil** – Território. Disponível em: <https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/territorio/20591-introducao.html>. Acesso em: jun. 2024.

IPEA. **Presença do estado no Brasil: Federação, suas unidades e municipalidades**. [s.d.]. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/presenca/index.php?option=com_content&view=article&id=28&Itemid=18. Acesso em: jul. 2024.

ISOTTON, F. R. **A atividade portuária brasileira e a importância do porto concentrador**. Disponível em: <https://www.univali.br/Lists/TrabalhosGraduacao/Attachments/696/fayana.pdf>. Acesso em: jul. 2024.

MONTEIRO, M.; BRISOLA, M.; LEITÃO, F.; SILVA, W. Limitações e problemas no transporte da soja no Brasil. **Informe Gepec**, v. 25, n. 1, p. 261-283. 2021. Disponível em: <https://e-revista.unioeste.br/index.php/GEPEC/article/view/25650/17080>. Acesso em: jun. 2023.



XVI ECOPAR

Encontro de Economia Paranaense

V International Meeting on Economic Theory and Applied Economics

II Jornada Internacional de Comunicação Científica

PIAUI. **Porto Piauí**: idealizado nos anos 60, projeto sai do papel e será marco no desenvolvimento do estado. Disponível em: <https://www.pi.gov.br/noticia/porto-piaui-1>. Acesso em: jul. 2024.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

SEMARH - Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado do Piauí. Implantação do empreendimento industrial e cais pesqueiro com dragagem do canal fluvial porto pesqueiro de Luís Correia – PI. **Estudo De Impacto Ambiental – EIA**. Governo do Piauí, 2022. Disponível em: <https://siga.semar.pi.gov.br/media/uploads/2023/03/22/a3d50727-456b-48b9-937c-82952d31f38e.pdf>. Data de acesso jul. 2024.

VIEGAS, C. M. A. R. **Instruções para elaboração de um projeto de pesquisa científica**. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/instrucoes-para-elaboracao-de-um-projeto-de-pesquisa-cientifica/745402707>. Acesso em: jul. 2024.

