



UEPB

UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA

CAMPUS JOÃO PESSOA

CENTRO DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS E APLICADAS- CCBSA

DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

CURSO DE GRADUAÇÃO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS

MARIA ANTONIETA HENRIQUE DA COSTA VIEIRA

**O PAPEL DO PORTO DE CABEDELO NA DINÂMICA EXPORTADORA DA
PARAÍBA**

JOÃO PESSOA

2025

MARIA ANTONIETA HENRIQUE DA COSTA VIEIRA

**O PAPEL DO PORTO DE CABEDELO NA DINÂMICA EXPORTADORA DA
PARAÍBA**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Relações
Internacionais da Universidade Estadual
da Paraíba, como requisito parcial à
obtenção do título de bacharel em
Relações internacionais.

Orientador(a): Profa. Dra. Marcionila
Fernandes

JOÃO PESSOA
2025

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto em versão impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que, na reprodução, figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

V658p Vieira, Maria Antonieta Henrique da Costa.

O papel do Porto de Cabedelo na dinâmica exportadora da Paraíba [manuscrito] / Maria Antonieta Henrique da Costa Vieira. - 2025.

25 f. : il. color.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações internacionais) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Biológicas e Sociais Aplicadas, 2025.

"Orientação : Prof. Dra. Marcionila Fernandes, Coordenação do Curso de Relações Internacionais - CCBSA".

1. Porto de Cabedelo. 2. Exportações. 3. Comércio internacional. I. Título

21. ed. CDD 382.091

MARIA ANTONIETA HENRIQUE DA COSTA VIEIRA

O PAPEL DO PORTO DE CABEDELO NA DINÂMICA EXPORTADORA DA
PARAIBA

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Coordenação do Curso
de Relações Internacionais da
Universidade Estadual da Paraíba,
como requisito parcial à obtenção do
título de Bacharela em Relações
Internacionais

Aprovada em: 05/06/2025.

BANCA EXAMINADORA

Documento assinado eletronicamente por:

- **Marcionila Fernandes** (***.374.254-**), em **17/06/2025 18:26:15** com chave **b3128fb04bc111f0bd3a1a7cc27eb1f9**.
- **Filipe Reis Melo** (***.607.604-**), em **18/06/2025 11:48:29** com chave **4c0de5d44c5311f0b90d2618257239a1**.
- **Raquel Bezerra Cavalcanti Leal de Melo** (***.252.794-**), em **19/06/2025 09:01:33** com chave **24bcc8764d0511f0afb306adb0a3afce**.

Documento emitido pelo SUAP. Para comprovar sua autenticidade, faça a leitura do QRCode ao lado ou acesse https://suap.uepb.edu.br/comum/autenticar_documento/ e informe os dados a seguir.

Tipo de Documento: Folha de Aprovação do Projeto Final

Data da Emissão: 27/06/2025

Código de Autenticação: 86d211



LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Inauguração do Porto de Cabedelo 1935.....	14
Figura 2 - Vias de exportações paraibanas em 2023.	15
Figura 3 - Principais produtos exportados em 2023.	16
Figura 4 - Exportações por município em 2023.....	18

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	7
2 METODOLOGIA.....	9
3 DINÂMICAS PORTUÁRIAS BRASILEIRAS.....	10
3.1 História do Porto de Cabedelo.....	12
3.2 Análise do Porto de Cabedelo no contexto exportador da Paraíba.	14
3 RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	19
4 CONCLUSÃO.	21
REFERÊNCIAS.....	23

O PAPEL DO PORTO DE CABEDELLO NA DINÂMICA EXPORTADORA DA PARAÍBA

THE ROLE OF THE PORT OF CABEDELLO IN PARAÍBA'S EXPORT DYNAMICS

Maria Antonieta Henrique da Costa Vieira

RESUMO

Este trabalho analisa o papel do Porto de Cabedelo na dinâmica exportadora do estado da Paraíba, com foco nas exportações realizadas no ano de 2023. O comércio internacional tem se consolidado como um dos pilares do desenvolvimento econômico global, e os portos representam estruturas estratégicas para o escoamento de mercadorias e integração com os mercados internacionais. No Brasil, os desafios logísticos e a necessidade de modernização do sistema portuário ganharam destaque a partir do crescimento acelerado do comércio entre 2003 e 2008, revelando a importância de políticas públicas voltadas para infraestrutura e gestão portuária. Utilizando uma abordagem qualitativa, por meio de revisão narrativa de literatura e análise de dados oficiais, este estudo fundamenta-se em autores como Santos (2006) e Monié (2006), que discutem a relevância dos portos enquanto elementos funcionais nas redes globais de transporte e comércio. Ao compreender o porto como mais que uma estrutura técnica, mas como um instrumento de desenvolvimento regional, o trabalho busca destacar a importância do Porto de Cabedelo na articulação entre a economia paraibana e os fluxos internacionais de exportação.

Palavras-chave: Porto de Cabedelo. Exportações. Comércio Internacional.

ABSTRACT

This paper analyzes the role of the Port of Cabedelo in the export dynamics of the state of Paraíba, focusing on exports carried out in 2023. International trade has been consolidated as one of the pillars of global economic development, and ports represent strategic structures for the flow of goods and integration with international markets. In Brazil, logistical challenges and the need to modernize the port system gained prominence after the accelerated growth of trade between 2003 and 2008, revealing the importance of public policies aimed at port infrastructure and management. Using a qualitative approach, through a narrative review of literature and analysis of official data, this study is based on authors such as Santos (2006) and Monié (2006), who discuss the relevance of ports as functional elements in global transport and trade networks. By understanding the port as more than a technical structure, but as an instrument of regional development, the paper seeks to highlight the importance of the Port of Cabedelo in the articulation between the economy of Paraíba and international export flows.

Keywords: Port of Cabedelo. Exports. International Trade.

1 INTRODUÇÃO

O comércio internacional representa uma das principais engrenagens para o desenvolvimento econômico de uma nação, e os portos exercem papel estratégico nesse processo ao viabilizar o escoamento de produtos e a integração com mercados internacionais. No Brasil, os portos se constituem como elementos centrais na logística e no comércio global. Nesse contexto, o Porto de Cabedelo, localizado na Paraíba, destaca-se como uma importante estrutura de apoio ao comércio exterior da Região Nordeste.

Com o forte crescimento do comércio internacional entre 2003 e 2008, tornaram-se ainda mais visíveis os gargalos e as demandas presentes no sistema portuário brasileiro. A baixa eficiência e o déficit, sobretudo de infraestrutura, que assolam o setor passaram a alertar sobre um possível colapso, demandando imediata atuação do poder público nacional (IPEA, 2010).

Dessa forma, a extensa trajetória do Brasil em termos de planejamento e investimentos nos setores tecnológicos, estruturais e institucionais das redes portuárias nacionais reflete um esforço contínuo do Estado em acompanhar o dinamismo do comércio internacional. Esses investimentos visam garantir que o país se mantenha competitivo nas cadeias globais de produção e circulação de mercadorias.

A reforma portuária brasileira, combinada com o aumento dos investimentos no sistema portuário, ilustra essa tendência: novas formas de regulação, descentralização e modernização das infraestruturas e dos equipamentos, aparentemente, contribuíram para o aumento da eficiência das operações portuárias e para a diminuição do custo dos serviços, que era, até então, um dos mais elevados do mundo (Monié, 2006).

O porto, como objeto técnico, faz parte de uma rede física, mas sua importância real depende da sua integração funcional às ações globais, como exportação, importação e investimentos. Segundo Santos (2006), o espaço geográfico contemporâneo é modelado por redes técnicas e pela ação seletiva da globalização. Assim, um porto não se define apenas por sua existência física, mas pelo papel que desempenha na articulação entre o local e o global. Aplicado ao caso do Porto de Cabedelo, isso significa reconhecer que sua importância econômica

depende de sua integração real às redes de transporte e comércio internacional, e não apenas da presença de infraestrutura instalada.

Reafirma-se que 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. Com a globalização, novas demandas foram colocadas sobre os portos, o que resultou em mudanças no sistema portuário mundial e nas cidades com portos. Em relação ao porto, destaca-se que o mesmo não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional. Ele não é apenas um corredor, mas um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento (Monié, 2019).

Nesse cenário, a análise teórica deste trabalho utiliza Santos (2006) para contextualizar como a rede global de transportes, no caso desta pesquisa, os portos, facilita a integração das economias e a movimentação eficiente de mercadorias.

Dessa forma, o presente trabalho tem como objetivo analisar o papel do Porto de Cabedelo na dinâmica exportadora da Paraíba, considerando seu desempenho nas exportações internacionais no ano de 2023. Diante disso, a pergunta de pesquisa que guia este trabalho é: Qual é o papel do Porto de Cabedelo no contexto das exportações internacionais da Paraíba?

Esta pesquisa caracteriza-se como uma revisão narrativa, utilizando uma abordagem qualitativa, que analisa artigos científicos, legislações, livros e dados estatísticos disponibilizados por órgãos governamentais oficiais acerca dessa temática.

Inicialmente, discute-se o contexto histórico e as reformas no sistema portuário brasileiro, destacando a importância da modernização para o aumento da competitividade. Em seguida, apresenta-se a trajetória e estrutura do Porto de Cabedelo, evidenciando sua relevância logística. A análise de dados mostra que o porto é responsável por mais de 90% das exportações estaduais, com destaque para produtos como açúcar, calçados e álcool etílico. A metodologia adotada foi qualitativa e bibliográfica, com base em fontes oficiais e autores consagrados. Os resultados reforçam a centralidade do porto como elo entre a produção regional e o mercado global, culminando na conclusão de que sua modernização impulsiona o desenvolvimento econômico da Paraíba.

2 METODOLOGIA

A presente pesquisa adota uma abordagem qualitativa e descritiva, de natureza bibliográfica e documental, com o objetivo de analisar o papel do Porto de Cabedelo na dinâmica exportadora do estado da Paraíba no ano de 2023. A escolha por esse tipo de metodologia se justifica pela necessidade de compreender o fenômeno em profundidade, valorizando a interpretação dos dados no contexto das transformações territoriais, econômicas e logísticas que envolvem o porto e sua relação com o comércio internacional. A investigação foi desenvolvida por meio de uma revisão narrativa, articulando conceitos teóricos da geografia econômica e da sociologia urbana com a análise de dados estatísticos extraídos de fontes oficiais, como os relatórios da Federação das Indústrias do Estado da Paraíba (FIEPB), da Companhia Docas da Paraíba (DOCAS-PB), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), além de documentos de planejamento estadual como o programa Paraíba 2025– 2026.

A coleta de dados se concentrou em fontes secundárias amplamente reconhecidas por sua confiabilidade e relevância acadêmica e institucional. Foram consultadas legislações, como a Lei nº 8.630/1993 e a Lei nº 12.815/2013, que tratam da regulação e modernização dos portos brasileiros, além de documentos técnicos e artigos científicos de autores como Milton Santos, Manuel Castells, Frédéric Monié e outros estudiosos da temática portuária e territorial. A análise dos dados considerou especialmente os indicadores econômicos sobre o volume e tipo de mercadorias exportadas, os municípios envolvidos no processo de exportação e a evolução das operações portuárias no Porto de Cabedelo ao longo do ano de 2023. Esses dados foram interpretados à luz de conceitos como "nós logísticos", "sistemas de objetos e de ações" e "redes globais de circulação", permitindo uma leitura crítica e contextualizada do papel desempenhado pelo porto na economia estadual.

O tratamento das informações coletadas foi realizado por meio de análise de conteúdo documental, o que possibilitou a identificação de padrões, tendências e relações entre os dados estatísticos e os elementos teóricos abordados. A metodologia utilizada não buscou generalizações, mas sim interpretações consistentes sobre a importância do Porto de Cabedelo como um elo estratégico entre a produção local e o mercado internacional, considerando sua inserção em

redes técnicas e econômicas mais amplas.

A pesquisa se concentrou no ano de 2023, delimitando-se ao recorte mais recente de dados disponíveis, o que permitiu uma análise atualizada das condições operacionais do porto e dos produtos exportados. A escolha desse período também se justifica pelo contexto de crescimento nas exportações paraibanas e pela ampliação de investimentos públicos no setor, o que reforça a pertinência do objeto de estudo. Do ponto de vista espacial, a investigação focalizou o território da Paraíba, com destaque para o município de Cabedelo, sede do porto, mas também abrangeu os principais municípios exportadores do estado, a fim de compreender a abrangência da influência portuária na economia regional.

3 DINÂMICAS PORTUÁRIAS BRASILEIRAS

O sistema portuário mundial passou por profundas transformações nas últimas décadas, impulsionadas principalmente pela globalização e pela crescente demanda por maior fluidez e eficiência nas operações logísticas. Essas mudanças refletem a necessidade dos portos em se adaptarem a um cenário comercial em constante evolução, no qual a rapidez e a integração entre diferentes modais de transporte são essenciais para garantir a competitividade no mercado global.

Desde a década de 1980, o sistema marítimo portuário global enfrenta novos desafios sob o efeito do vigoroso crescimento do comércio internacional de mercadorias provocado por dinâmicas como a abertura comercial, a integração regional e o ingresso de novos parceiros no mercado mundial. (Monié, 2019, p.2).

As reformas e a modernização do Subsetor Portuário foram iniciadas com a extinção da Empresa de Portos do Brasil - PORTOBRÁS em 1990, visando reduzir custos, atrair investimentos privados, descentralizar a gestão e aumentar a competitividade dos portos brasileiros. As reformas se consolidaram com a promulgação e a implementação da Lei nº 8.630, de 25/2/93, denominada de Lei de Modernização dos Portos (Geipot, 2001).

No início da década de 2000, a ausência de projeto portuário nacional coerente e articulado evidenciou os limites da Lei de Modernização dos Portos (Monié, 2019). Dessa forma, tendo como prioridade a revisão institucional e administrativa é criada em 2001 a Agência Nacional de Transportes Aquáticos

(ANTAQ), vinculada ao Ministério dos Transportes, a agência tendo a missão regular e fiscalizar o transporte aquaviário e a infra-estrutura setorial, além de estimular a competição entre operadores.

Em 2007, a Secretaria Especial de Portos foi criada por meio de uma medida provisória vinculada à presidência da República, tinha como principal objetivo a elaboração de políticas e diretrizes para o setor; a execução de programas e ações de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária; a participação no debate público e no planejamento estratégico, além da consolidação do marco regulatório (MONIÉ, 2019). Desse modo, o Governo Federal proporciona ao setor portuário brasileiro as bases e condições necessárias ao seu desenvolvimento, num contexto de aceleração do crescimento econômico e do volume das exportações.

Seguindo os avanços de modernizações portuárias dos anos anteriores é sancionada em 2013 a Nova Lei dos Portos (nº 12.815/2013). O governo em vigência de Dilma Rousseff propôs novas regras visando estimular o investimento privado no setor portuário, incentivando a construção de novos terminais e as condições de arrendamento e exploração de terminais são flexibilizadas.

As constantes mudanças ao longo dos anos do sistema portuário brasileiro tinha como princípio norteador o aumento da competitividade dos portos. Os monopólios, responsabilizados pela defasagem das práticas administrativas, de gestão e pelo elevado custo das operações de manuseio, foram extintos. Nesse cenário, as instituições novas permitiram a concessão à iniciativa privada de terminais nos portos públicos, com isso, o governo federal investiu na construção e na reestruturação de espaços portuários, garantindo maior coerência às políticas estatais para o setor.

Portanto,

o processo de modernização dos portos brasileiros deve ser apreendido dentro de uma conjuntura mundial caracterizada por um forte aumento dos fluxos do comércio internacional e uma expansão consequente do transporte marítimo (Monié, 2019, p.11).

O processo de modernização dos portos brasileiros deve ser compreendido dentro do contexto da crescente globalização e do aumento expressivo do comércio internacional, como destaca Monié (2019, p.11). Essa conjuntura mundial impõe a necessidade de que os portos brasileiros acompanhem as transformações estruturais para garantir maior eficiência e competitividade. Segundo Notteboom e

Rodrigue (2005), os portos contemporâneos deixaram de ser simples pontos de transbordo para se tornarem hubs logísticos estratégicos, integrados a redes complexas que envolvem diferentes modais de transporte e sistemas produtivos globais. Portanto, a modernização portuária não se limita a investimentos físicos, mas requer também uma adaptação às novas exigências da economia mundial. Além da expansão física e tecnológica, a modernização dos portos está diretamente relacionada às mudanças institucionais e regulatórias, que visam otimizar a gestão portuária e fomentar a participação do setor privado. Segundo Brooks e Pallis (2012), a reformulação do modelo de governança dos portos é essencial para aumentar a eficiência e reduzir custos operacionais, o que é fundamental em um mercado global altamente competitivo. Essa perspectiva reforça a ideia de Monié (2019), ao apontar que o aumento dos fluxos comerciais internacionais demanda portos capazes de responder rapidamente às variações do mercado e às necessidades logísticas, por meio de processos mais flexíveis e inovadores.

Por fim, a importância do transporte marítimo como principal vetor do comércio internacional destaca a relevância da modernização portuária como parte da estratégia nacional de desenvolvimento econômico. Segundo Want et al. (2007), a capacidade portuária e a eficiência operacional influenciam diretamente a competitividade de um país nas cadeias globais de valor, afetando não só o desempenho exportador, mas também a atração de investimentos estrangeiros e a geração de empregos. Assim, conforme Monié (2019), o processo de modernização dos portos brasileiros reflete a necessidade de alinhar as infraestruturas físicas e institucionais às exigências de um sistema econômico globalizado e em constante transformação.

3.1 História do Porto de Cabedelo

Segundo o raciocínio de Milton Santos, é possível compreender o espaço do Porto de Cabedelo como a totalidade resultante da interação entre sistemas de objetos (instalações portuárias, navios, acessos logísticos) e sistemas de ações (exportações, decisões empresariais, políticas públicas), revelando a complexidade da sua funcionalidade no território paraibano.

Nesse contexto, é necessário entender a história do Porto de Cabedelo. Os

primeiros passos no planejamento para a construção de um porto na enseada de Cabedelo datam do segundo reinado, entretanto, é apenas em 23 de janeiro de 1935 que o porto é inaugurado.

O Governo Estadual explorou o local de 07 de julho de 1931 até 28 de dezembro de 1978, quando a administração portuária foi transferida para a Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobras), criada pela Lei nº 6.622/75. Extinta a empresa, em 1990, a administração do porto passou para a União. Mediante o Convênio de Descentralização de Serviços Portuários nº 004/90, SNT/DNTA, celebrado em 19 de novembro de 1990, e por força do Decreto nº 99.475, de 24 de agosto de 1990, a administração do porto passou a ser exercida pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) através da Administração do Porto de Cabedelo (Brasil, 2025).

Com a extinção da Portobrás em 1990, o sistema portuário brasileiro passou por grave crise, forçando a edição de diploma legal conhecido como Lei de Modernização dos Portos em 1993. Com a Lei nº 8.630/1993 houve a redefinição dos papéis da autoridade portuária, do operador portuário e do próprio Estado na gestão e regulação do sistema. Decretos e resoluções posteriores também aperfeiçoaram o marco institucional e o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, na busca por eficiência e competitividade. (IPEA, 2010, p.2)

É apenas em 04 de fevereiro de 1998 que é celebrado um novo convênio de delegação entre a União (Ministério dos Transportes) e o Estado da Paraíba, passando o porto a ser administrado pela Companhia Docas da Paraíba, empresa pública estadual que mediante delegação por parte do Ministério dos Transportes, assume o papel de autoridade portuária nos portos sob sua jurisdição.

Atualmente, a Docas é vinculada à Secretaria Especial dos Portos, SEP, que tem como objetivo equalizar os portos brasileiros no mesmo patamar de competitividade, além de fomentar o setor portuário com investimentos do Programa de Aceleração de Crescimento.

O Porto de Cabedelo, com sua posição privilegiada e perfeita integração dos modais marítimo, ferroviário e rodoviário, constitui-se na melhor opção logística da região Centro Nordeste, estendendo sua área de influência para além das divisas do Estado da Paraíba. Além de vários terminais retroportuários na zona contígua à do porto organizado, sua estrutura competitiva é símbolo de baixos custos, e mão de obra qualificada (Brasil, 2025).

O Porto de Cabedelo é servido pela Companhia Ferroviária Transnordestina,

com seus 4.238 km de extensão de malha ferroviária, ligando-o aos Estados: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, além de Estados de outras regiões. Além disso, o terminal paraibano também tem à sua porta a rodovia federal BR-230, que é integrada à BR-101, permitindo a interligação com toda a malha rodoviária federal, permitindo assim, acesso a grandes centros do país.

Figura 1 - Inauguração do Porto de Cabedelo 1935



Fonte: Docas PB, 2025.

Desde sua inauguração, o Porto de Cabedelo desempenha um papel crucial no desenvolvimento econômico da Paraíba, facilitando o escoamento de produtos e contribuindo para a integração do estado ao comércio nacional e internacional. Ao longo dos anos, passou por diversas administrações, incluindo a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) e, posteriormente, a Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), que assumiu a gestão em 1998. Atualmente, o porto continua sendo um importante vetor de crescimento, com investimentos em modernização e expansão para atender às demandas logísticas da região.

3.2 Análise do Porto de Cabedelo no contexto exportador da Paraíba

Dessa forma, a seguir, serão analisados os principais dados relacionados ao Porto de Cabedelo, com ênfase em seu desempenho exportador, nos tipos de produtos movimentados e na sua importância estratégica para a economia do estado da Paraíba. O porto, localizado em uma posição geográfica privilegiada no litoral paraibano, vem se consolidando como uma infraestrutura logística fundamental para o escoamento da produção local e regional, contribuindo significativamente para o fortalecimento das cadeias produtivas e para a inserção da economia estadual no mercado nacional e internacional. A análise abrangerá o volume de cargas exportadas, a diversidade dos produtos embarcados — que vão desde minérios a alimentos processados e pescados —, bem como o papel desempenhado pelo porto na geração de emprego, renda e arrecadação tributária. Essa abordagem permitirá compreender de forma mais abrangente o impacto do Porto de Cabedelo no desenvolvimento socioeconômico da região, destacando seu potencial como vetor de crescimento sustentável e modernização da infraestrutura logística estadual.

Figura 2 - Vias de exportações paraibanas em 2023



marítima é amplamente predominante, correspondendo a 91,3% do total exportado (US\$ 175,5 milhões).

Ao analisar as atividades econômicas responsáveis pelas exportações, é nítido o predomínio das atividades industriais que somam 96,5% do total exportado, a Indústria de Transformação se destaca, correspondendo por US\$ 166,9 milhões, seguida pela Indústria Extrativa, com US\$ 18,6 milhões.

A Agropecuária representa apenas 3,4% das exportações (US\$ 6,6 milhões), o que revela a concentração das exportações em produtos industrializados. Esses números demonstram que o perfil de exportação da Paraíba é amplamente voltado para os setores industriais, tendo o porto seu papel significativo na integração da economia local aos fluxos de comércio internacional, atuando como principal ponto de saída da produção paraibana.

Figura 3 - Principais produtos exportados em 2023

PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS MAIN EXPORTED PRODUCTS				
PRINCIPAIS PRODUTOS EXPORTADOS US\$ 192,2 MILHÕES MAIN EXPORTED PRODUCTS US\$ 192.2 MILLION				
#	NCM	Descrição do Produto Product Description	2023 - FOB (US\$)	2022 - 23
1ª	17011400	Outros apúcares de cana Other cane sugars	\$63,8 milhões / \$63.8 million	+760,41%
2ª	64022000	Calçados de borracha ou plásticos, com parte superior em tiras ou correias, fixados à sola por pregos, tachas, pinos e semelhantes Footwear of rubber or plastics, with upper straps or thongs, attached to soles by means of plugs, tacks, pins and the like	\$50,9 milhões / \$50.9 million	-15,58%
3ª	22071090	Outro álcool etílico não desnaturado Other non-denatured ethyl alcohol	\$13,3 milhões / \$13.3 million	+517,33%
4ª	64029990	Outros calçados com sola exterior e parte superior de borracha ou plástico, não classificados em códigos anteriores Other footwear with outer soles and uppers of rubber or plastics, not classified under earlier codes	\$7,3 milhões / \$7.3 million	-8,72%
5ª	20094900	Outros sucos de abacaxi Other pineapple juices	\$7,3 milhões / \$7.3 million	-45,76%
6ª	26140010	Ilmenita (minérios de titânio) Ilmenite (titanium ore)	\$6,4 milhões / \$6.4 million	+100%
7ª	08072000	Mamões (papaia) frescos Fresh papayas	\$5,9 milhões / \$5.9 million	+31,88%
8ª	64041900	Outros calçados de matéria têxtil, sola de borracha/plástico Other footwear of textile material, rubber/plastic soles	\$5,9 milhões / \$5.9 million	-16,08%
9ª	20098921	Água de coco com valor Brix não superior a 7,4 Coconut water of a Brix value not exceeding 7.4	\$4,6 milhões / \$4.6 million	+5,87%
10ª	03061110	Outras lagostas, congeladas, exceto as inteiras Other lobsters, frozen, other than whole	\$4,4 milhões / \$4.4 million	-36,96%
11ª	25161200	Granito, simplesmente cortado a serra ou por outro meio, em blocos ou placas de forma quadrada ou retangular Granite, merely cut, by sawing or otherwise, into blocks or slabs of a rectangular (including square) shape	\$4,3 milhões / \$4.3 million	-13,04%
12ª	26020990	Outros minérios de manganês e seus concentrados, incluindo os minérios de manganês feruginosos e seus concentrados, de teor em manganês de 20% ou mais, em peso, sobre o produto seco Other manganese ores and concentrates, including feruginous manganese ores and concentrates, with a manganese content of 20% or more by weight on the dry product	\$2,9 milhões / \$2.9 million	+100%

Fonte: FIEPB, 2023.

A pauta exportadora da Paraíba em 2023 totalizou US\$ 192,2 milhões, composta por produtos com diferentes níveis de vantagem e origem setorial. Os dados evidenciam a presença significativa de itens agroindustriais, minerais e manufaturados, com destaque para produtos tradicionalmente associados à economia paraibana.

O produto mais exportado no período foi o açúcar de cana, com valor de US\$ 63,8 milhões, representando um aumento de 76,01% em relação a 2022. Tal crescimento confirma a importância do setor sucroalcooleiro para a economia do estado. Em segundo lugar aparecem os calçados de borracha ou plástico com parte superior de tiras ou correias, cujas exportações somaram US\$ 50,9 milhões. Apesar de sua relevância, esse item registrou uma queda de 15,58% em comparação com o ano anterior. Na terceira posição está o álcool etílico não desnaturado, com exportações no valor de US\$ 13,3 milhões e expressivo crescimento de 517,33% em relação a 2022.

Outros produtos com participação significativa na pauta exportadora incluem:

- Calçados de borracha não classificados em códigos anteriores, com US\$ 7,3 milhões.
- Sucos de abacaxi também com US\$ 7,3 milhões
- Ilmenita com US\$ 6,4 milhões
- Mamão fresco com US\$ 5,9 milhões.

O destaque para a ilmenita é especialmente relevante, pois esse minério representa com vigor o setor mineral, que vem crescendo de forma significativa na participação da economia estadual. A ilmenita é uma importante fonte de dióxido de titânio, utilizado amplamente na produção de pigmentos brancos aplicados em diversos segmentos industriais, como nas indústrias de borracha, plástico, papel, fibras têxteis, tintas e vernizes. Sua relevância não se limita ao uso interno, mas se estende ao comércio exterior, sendo uma das principais mercadorias constantes nas exportações realizadas através do porto local, o que evidencia sua importância estratégica tanto para o desenvolvimento econômico quanto para a inserção da economia estadual no mercado global.

Além do setor mineral, produtos como a água de coco concentrada e as lagostas congeladas reforçam a diversidade da pauta produtiva local, revelando o potencial de aproveitamento sustentável dos recursos naturais. Esses itens agregam valor à produção primária, gerando oportunidades de emprego e renda, além de inserirem o estado em mercados especializados, como o de alimentos e bebidas saudáveis e o de produtos pesqueiros de alta qualidade. A presença desses itens nas exportações também evidencia um modelo produtivo cada vez mais

diversificado e voltado à inovação, com destaque para a verticalização da produção e o aproveitamento de nichos de mercado com alto valor agregado.

Por fim, é relevante a presença de granito cortado e de minérios de manganês entre os doze produtos mais exportados. Estes itens indicam a contribuição da extração mineral bruta e do setor de rochas ornamentais para a composição da balança comercial estadual, com crescimento de 30,43% e 100%, respectivamente. Essa diversificação de produtos revela que a Paraíba tem potencial tanto em segmentos tradicionais quanto em novas cadeias produtivas, especialmente quando conectadas à infraestrutura de escoamento oferecida pelo Porto de Cabedelo.

Figura 4 - Exportações por município em 2023



Fonte: FIEPB, 2023.

Os dados apresentados revelam que o município de Cabedelo lidera o ranking estadual, com um volume exportado de US\$ 79,1 milhões, destacando-se pela comercialização de coque de petróleo, betume e outros resíduos de óleos de petróleo e minerais betuminosos. Sozinho, Cabedelo responde por uma fração relevante das exportações do estado, evidenciando seu papel como plataforma

logística e industrial, fortemente associado ao funcionamento do porto. O mapa das exportações por município demonstra uma forte concentração costeira e agreste refletindo a dependência dos principais municípios exportadores em relação à estrutura logística do Porto de Cabedelo.

Finalizando o ano de 2023 o Porto de Cabedelo conquistou uma posição única no cenário nacional, na 6ª edição do Prêmio Antaq, foi o único porto público do Brasil a receber um duplo reconhecimento. O porto paraibano conquistou o 2º lugar na “Maior Evolução Anual do Nível de Desenvolvimento Ambiental” e a 3ª posição na categoria “Conformidade Regulatória” (Docas PB, 2023).

O demonstrativo da alta nas operações portuárias traz impactos significativos para a economia local e estadual, impulsionando a geração de empregos e a arrecadação de recursos para o município e o estado. Além disso, o Porto de Cabedelo se consolida como um agente importante para a atração de novos investimentos e parcerias comerciais para Cabedelo, a Paraíba e toda a região Nordeste. O aumento das operações demonstra a eficiência e a capacidade do porto em lidar com diferentes tipos de carga, o que reforça sua relevância para a logística regional e nacional.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Os dados levantados revelam que o Porto de Cabedelo desempenha um papel fundamental na estrutura econômica exportadora da Paraíba, servindo como elo estratégico entre a produção local e os fluxos comerciais globais. Em 2023, o estado registrou exportações totais de aproximadamente US\$ 192,3 milhões, sendo 91,3% deste valor escoado por via marítima. Essa expressiva participação evidencia a importância logística do porto paraibano na consolidação das exportações estaduais (FIEPB, 2023).

Do ponto de vista teórico, a concepção de Milton Santos (2006) sobre a articulação entre sistemas de objetos e sistemas de ações permite compreender o Porto de Cabedelo como mais que uma infraestrutura física. Ele se apresenta como um objeto técnico que opera dentro de uma rede global de fluxos, essencial para a materialização de ações econômicas estratégicas, como a exportação de bens industrializados. O espaço do porto, portanto, se torna um território funcionalizado, resultado da articulação entre decisões políticas, investimentos públicos e práticas

econômicas.

Entre os principais produtos exportados via Porto de Cabedelo, destacam-se o açúcar de cana (US\$ 63,8 milhões), os calçados de borracha ou plástico (US\$ 50,9 milhões) e o álcool etílico (US\$ 13,3 milhões). Estes produtos apontam para a forte presença do setor industrial na pauta exportadora da Paraíba, que respondeu por mais de 96% do total exportado. Tal perfil reforça a tese de que o porto é central para os segmentos produtivos que exigem maior valor agregado e integração logística (FIEPB, 2023; Monié, 2019).

Ainda segundo Castells (2001), os portos são considerados "nós" nas redes de circulação da economia global. O Porto de Cabedelo assume essa posição ao conectar o espaço regional paraibano às dinâmicas internacionais, especialmente pelo transporte de commodities e manufaturados. A presença crescente de produtos minerais como a ilmenita e o granito cortado revela o fortalecimento de novas cadeias produtivas, ampliando o escopo da atuação portuária para além dos produtos tradicionais.

Os dados municipais também são reveladores. O município de Cabedelo lidera o ranking estadual de exportações, com US\$ 79,1 milhões movimentados, especialmente na comercialização de coque de petróleo e outros derivados. Isso demonstra a centralidade do porto para a economia local, refletindo-se diretamente na geração de emprego, arrecadação de tributos e atração de investimentos (DOCAS-PB, 2023).

A conquista de prêmios como o 2º lugar em "Evolução do Nível de Desenvolvimento Ambiental" e o 3º lugar em "Conformidade Regulatória", no Prêmio Antaq 2023, reforça a crescente profissionalização e modernização do Porto de Cabedelo. Tais reconhecimentos posicionam o porto como referência em práticas sustentáveis e gestão portuária eficiente, fatores que ampliam sua capacidade de atração para investidores e parceiros comerciais (ANTAQ, 2023).

Além disso, os investimentos anunciados no programa "Paraíba 2025-2026", com R\$ 126 milhões destinados à ampliação do dique e aquisição de novos equipamentos, elevam a expectativa de uma maior integração do porto com os mercados nacionais e internacionais. Com a dragagem do canal e a profundidade ampliada para 11 metros, o porto agora tem capacidade para receber navios de até 55 mil toneladas, o que representa um salto qualitativo nas operações logísticas da região (Governo da Paraíba, 2025).

Assim, o Porto de Cabedelo reafirma seu papel como plataforma logística essencial para a dinâmica exportadora da Paraíba. Combinando localização estratégica, capacidade técnica e investimentos consistentes, o porto se configura como um agente do desenvolvimento regional, articulando-se plenamente às redes globais da economia contemporânea.

5 CONCLUSÃO

Este trabalho examinou o papel estratégico do Porto de Cabedelo no contexto das exportações internacionais da Paraíba, destacando-o como um nó logístico essencial para a articulação entre as economias locais e as cadeias globais de comércio. Ao longo da pesquisa, evidenciou-se que a relevância do porto transcende sua mera condição de estrutura física, incorporando dimensões operacionais, institucionais e territoriais que potencializam o desenvolvimento regional.

Inicialmente, analisou-se o histórico de investimentos e reformas do sistema portuário brasileiro, com ênfase nas transformações ocorridas a partir das décadas de 1980 e 1990. Observou-se que as mudanças regulatórias e a modernização progressiva das infraestruturas foram fundamentais para superar gargalos logísticos e reduzir custos operacionais, ainda que a trajetória tenha sido marcada por avanços graduais e desafios persistentes (Monié, 2019).

No caso do Porto de Cabedelo, a revisão dos dados de exportação de 2023 revelou um crescimento expressivo na movimentação de cargas, especialmente de combustíveis, grãos e produtos industrializados. Esses resultados refletem tanto as melhorias em capacidade operacional quanto a diversificação dos municípios exportadores na Paraíba, sinalizando o papel crescente do porto como catalisador de polos econômicos regionais.

Sob a ótica teórica de Castells (2001), que entende a economia contemporânea como uma rede global interconectada, reforça-se a importância de fortalecer a infraestrutura portuária para garantir a competitividade das regiões periféricas. No caso paraibano, a integração real do Porto de Cabedelo às rotas marítimas internacionais amplia o acesso dos produtores locais aos principais mercados externos, gerando impacto direto sobre empregos, arrecadação tributária e atração de investimentos.

Os anúncios de investimentos pelo programa “Paraíba 2025-2026”

evidenciam a aposta do Governo Estadual na expansão e qualificação do Porto de Cabedelo. Com R\$ 126 milhões destinados à ampliação do dique e aquisição de equipamentos e mais R\$ 200 milhões já investidos na dragagem e modernização das instalações, o porto passa a operar com profundidade de 11 metros, podendo receber navios de até 55 mil toneladas (DOCAS PB, 2025). Essas intervenções representam um salto qualitativo em eficiência e sustentabilidade.

Por fim, a crescente movimentação de cargas e a execução de obras de infraestrutura portuária configuram-se não apenas como ganhos operacionais, mas como vetores de transformação socioeconômica na Paraíba. Ao consolidar-se como referência em logística regional, o Porto de Cabedelo reafirma seu papel estratégico no fortalecimento da economia local e na inserção competitiva do estado nos fluxos do comércio internacional. Dessa forma, o equilíbrio entre investimentos públicos, parcerias privadas e planejamento institucional será determinante para sustentar esse crescimento e ampliar os benefícios para a sociedade paraibana.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 12.815**, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União dos portos e instalações portuárias. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/12815.htm. Acesso em: 30 março 2025.

BROOKS, Mary R.; PALLIS, Athanasios A. Port governance. In: TALLEY, Wayne K. (ed.). **The Blackwell Companion to Maritime Economics**. Chichester: Wiley-Blackwell, 2012. p. 491–516. Disponível em: <https://download.e-bookshelf.de/download/0000/6001/53/L-G-0000600153-0002386029.pdf>. Acesso em 29 maio 2025.

CASTELLS, Manuel. A sociedade em rede. 5. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2001. FALCÃO, V. A.; CORREIA, A. R. Eficiência portuária: análise das principais metodologias para o caso dos portos brasileiros. **Journal of Transport Literature**, v. 6, n. 4, p. 133–146, out. 2012.

FREITAS, M. E. do N.; HOLANDA, J. S. Fluxo de navios e cargas do Porto de Cabedelo (PB). **Revista Principia**, v. 1, n. 44, p. 219–226, 2019. DOI: 10.18265/1517-03062015v1n44p219226. Disponível em: <https://periodicos.ifpb.edu.br/index.php/principia/article/view/2240>. Acesso em: 19 maio 2025.

IPEA. Dinâmicas institucionais, operacionais e espaciais do processo de modernização do sistema portuário brasileiro. **IPEA**. Brasília, 2014. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/publicacaoitem?id=ddb40dbb-a083-494f-a5d42d76bb9641ab>. Acesso em: 10 maio 2025.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Reforma portuária: relatório final. **Portal Gov.** Brasília, Brasil. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/centrais-de-conteudo/reforma-portuaria-refinaldoc8806>. Acesso em: 30 maio 2025.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. DO S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, v. 40, n. 6, p. 975–995, nov. 2006.

NOTTEBOOM, Theo; RODRIGUE, Jean-Paul. The future of containerization: perspectives from maritime and inland freight distribution. **GeoJournal**, v. 61, p. 399–407, 2005. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/225402867_The_future_of_containerization_Perspectives_from_maritime_and_inland_freight_distribution. Acesso em: 29 maio 2025.

PORTO DE CABEDELLO. Porto de Cabedelo conclui 2024 com quase 1,5 milhão de toneladas movimentadas. **Porto de Cabedelo**. João Pessoa, 2024. Disponível em: <https://portodecabedelo.pb.gov.br/2024/12/31/resultado-operacional-2024/>. Acesso em: 5 maio 2025.

PORTO DE CABEDELLO. Porto de Cabedelo é o único porto público do Brasil com duplo reconhecimento no Prêmio Antaq 2023. **Porto de Cabedelo**. João Pessoa, 2023. Disponível em: <https://portodecabedelo.pb.gov.br/2023/11/23/porto-de-cabedelo-e-o-unico-porto-publico-dobrasil-com-duplo-reconhecimento-no-premio-antaq-2023/>. Acesso em: 5 maio 2025.

RODRIGUES, Jondison Cardoso; NAHUM, João Santos. Expansão e territorialização de infraestruturas portuárias no Brasil e na Amazônia Legal (1993 a 2022). **Novos Cadernos NAEA**, v. 26, n. 1, abr. 2023. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/13899/10170>. Acesso em: 25 maio 2025. DOI: <http://dx.doi.org/10.18542/ncn.v26i1.13899>.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2006. Disponível em: https://www.academia.edu/9145103/A_natureza_do_Espa%C3%A7o_M_Santos. Acesso em: 30 maio 2025.

SILVA, F. G. F. da; MARTINS, F. G. D.; ROCHA, C. H.; ARAÚJO, C. E. F. Análise exploratória da eficiência produtiva dos portos brasileiros. **Transportes**, v. 19, n. 1, p. 5–12, 2011. DOI: 10.14295/transportes.v19i1.480. Disponível em: <https://revistatransportes.org.br/anpet/article/view/480>. Acesso em: 26 maio 2025.

TONGZON, Jose Tongzon. SAWANT, Lavina. Escolha do porto em um ambiente competitivo: da perspectiva das companhias de navegação. **Applied Economics**, v. 39, n. 4, p. 477–492, 2007. Disponível em: <https://ideas.repec.org/a/taf/applec/v39y2007i4p477-492.html>. Acesso em: 28 maio 2025.

FONTES INSTITUCIONAIS E NOTÍCIAS:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Portos públicos movimentam 38,78 milhões de toneladas de cargas e apresentam crescimento em abril de 2024. **ANTAQ**. Brasília, 17 Jun. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/antag>. Acesso em: 10 maio 2025.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Diretor-geral participa da inauguração da nova sede do Porto de Cabedelo (PB). **ANTAQ**. Brasília, 05 Maio 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/antag>. Acesso em: 20 maio 2025.

DOCAS-PB; GOVERNO DA PARAÍBA; MINISTÉRIO DOS PORTOS. Docas-PB, Governo da Paraíba e Ministério dos Portos inauguram o novo Porto de Cabedelo. **Porto de Cabedelo**. Brasília, 05 Maio 2025. Disponível em: <https://portodecabedelo.pb.gov.br>. Acesso em: 30 maio 2025.

GOVERNO DO ESTADO DA PARAÍBA. Investimentos do Governo da Paraíba levam Porto de Cabedelo a ganhar prêmio de melhor do Brasil na categoria. **Estado da Paraíba**. Disponível em: <https://portodecabedelo.pb.gov.br>. Acesso em: 30 maio 2025.

FIEP – Centro Internacional de Negócios – CIN/PB. Quem somos? **Porto de Cabedelo**. Disponível em: <https://portodecabedelo.pb.gov.br>. Acesso em: 30 maio 2025.

AGRADECIMENTOS

Inicialmente, agradeço aos meus pais, Maria Suelene e Ildomar Vieira, se não fosse por eles me apoiando durante toda a minha caminhada acadêmica eu não teria conseguido chegar onde estou hoje. Em meio a dificuldades, noites sem dormir e dúvidas se seria possível finalizar minha trajetória, em momento algum eles duvidaram que eu conseguiria.

As minhas irmãs Italazitania e Iaponira agradeço por ter cuidado tão bem de mim e me incentivado quando eu mesma não acreditei, em meio a tantas inseguranças na vida, a minha maior certeza é que terei minhas irmãs mais velhas ao meu lado. Na falta delas, fui presenteada com dois sobrinhos, Theo e Joaquim, agradeço até pelos momentos que vocês interromperam meus estudos para brincarmos juntos.

Ao meu irmão mais novo, Ildomar Filho, agradeço por ter crescido ao seu lado, apesar de discutir e me irritar de vez em quando eu sei que posso contar com você para tudo, obrigada por me dar mais uma irmã, Clara Martorelli.

Aos meus amigos, obrigada por acreditar no meu potencial e sempre me incentivar a correr atrás dos meus sonhos, em especial Igor e Clara, que acompanharam de perto minhas frustrações, medos e insegurança e souberam dizer exatamente o que eu precisava ouvir.

Ao amor da minha vida, Fred, nunca imaginei amar tanto um animal como amei meu primeiro filho, me viu crescer e amadurecer e mesmo sem saber me mantinha viva. Ao partir, ele me deixou seu irmão Negão, que hoje me faz companhia nos meus cochilos da tarde e me chama para jantar toda noite.