

# Panorama Logístico do Estado do Amapá



Potencialidades,  
Competitividade e  
Perspectivas do  
Transporte



## EQUIPE

### INFRA S/A.

#### Diretor-Presidente

JORGE LUIZ MACEDO BASTOS

#### Diretora de Administração e Finanças

ELISABETH BRAGA

#### Diretor de Mercado e Inovação

MARCELO VINAUD PRADO

#### Diretor de Planejamento

CRISTIANO DELLA GIUSTINA

#### Diretor de Empreendimentos

ANDRÉ LUÍS LUDOLFO DA SILVA

#### Superintendente de Inteligência de Mercado

LILIAN DE ALENCAR PINTO CAMPOS

#### Gerentes da Superintendência de Inteligência de Mercado

JOANA MARIA HABBEMA SOLEDADE

SIRLÉA DE FATIMA FERREIRA LEAL  
MOURA

FRANCISCO XAVIER DA SILVA NUNES

#### Equipe SUINM

ANA FLAVIA ARAUJO SANTANA

BRUNO DE JESUS VIANA

CARLOS RAFAEL DOS SANTOS RAPOSO

CARLOS ALBERTO GOMES MESQUITA

DENIS FERREIRA DOS SANTOS

DIOGO CASTRO DOS SANTOS

EZEQUIEL GOMES FERREIRA

GABRIELA CAMIOTTI SAINT MARTIN

IANA BELLI REIS SILVA

MARCELLO MACHILAS REZENDE QUEIROZ

NATHÁLIA CASTELO BRANCO ALMEIDA

NICOLAS GUIMARÃES OHOFUGI

PAULO MÁRCIO FERNANDO JESUS BATISTA

ROBERTO MOREIRA CARDOSO DE OLIVEIRA

THAYS DE OLIVEIRA COELHO

VENINA DE SOUZA OLIVEIRA

#### Estagiários

LUANA PRAXEDES MOURA

MARIANA BANDEIRA DA GAMA

ALEXANDRE OLIVEIRA BARBOSA

## Introdução

---

O estado do Amapá apresenta uma configuração logística singular no território brasileiro, resultante da combinação entre suas características geográficas, condicionantes territoriais e o perfil de sua base produtiva. Inserido na Região Norte e com mais de 70% de seu território composto por áreas protegidas, o estado demanda soluções logísticas adaptadas ao contexto amazônico.

Do ponto de vista econômico, o estado possui participação modesta no Produto Interno Bruto nacional, com estrutura produtiva fortemente baseada no setor de serviços, concentrado no eixo Macapá–Santana. Destacam-se, ainda, atividades com maior relevância logística, como a exploração florestal, a mineração, especialmente de manganês e, mais recentemente, a expansão de *commodities* agrícolas, como a soja. Além disso, a possível exploração de petróleo e gás na Margem Equatorial reforça o potencial do estado como nova fronteira energética, com impactos relevantes sobre a dinâmica produtiva e a demanda por infraestrutura.

A dinâmica de transporte é fortemente influenciada pela limitada conectividade terrestre. O Amapá é o único estado brasileiro que não possui ligação rodoviária integralmente pavimentada com o restante da malha nacional, o que reforça a dependência de soluções multimodais. Nesse contexto, a rede hidrográfica amazônica assume papel estruturante, funcionando como principal eixo de circulação de cargas e conectando o estado a polos logísticos da região Norte, especialmente no Pará, Amazonas e Rondônia.

Os fluxos logísticos organizam-se, assim, a partir de corredores hidroviários que viabilizam tanto o abastecimento interno, com destaque para combustíveis, quanto o escoamento de produtos voltados à exportação, como grãos e minérios. A integração rodofluvial complementa essa dinâmica, permitindo a circulação de cargas gerais e a conexão indireta com a malha rodoviária nacional.

No que se refere à infraestrutura, observa-se uma configuração concentrada em dois eixos rodoviários principais, BR-156 e BR-210, ainda com limitações de pavimentação, enquanto o Complexo Portuário de Santana se destaca como principal ativo logístico, articulando fluxos regionais e de longo curso.

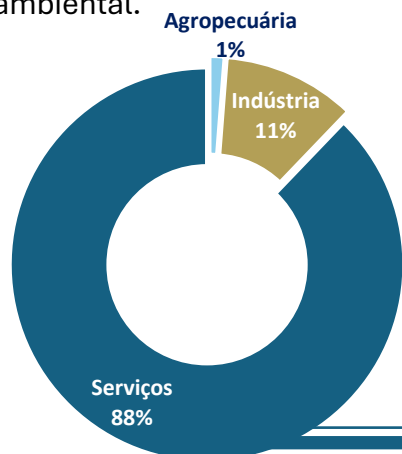
No campo dos investimentos, há predominância de recursos voltados à recuperação da infraestrutura existente, especialmente rodoviária, associada a iniciativas de ampliação da capacidade logística, como a implantação de terminais hidroviários e a consolidação de arrendamentos portuários. Paralelamente, o estado se insere em estratégias de integração regional, com destaque para a Rota 1 – Ilha das Guianas, ampliando seu potencial de articulação internacional.

Nesse contexto, o Panorama Logístico do Amapá apresenta uma análise integrada da infraestrutura de transportes, dos fluxos logísticos e do perfil produtivo estadual, evidenciando seus principais condicionantes, desafios e oportunidades para o desenvolvimento logístico e a ampliação da competitividade regional.



## Perfil Produtivo

O estado do Amapá apresenta uma estrutura econômica pouco diversificada, com forte predominância do setor de serviços, condicionada especialmente pelo contexto territorial e ambiental.

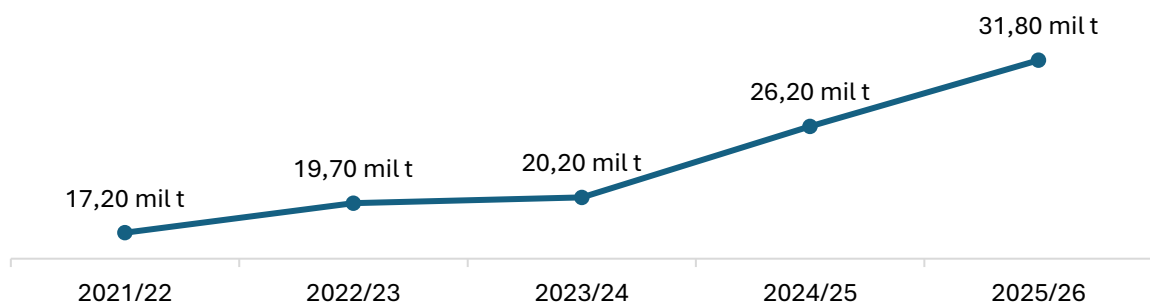


O setor terciário concentra 88% do Produto Interno Bruto (PIB) estadual, sendo impulsionado, sobretudo, pela administração pública, comércio e serviços. O setor industrial possui participação mais reduzida, em torno de 11%, com destaque para atividades relacionadas à serviços industriais de utilidade pública, construção e transformação de produtos florestais. Já o setor agropecuário apresenta participação marginal, 1%, ainda que venha registrando avanços pontuais em determinadas cadeias produtivas.

Entre as principais atividades econômicas do estado, destacam-se a exploração mineral (manganês), a exploração florestal, a pesca e a logística portuária. Essas atividades estão fortemente concentradas no eixo Macapá–Santana, que se configura como o principal polo produtivo e logístico do estado, concentrando infraestrutura, mercado consumidor e acesso aos principais corredores de escoamento.

Nos últimos anos, observa-se a emergência de novas dinâmicas produtivas, especialmente relacionadas à expansão da fronteira agrícola no sul do estado, com destaque para o cultivo de grãos, como a soja. Além desta, o estado produz mandioca, açaí, banana, entre outras frutas e grãos.

### Produção de Soja



Adicionalmente, o estado apresenta potencial relevante no setor energético, com destaque para a possível exploração de petróleo e gás na Margem Equatorial. Caso confirmada, essa atividade poderá representar uma inflexão significativa na estrutura produtiva estadual. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) estima que a exploração da Margem Equatorial pode elevar o PIB do Amapá em até 61,2%.

Nesse contexto, o perfil produtivo do Amapá se caracteriza por uma combinação de atividades tradicionais, fortemente concentradas espacialmente, e novas frentes de expansão ainda em consolidação. Essa configuração reforça a importância da infraestrutura logística, especialmente portuária e rodoviária, como elemento-chave para a integração produtiva do estado, a redução de custos de transporte e o aumento da competitividade regional.

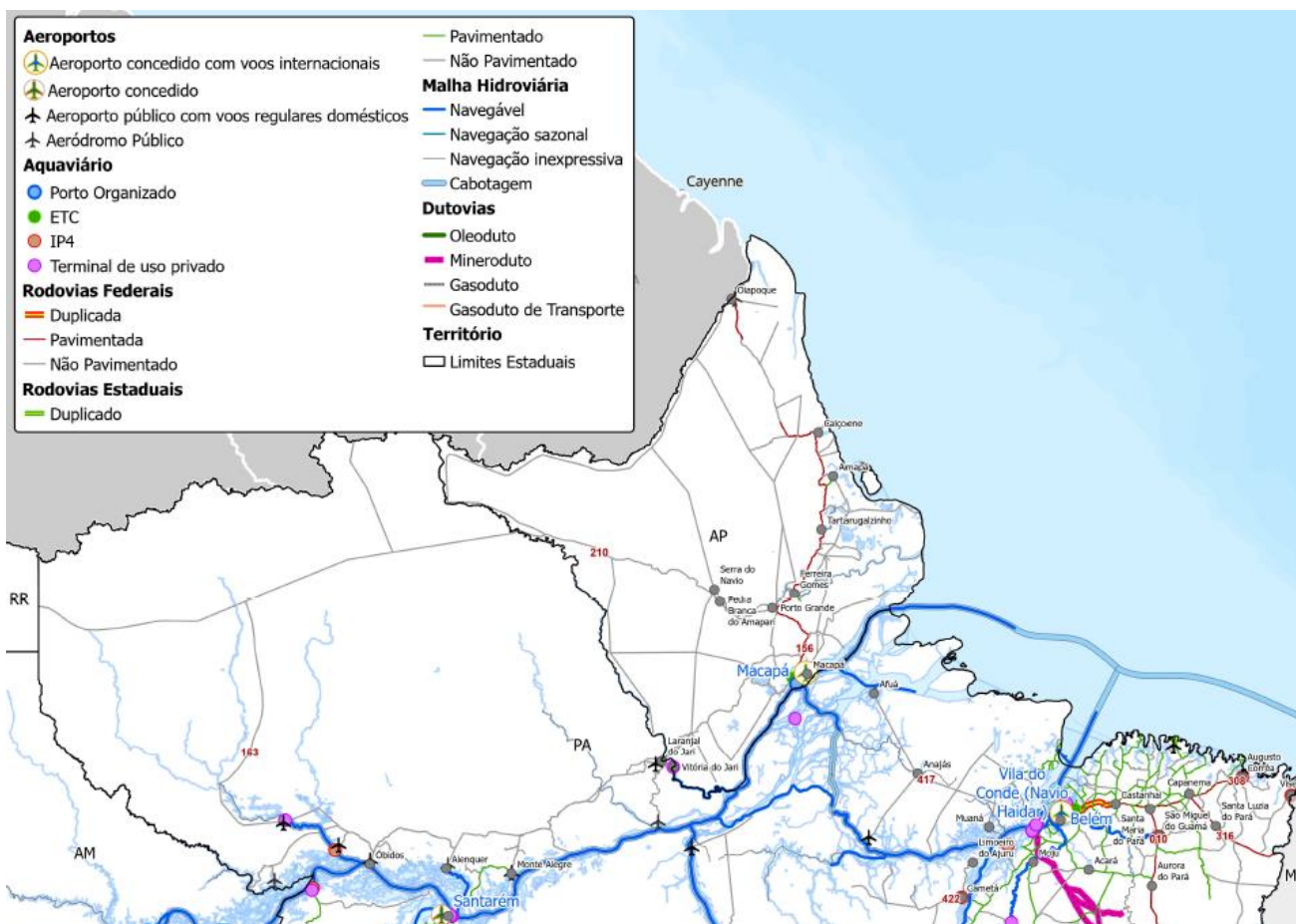


# Infraestrutura Logística

A infraestrutura logística do estado do Amapá é fortemente condicionada por sua limitada conectividade terrestre e pela predominância da navegação interior como elemento estruturante dos fluxos de transporte. Destaca-se que o estado é o único do Brasil que não possui ligação rodoviária integralmente pavimentada com o restante da malha nacional, o que reforça a dependência de soluções multimodais para sua integração regional e nacional.

Nesse contexto, os fluxos logísticos do estado se estruturam a partir de corredores hidroviários que conectam o Amapá a importantes polos produtivos e logísticos da Região Norte. A extensa rede hidrográfica amazônica desempenha papel equivalente ao de uma malha rodoviária, viabilizando o transporte de cargas em longas distâncias por meio dos rios Solimões–Amazonas, Tapajós e Jari.

## Mapa multimodal



Elaboração: ONTL/Infra S.A.

A partir dessas conexões, observa-se a formação de fluxos bem definidos de entrada e saída de mercadorias. No sentido exportação, destacam-se as rotas provenientes de Miritituba e Itaituba, responsáveis pelo transporte de grãos agrícolas, como milho, soja e farelo de soja, com destino ao Complexo Portuário de Santana, onde as cargas são armazenadas e posteriormente destinadas ao mercado externo por meio de navegação de longo curso.



## Infraestrutura Logística

No sentido do abastecimento interno, os fluxos são compostos pelo transporte de combustíveis, com origem, principalmente, nos polos logísticos de Vila do Conde, Miritituba e Belém, e destino ao Terminal de Macapá. Esse fluxo evidencia a dependência do estado em relação a outras unidades da federação para o suprimento energético.

Adicionalmente, observa-se que o transporte de carga geral é realizado predominantemente por meio da integração rodofluvial, com destaque para operadores logísticos que realizam o transporte de caminhões e veículos em balsas. Nesse contexto, as rotas Belém–Macapá e Santarém–Macapá configuram-se como os principais eixos logísticos para circulação de mercadorias diversas, funcionando como extensão da malha rodoviária nacional.

A tabela a seguir apresenta algumas rotas de navegação com origem e destino no Porto de Santana e as distâncias aproximadas dos trajetos.

### Rotas de navegação de origem e destino ao Porto de Santana

Origem - Destino	Trajeta	Distância aproximada (km)
Belém – Santana	Hidrovia do Rio Tocantins–Araguaia Estreitos e Furos Hidrovia do Rio Amazonas	720
Itaituba – Santana	Hidrovia do Rio Tapajós Hidrovia do Rio Amazonas	830
Vila do Conde/Barcarena – Santana	Hidrovia do Rio Tocantins–Araguaia Estreitos e Furos Hidrovia do Rio Amazonas	660
Manaus – Santana	Hidrovia do Rio Amazonas	1.300
Santana – Porto Jari–Terminal Munguba	Hidrovia do Rio Amazonas Hidrovia do Rio Jari	275

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário de Santana, 2017.

No âmbito da infraestrutura terrestre, a circulação interna do estado apoia-se em dois corredores rodoviários principais. A BR-156 constitui o eixo estruturante longitudinal, conectando Macapá ao município de Oiapoque, na fronteira com a Guiana Francesa, e ao sul do estado, em direção a Laranjal do Jari, na divisa com o Pará. Já a BR-210 desempenha papel complementar na articulação do interior.

De forma geral, os fluxos logísticos do Amapá evidenciam uma forte dependência da multimodalidade, com predominância do transporte hidroviário articulado à logística rodofluvial. Essa configuração reflete tanto as potencialidades da rede hidrográfica amazônica quanto as restrições impostas pela baixa conectividade rodoviária, condicionando a dinâmica de abastecimento e escoamento da produção no estado.



# Infraestrutura Rodoviária

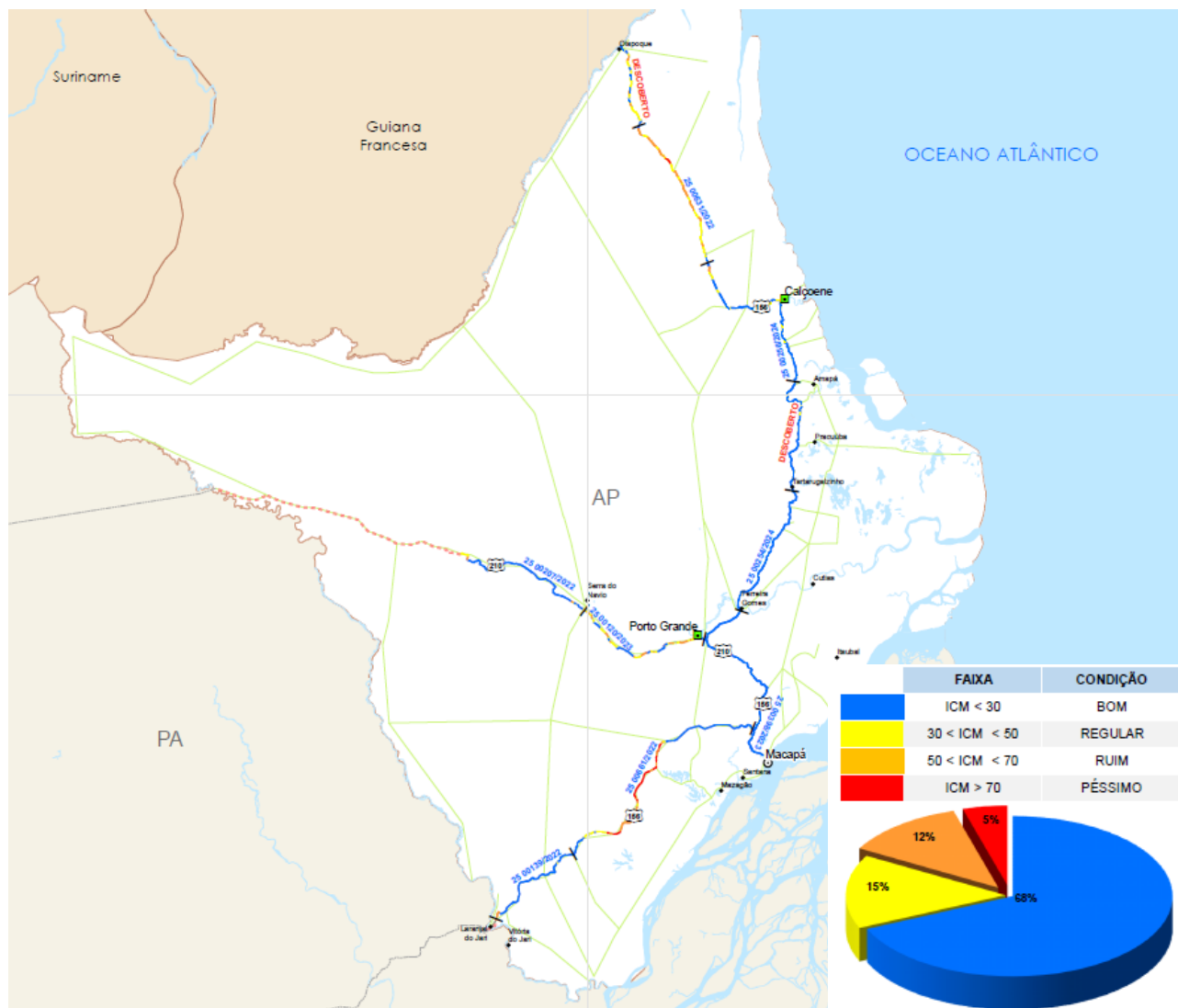
## Rodovias federais e estaduais

Segundo o Sistema Nacional de Viação (SNV), o Amapá possui cerca de 1.199 mil km de rodovias federais em seu território, dos quais 178 km fazem parte da rede planejada e o restante se divide em dois corredores:

- BR-156, que liga Macapá ao Oiapoque (fronteira com a Guiana Francesa) e Macapá à Laranjal do Jari, na divisa com o Pará. São 796 km implantados, sendo 441 km pavimentados e 355 não pavimentados.
- BR-210, que conecta a capital ao interior do estado. São 226 km implantados, sendo 27 km pavimentados e 199 km não pavimentados.

As condições de conservação, segundo o Índice de Condição da Manutenção (ICM), levantado pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), podem ser observadas no mapa abaixo:

### Mapa de condição da manutenção – ICM Amapá



Fonte: DNIT, janeiro de 2026.



# Infraestrutura Rodoviária

A malha estadual, por sua vez, apresenta baixa extensão, apenas 298 km, com predominância de trechos não pavimentados (89%). No entanto, existem 3.051 km planejados.

## Investimentos

O Novo Pac prevê ao menos R\$ 1,49 bilhões em investimentos públicos federais, para o período de 2023 a 2030, distribuídos da seguinte maneira:

- Manutenção e restauração rodoviária entre 2023 a 2026: R\$ 562 milhões, com 77% executados.
- Construção da BR-156: R\$ 930 milhões, com apenas 7% executados.
- Estudos e projetos: construção da BR-210 em licitação e construção da ponte sobre rio Jari e acessos na BR-156 em ação preparatória.<sup>1</sup>

No que se refere aos investimentos públicos em 2025, observa-se uma concentração significativa de recursos na recuperação da infraestrutura existente. Segundo o painel do Siga Brasil, foram destinados R\$ 219 milhões em investimentos federais para o estado do Amapá, dos quais aproximadamente R\$ 160 milhões (73%) foram direcionados a obras de manutenção e restauração da malha rodoviária. Paralelamente, cerca de R\$ 55 milhões foram aplicados em obras de implantação e pavimentação, destinados às intervenções na BR-156, tanto no trecho entre Macapá e Oiapoque quanto no segmento entre Macapá e Laranjal do Jari.

### Investimentos públicos federais, por tipo de serviço, em 2025

Tipo de Serviço	Valor (Reais)	% em relação ao total
Manutenção	160.548.275	73%
Construção	54.778.732	25%
Gestão ambiental	3.676.099	2%

Fonte: SIGA Brasil, 2025. Dados corrigidos pelo IPCA na data base de 02/2026. \*Dados de 2025 até o mês 12.

1. Valores do novo Pac divulgados pela Casa Civil em <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/novopac/transparencia>.  
Data de referência: dezembro de 2025. Os valores não são corrigidos.



## Infraestrutura Aquaviária

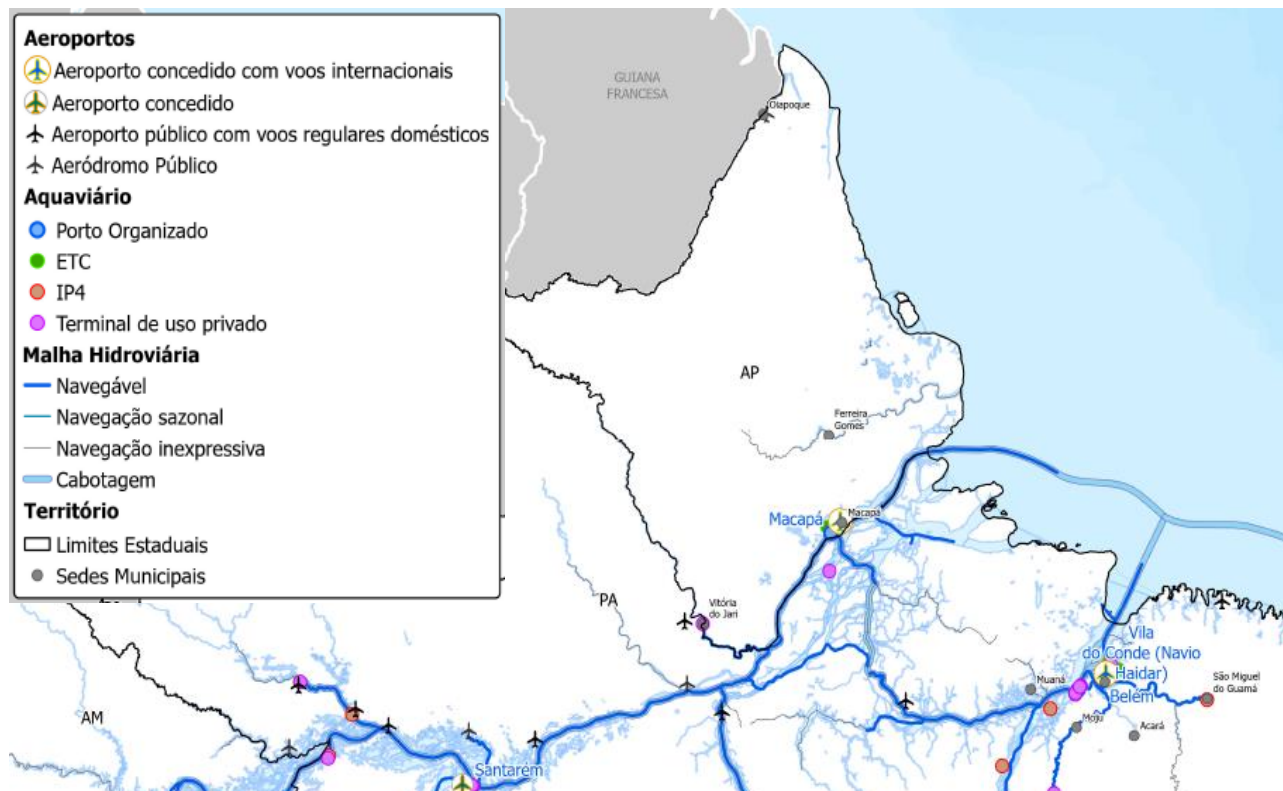
A infraestrutura aquaviária do estado do Amapá apresenta papel estruturante na organização logística regional, estando diretamente associada à sua conexão com a região amazônica e à limitada integração rodoviária com o restante do país. Nesse contexto, o sistema aquaviário atua como suporte ao abastecimento interno e na articulação regional com fluxos de navegação de longo curso.

A estrutura existente concentra-se no eixo Macapá–Santana, sendo composta pelo Porto Organizado de Santana, principal instalação portuária do estado, pelo Terminal de Macapá (terminal de uso privado – TUP) e pela Estação de Transbordo de Cargas (ETC) Bertolini-Santana. O estado não possui terminais hidroviários no interior, sendo assim a movimentação aquaviária ocorre predominantemente em caráter interestadual.

A ETC Bertolini – Santana, operada pela empresa Transportes Bertolini Ltda., tem como foco a integração rodofluvial, viabilizando o transporte veículos e caminhões por meio de balsas. A operadora possui unidades em Santana, Belém, Santarém, entre outras localidades.<sup>2</sup>

No âmbito dos investimentos recentes, destaca-se a implantação da instalação portuária pública de pequeno porte (IP4) em Santana, realizada no contexto do Novo PAC. A obra atingiu cerca de 86% de execução em dezembro de 2025 e foi concluída e entregue em janeiro de 2026, ampliando a infraestrutura voltada ao transporte de passageiros e contribuindo para a melhoria das condições de mobilidade hidroviária no estado.<sup>3</sup>

### Infraestrutura aquaviária



Fonte: ANTAQ (2024). Elaboração: ONTL/Infra S.A.

2. <https://www.tbl.com.br/servicos-e-modais#transporte-fluvial-de-veiculos>

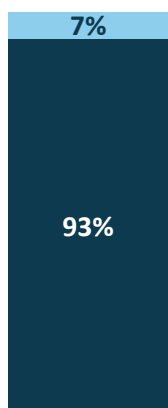
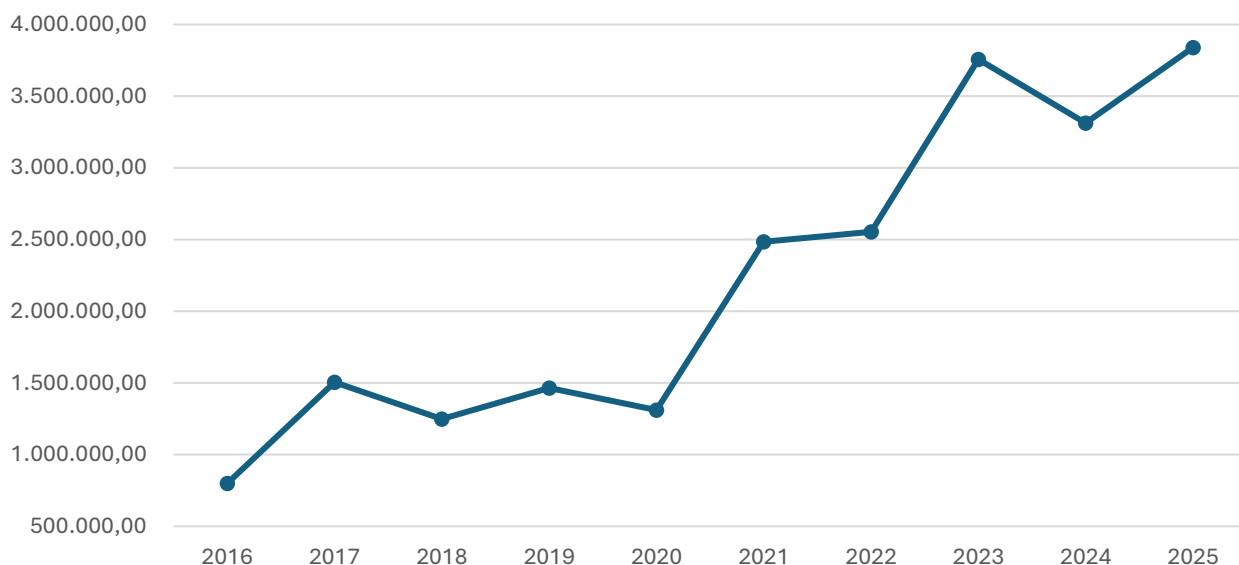
3. DNIT, janeiro de 2026. <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/noticias/primeiro-porto-hidroviario-publico-do-amapa-e-entregue-a-populacao>



# Infraestrutura Aquaviária

O Porto Organizado de Santana e o TUP Terminal de Macapá concentram a movimentação de carga do Complexo Portuário de Santana. Segundo dados divulgados pela ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), em 2025 o complexo movimentou 3,8 milhões de toneladas, o maior volume registrado nos últimos dez anos. A evolução dessa movimentação é apresentada no gráfico a seguir.<sup>4</sup>

## Evolução da movimentação portuária do Complexo Portuário de Santana



■ Terminal de Macapá

■ Porto Organizado de Santana

**Responsável por 93% da movimentação portuária em 2025, o Porto Organizado de Santana configura-se como a principal instalação do complexo.**

O Terminal de Macapá atua na navegação interior, com foco no abastecimento de combustíveis no estado. Embora o terminal opere em menor escala, sua atuação apresentou um crescimento médio anual de 42% nos últimos quatro anos, quando iniciou suas operações.

Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.

4. A ETC Bertolini-Santana registrou movimentação de carga nos de 2016 a 2020 e 2024. Para fins de análise, esses volumes não foram considerados no gráfico, visto que representam a movimentação de semirreboques baús em balsas.



## Panorama do Porto Organizado de Santana

### Dados gerais

O Porto Organizado de Santana, localizado no município de Santana com acesso direto ao Oceano Atlântico por meio da foz do Rio Amazonas. Atualmente, é administrado pela empresa pública Companhia Docas de Santana (CDSA), integrante da administração indireta da Prefeitura Municipal de Santana.

- Cais acostável: 220 m no píer 1 e 190 m no píer 2.<sup>5</sup>
- Um cais dividido em dois trechos: píer 1 e píer 2.
- Calado máximo autorizado: 11,50 m.
- Perfis de carga: granéis sólidos (cavaco de madeira, grãos, farelo de soja e minérios) e açúcar.
- Áreas de armazenagem: um armazém, um pátio pavimentado para contêineres e cargas diversas, pátios para estocagem de minério e cavacos de madeira e duas áreas com silos para estocagem de granéis agrícolas.

### Acessos rodoviários

O acesso rodoviário é feito pelas rodovias AP-010, ligando as cidades de Macapá e Mazagão; BR-210 (Perimetral Norte) encontra a BR-156, próximo a Macapá; Rod. Duca Serra, que dá acesso a BR-210, AP-010 e Av. Santana, nas proximidades com o porto; e na área urbana, pela Av. Santana, Rua Cláudio Lúcio Monteiro e na Rua Manoel F. Guedes onde alcança as instalações portuárias.



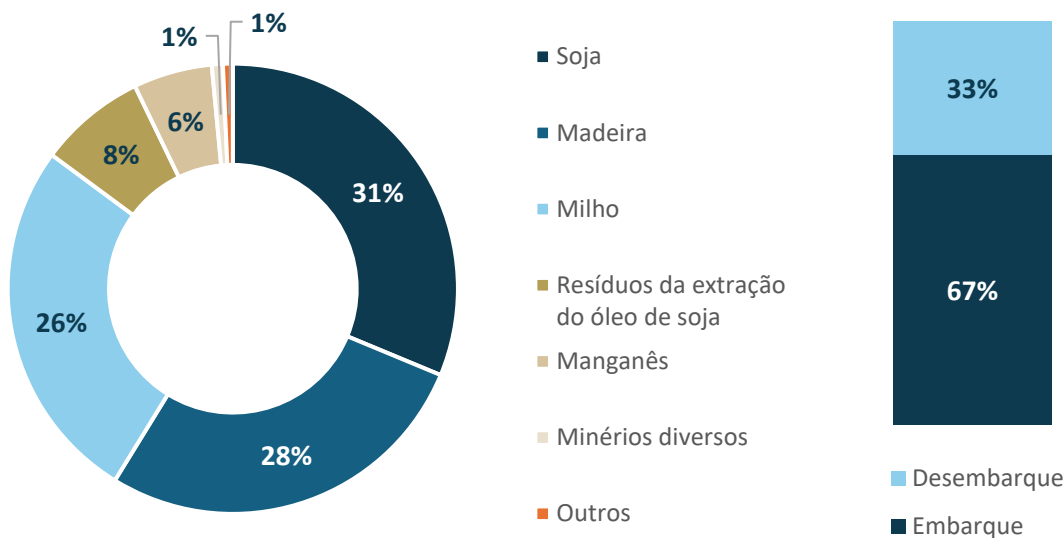
Fonte: Zoneamento do PDZ do Porto de Santana.

5. Com concordância da Autoridade Portuária, Marinha do Brasil – Capitânia dos Portos do Amapá e Praticagem, poderá ocorrer à atracação de Navio com 225m de comprimento. (<https://www.docasdesantana.com.br/docas-de-santana/estrutura-portu%C3%A1ria.html>)

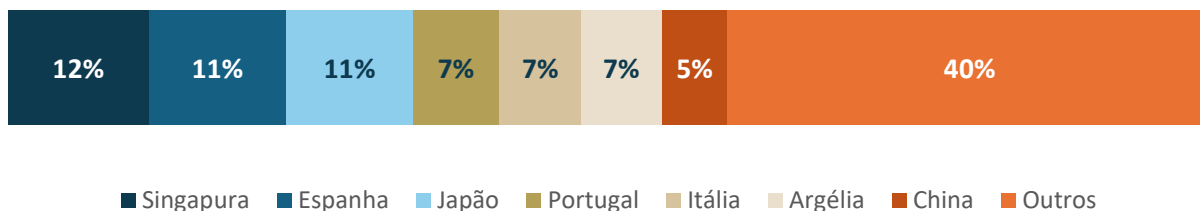
# Infraestrutura Aquaviária

O Porto de Santana apresenta forte vocação exportadora, com movimentação total de aproximadamente 3,6 milhões de toneladas em 2025, das quais cerca de 67% correspondem a operações de embarque destinadas ao longo curso.

## Movimentação total por mercadorias em 2025



## Principais países de destino das exportações em 2025



## Principais origens e mercadorias desembarcadas em 2025



- Estação Cianport Miritituba - milho e soja
- Porto de Itaituba da Caramuru Alimentos - farelo de soja
- Bertolini Itaituba - milho
- ETC Miritituba - milho e farelo de soja
- Porto Velho - minérios diversos
- Manaus - açúcar

Essas mercadorias são desembarcadas e armazenadas no Porto de Santana, seguindo posteriormente para a exportação.

Fonte: ANTAQ. Elaboração: ONTL/Infra S.A.



# Infraestrutura Aquaviária

## Investimentos do Novo PAC (2023-2030)

Os investimentos destinados à infraestrutura portuária e hidroviária no estado totalizam mais de R\$ 87,7 milhões, abrangendo obras e estudos em diferentes estágios de desenvolvimento, desde ações preparatórias ou em etapa de licitação até intervenções em execução.

No âmbito portuário, as aplicações concentram-se no Porto de Santana, distribuídas conforme os empreendimentos apresentados a seguir:

- **Acessos terrestres:** investimento federal de R\$ 6,1 milhões, referente a revitalização dos acessos do porto. O empreendimento encontra-se em ação preparatória.
- **Arrendamentos existentes:** investimento privado estimado em R\$ 44 milhões, referente a um arrendamento vigente. As intervenções estão em execução, com 85% executadas.
- **Novo arrendamento MCP01:** investimento privado para concessão, referente ao arrendamento do terminal portuário para movimentação de cavaco de madeira. Segundo informações do PPI (Programa de Parcerias e Investimentos), o leilão foi realizado em 26 de fevereiro 2026. O CAPEX previsto da concessão é de R\$ 150 milhões ao longo de 25 anos.
- **Novo arrendamento MCP03:** investimento privado para concessão. Segundo informações do PPI, o leilão de concessão ocorreu em dezembro de 2024, com valor de outorga de R\$ 58 milhões. O CAPEX previsto da concessão é de R\$ 88 milhões em um prazo de 25 anos. O terminal é destinado à movimentação e armazenagem de grânéis sólidos vegetais, especialmente soja e milho.

No segmento da infraestrutura hidroviária, destaca-se a construção do terminal hidroviário de passageiros (IP4) de Santana, com investimento estimado em R\$ 25 milhões. Segundo informações do DNIT, o empreendimento foi entregue em janeiro 2026. As demais iniciativas correspondem a estudos e projetos voltados à implantação de terminais hidroviários nos municípios de Amapá, Calçoene, Laranjal do Jari, Macapá, Mazagão e Oiapoque, cada um com valor estimado de R\$ 2 milhões.



IP4 de Santana. Fonte: DNIT.

# Rotas de Integração Sul-Americanas

No contexto da integração regional, o Amapá está inserido na Rota 1 – Ilhas das Guianas, uma das rotas estratégicas do projeto de integração sul-americana coordenado pelo Governo Federal. Essa rota abrange os estados do Amapá, de Roraima, parte do Amazonas e Pará, além de conexões com a Guiana Francesa, Suriname, Guiana e Venezuela, estruturando-se a partir de uma combinação de modais rodoviário e aquaviário.

## Rota 1 – Ilha das Guianas



COMÉRCIO ATUAL NA ROTA	
Exportação ↗	Importação ↘
<ul style="list-style-type: none"> <li>Óleo de soja</li> <li>Extratos de malte</li> <li>Embutidos de carne</li> <li>Açúcar de cana</li> <li>Preparações para elaboração de bebidas</li> <li>Carnes de galinha</li> <li>Arroz</li> <li>Milho</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cimento</li> <li>Construções pré-fabricadas de ferro ou aço</li> <li>Minérios de estanho</li> </ul>
POTENCIALIDADES DA ROTA	
Exportação ↗	Importação ↘
<ul style="list-style-type: none"> <li>Alimentos e bens de consumo final para a Venezuela e a Guiana, além da Ásia e do Mercado Comum e Comunidade do Caribe (Caricom).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Energia elétrica</li> <li>Petróleo e derivados</li> <li>Plásticos</li> <li>Vídeos</li> <li>Peixes dos mesmos sócios</li> </ul>
NOVOS SETORES A PROMOVER	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bioeconomia</li> <li>Turismo</li> <li>Proteínas animais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Frutas</li> <li>Vegetais</li> <li>Bens industriais do Polo de Manaus</li> </ul>

Fonte: Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO) – Rotas de Integração Sul-Americana.

## Conexão estratégica

A partir da navegação fluvial é possível a conexão de Manaus (AM) com os portos de Macapá (AP) e Belém (PA), permitindo a articulação com a navegação de cabotagem. Esta, por sua vez, permite a ligação com outros portos nacionais e com os portos Cayenne, na Guiana Francesa, Paramaribo, no Suriname, e New Amsterdam na Guiana.

No Amapá, a BR-156, liga Laranjal do Jari (divisa com o Pará) ao Oiapoque e chega à Guiana Francesa.

Saídas fronteiriças: Oiapoque (AP), Pacaraima (RR) e Bonfim (RR).



# Rotas de Integração Sul-Americanas

## Obras e integração logística contempladas no Novo PAC



Pavimentação da BR-156, trecho Calçoene – Oiapoque, obras em andamento.



Revitalização dos acessos terrestres do Porto de Santana, em ação preparatória.



Concessão de novos arrendamentos portuários no Porto de Santana. Leilões do MCP01 e MCP03 realizados, em fase de contrato.



Construção do terminal hidroviário de passageiros (IP4) de Santana, entregue em janeiro de 2026.



Ponte Binacional Franco-Brasileira. Fonte: DNIT.

[www.infrasa.gov.br](http://www.infrasa.gov.br)  
[ontl@infrasa.gov.br](mailto:ontl@infrasa.gov.br)