RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

ANÁLISE DO IMPACTO ECONÓMICO DA ACTIVIDADE DO PORTO COMERCIAL FLUVIAL ARTESANAL DO KIMBUMBA/SOYO

ANALYSIS OF THE ECONOMIC IMPACT OF THE ACTIVITY OF THE ARTISANAL RIVER COMMERCIAL PORT OF KIMBUMBA/SOYO

ANÁLISIS DEL IMPACTO ECONÓMICO DE LA ACTIVIDAD DEL PUERTO COMERCIAL FLUVIAL ARTESANAL DE KIMBUMBA/SOYO

Paulo Vemba Nsuka[1], Kiss Simão Kuango Massanga[1]

e626283
https://doi.org/10.47820/recima21.v6i2.6283

PUBLICADO: 2/2025

RESUMO

Este artigo tem como objectivo analizar as operações portuárias do posto comercial fluvial artesanal do Kimbumba sobre o seu impacto económico das actividades realizadas sobre os processos de carregamento e descarga dos bens e serviço. Localizado no centro da cidade do Soyo, bairro Kunguyenguel, região em estudo, entre o objecto de análise, o rendimento dos protagonistas como fonte de sustento de muitas famílias nas últimas três décadas, sobretudo os estivadores, proprietários e outros. Para a pesquisa, se utilizou o método qualitativo, por meio de técnicas discretivas, matemáticos estatísticos e entrevistas presencias através de diálogos com os proprietários dos espaços funcionais do porto fluvial artesanal do Kimbumba e outros intervenientes da actividade comercial informais, portuária e funcionários públicos do município. O porto fluvial artesanal do Kimbumba é propriedade privada pertencente à duas famílias com destaque a família “Muamba”, as suas operações financeiras apresentam um fluxo bruto diário de três milhões trezentos e trinta e cinco mil trezentos e vinte e oito kwanzas e cinco cêntimos (3 335 328,5 AOA) e mensal na ordem de sessenta e cinco milhões seiscentos e cinquenta e nove mil oitocentos e cinquenta e sete kwanzas (65 659 857 AOA).

PALAVRAS-CHAVE: Porto artesanal. Análise Financeira. Impacto económico.

ABSTRACT

This article aims to analyze the port operations of the artisanal river trading post of Kimbumba regarding its economic impact of the activities carried out on the loading and unloading processes of goods and services, located in the center of the city of Soyo, Kunguyenguel neighborhood, region under study, among the object of analysis, the income of the protagonists as a source of livelihood for many families in the last three decades, especially dockers, owners and others. The research used the qualitative method, through discreet techniques, mathematical statistics and face-to-face interviews through dialogues with the owners of the functional spaces of the artisanal river port of Kimbumba and other participants in informal commercial activity, port and public employees of the municipality. The Kimbumba artisanal river port is privately owned by two families, notably the “Muamba” family. Its financial operations have a daily gross flow of three million three hundred and thirty-five thousand three hundred and twenty-eight kwanzas and five cents (3,335,328.5 AOA) and a monthly flow of around sixty-five million, six hundred and fifty-nine thousand, eight hundred and fifty-seven kwanzas (65,659,857 AOA).

KEYWORDS: *Artisanal port. Financial Analysis. Economic Impact.*

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo analizar las operaciones portuarias del puesto de comercio artesanal fluvial de Kimbumba en cuanto a su impacto económico de las actividades realizadas en los procesos de carga y descarga de bienes y servicios, ubicado en el centro de la ciudad de Soyo, barrio Kunguyenguel, región en estudio, entre los objetos de análisis, los ingresos de los protagonistas como fuente de sustento de muchas familias en las últimas tres décadas, especialmente estibadores, propietarios y otros. La investigación utilizó el método cualitativo, a través

[1] Inspunyl – Instituto Superior Universitário – NIMI YA LUKENI.

RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

de técnicas discretas, estadística matemática y entrevistas cara a cara a través de diálogos con los propietarios de los espacios funcionales del puerto fluvial artesanal de Kimbumba y otros participantes de la actividad comercial informal, portuaria y empleados públicos del municipio. El puerto fluvial artesanal de Kimbumba es propiedad privada de dos familias, en particular la familia "Muamba". Sus operaciones financieras tienen un flujo bruto diario de tres millones trescientos treinta y cinco mil trescientos veintiocho kwanzas con cinco centavos (3.335.328,5 AOA) y un flujo mensual de alrededor de sesenta y cinco millones seiscientos cincuenta y nueve mil ochocientos cincuenta y siete kwanzas (65.659.857 AOA).

PALABRAS CLAVE: *Puerto artesanal. Análisis Financiero e Impacto Económico.*

INTRODUÇÃO

O setor portuário desempenha um papel fundamental no desenvolvimento econômico de regiões ribeirinhas, especialmente em áreas onde a navegação fluvial representa a principal via de transporte de mercadorias e insumos. Segundo Rodrigue (2020), os portos são elementos estratégicos na economia global, influenciando diretamente o comércio, o emprego e a distribuição de bens. No município do Soyo, localizado na província do Zaire, Angola, o porto comercial fluvial artesanal do Kimbumba surge como um eixo central para a economia local, facilitando o fluxo de bens e serviços essenciais, em torno desta temática se determina como problema de pesquisa: Qual é o impacto económico da actividade do porto comercial fluvial artesanal do Kimbumba/Soyo?

A análise do impacto económico das operações nesse porto é de grande relevância, visto que a atividade portuária movimenta volumes significativos de mercadorias e gera emprego para diferentes categorias profissionais, como estivadores, comerciantes e proprietários de embarcações de fabrico artesanal. Segundo Notteboom, Pallis e Rodrigue (2022), a eficiência das infraestruturas portuárias influência diretamente o desenvolvimento regional, afetando desde pequenas economias locais até grandes redes logísticas. Dessa forma, compreender como o porto fluvial artesanal do Kimbumba contribui para a geração de renda e dinamização do comércio local torna-se essencial para a formulação de políticas de desenvolvimento sustentável.

Diante desse contexto, a presente pesquisa tem como objetivo analisar o impacto económico das atividades portuárias no Kimbumba, considerando indicadores financeiros, geração de empregos e o papel desse porto na dinamização do comércio local. Para isso, serão analisados dados quantitativos e qualitativos, com base em entrevistas, observação direta e análise documental. De acordo com Silva (2018), a aplicação de métodos combinados possibilita uma avaliação mais precisa da relação entre logística e desenvolvimento econômico, permitindo compreender como os investimentos em infraestrutura portuária impactam a economia local.

O presente artigo está organizado da seguinte forma: na seção seguinte, apresenta-se a fundamentação teórica sobre a importância dos portos fluviais para o desenvolvimento económico. Posteriormente, detalham-se os procedimentos metodológicos adotados na pesquisa. Em seguida, os resultados obtidos são discutidos, analisando os principais impactos económicos do porto do

RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

Kimbumba. Por fim, apresentam-se as considerações finais para o aprimoramento da atividade portuária na região.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A análise do impacto económico de infraestruturas portuárias fluviais artesanais é essencial para compreender o seu papel no desenvolvimento local e regional. O porto comercial fluvial artesanal do Kimbumba desempenha uma função crucial na economia informal do município do Soyo, servindo como ponto de escoamento de mercadorias e serviços que sustentam diversas famílias e dinamizam o comércio.

Portos Fluviais Artesanais e o Desenvolvimento Económico

Os portos fluviais artesanais são infraestruturas fundamentais para a mobilidade de bens e serviços em áreas ribeirinhas, especialmente em regiões onde a navegação fluvial se apresenta como um dos principais meios de transporte (Oliveira; Santos, 2020). Eles garantem a conectividade entre comunidades isoladas e centros urbanos, promovendo o intercâmbio comercial e fortalecendo a economia local.

Todas as funções que comportam a operacionalização das actividades dos portos comerciais, desde a mais básica de servir de infraestrutura para a carga e descarga de mercadorias do tráfego marítimo, até a mais avançada e actual de constituir grandes áreas logísticas de organização dos fluxos de transporte, apresentam importantes impactos, diretos e indiretos no desenvolvimento de uma cidade portuária (Duarte, 2016). O porto fluvial artesanal do Kimbumba, não possuí infraestruturas adequadas de um porto convencional, nem um local para aprovisionamento das mercadorias e de contentores, pois não existe máquinas para descarga e carregamento, pelo que, o processo é feito manualmente.

Em qualquer porto existe uma bacia de evolução que é designado por um local ou espaço aquático nas proximidades do cais, dotado de dimensão e profundidade adequadas, para manobrar as embarcações. (ANTAQ, 2009), já um cais é uma estrutura ou plataforma fixa em estacas, inicialmente de trapiches de madeira erguidos em diversos pontos ao longo da bacia do estuário e às margens do rio, ou região à beira da água, na borda de uma abra ou de um porto onde barcos podem atracar e aportar para carregar e descarregar carga e passageiros.

Além disso, estudos indicam que portos artesanais têm um impacto significativo na geração de empregos informais, beneficiando estivadores, pequenos comerciantes e transportadores fluviais (Gomes, 2019). Esse tipo de atividade sustenta inúmeras famílias e contribui para a redução das desigualdades sociais ao criar oportunidades de trabalho para pessoas com baixa qualificação formal (Silva; Almeida, 2021).

RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

Historicamente, o porto fluvial do Kimbumba[1], existe desde a década de 40 mantendo suas operações na clandestinidade, em que ao longo dos tempos vem mudando de locais, vindo a intensificar as suas actividades no espaço actual desde 1997 até 19 de Dezembro de 2024 altura em que foram suspensa as operações pelas autoridades angolanas, por se verificar inúmeras limitações e irregularidades para o funcionamento plena das actividades portuárias. Face a importância da localização geográfica do município foi erguido um terminal fluvial para satisfazer a demanda, ainda que o serviço prestado pelo porto em estudo ofereça operações transnacionais e muito delas carregando produtos vigiados e proibidos segundo a legislação.

A organização e categorização dos produtos que transitam pelos terminais portuários garantem maior eficiência operacional, segurança e otimização dos custos logísticos. Conforme Rodrigue, Notteboom e Pallis (2022), os portos desempenham um papel central na cadeia de suprimentos global, e a correta segmentação das cargas permite uma melhor alocação de infraestrutura e recursos.

De acordo com Stopford (2009), as mercadorias transportadas por vias marítimas e fluviais podem ser classificadas em categorias como carga geral, granéis sólidos, granéis líquidos e carga conteinerizada. Essa distinção não apenas facilita a gestão portuária, mas também influencia diretamente a escolha dos modais de transporte e a regulamentação aplicada a cada tipo de mercadoria.

Além disso, Branch (2014) destaca que a correta classificação das cargas portuárias permite a implementação de medidas de segurança adequadas, especialmente para cargas perigosas ou perecíveis. A UNCTAD (2021) reforça essa visão ao apresentar dados sobre a importância da padronização das mercadorias nos portos para evitar gargalos logísticos e garantir a fluidez do comércio global.

No entanto, a classificação das mercadorias é essencial para compreender seu impacto econômico e funcional. A predominância de cargas de pequeno e médio porte, muitas delas associadas ao comércio informal, exige uma abordagem diferenciada na gestão portuária, conforme Lun, Lai e Cheng (2010). Esse cenário destaca a necessidade de políticas públicas e estratégias logísticas que permitam a melhoria da infraestrutura e a regulamentação adequada das operações comerciais.

Dessa forma, o enquadramento real da classificação de mercadorias em portos reforça a importância da padronização dos processos, garantindo maior eficiência econômica, segurança e sustentabilidade para os terminais portuários.

De acordo a classificação das cargas nas unidades portuárias, as operações no porto do Kimbumba, abrangem as três categorias, pois frequentemente são carregados produtos tais como:

[1] Kimbumba terminologia da língua local *Mbumba* (segundo fontes orais) significa "*algo secreto"* ou *nome de família"* proveniente da outra margem do canal fluvial da povoação do Kitxitxi Vemba-Soyo.

RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

bens alimentares, com realce aos da cesta básica (feijão, arroz, farinha de trigo, farinha de milho, óleo vegetal), derivados do petróleo que atendem maioritariamente as regiões do Baixo Congo, diversos materiais para a construção civil, refrigerantes, água mineral, cervejas, material descartável e tantos outros que se determinam como bens essenciais. Esta cadeia de logística compreende a transição de produtos nacionais e exportados o que acaba se classificando como uma reexportação de alguns.

O Impacto Económico das Atividades Portuárias

A atividade portuária, independentemente do porte da infraestrutura, tem efeitos multiplicadores na economia local, impulsionando setores como comércio, transporte e serviços (Rodrigues, 2018). Para o porto do Kimbumba, o fluxo diário de mercadorias e passageiros resulta em um volume financeiro expressivo, que movimenta diretamente os negócios da região.

De acordo com Oliveira e Santos (2020), os portos artesanais apresentam desafios como a falta de regulamentação formal e a ausência de investimentos públicos em infraestrutura. No entanto, apesar dessas dificuldades, eles continuam sendo um motor para a economia informal e a inclusão produtiva de comunidades de baixa renda.

As unidades portuárias, tendo como seus principais objetivos a ascensão do desenvolvimento socioeconómico, romper barreiras, concedendo assim o escoamento e a comercialização de bens e serviços (Falcão *et al.,* 2012), Citado por Abreu, 2021. No caso concreto da província de Cabinda, por força da sua localização geográfica, em que o acesso por via terrestre é descontinuado do resto do país assim, também como uma das partes da região do baixo Congo (R.D.C), onde as trocas comerciais ocorrem melhor por via marítima e fluvial em que as regiões citadas se ligam através do oceano atlântico e o rio Congo.

A informalidade das operações portuárias pode ser uma barreira para o crescimento sustentável da atividade, dificultando o acesso a crédito e investimentos. Contudo, o dinamismo desse setor revela a necessidade de políticas públicas que promovam a regularização e modernização desses portos, garantindo maior segurança e eficiência operacional (Fernandes; Costa, 2022).

Modelos de Gestão e Sustentabilidade em Portos Artesanais

A sustentabilidade dos portos fluviais artesanais está diretamente ligada à sua capacidade de adaptação a novas exigências logísticas e ambientais. A implementação de modelos de gestão eficiente, que contemplem práticas sustentáveis e mecanismos de controle financeiro, pode contribuir para o fortalecimento dessas infraestruturas e a maximização do seu impacto económico (Souza, 2017).

Segundo Fernandes e Costa (2022), um dos desafios enfrentados pelos portos artesanais é a falta de regulamentação específica, o que limita seu potencial de desenvolvimento.

RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

O caso do porto do Kimbumba evidencia a necessidade de medidas que formalizem a atividade portuária, garantindo benefícios tanto para os trabalhadores quanto para o Estado.

Caracterização do Local da Pesquisa

O Município do Soyo está localizado à Nordeste de Angola e da província do Zaire a que pertence, fazendo fronteira com a República Democrática do Congo. Situado na foz do rio Congo está limitado ao Norte (N): Rio Zaire, ao Sul (S): Município do Quêlo, à Este (E) pelo município do Noqui e a Oeste (W) pelo Oceano Atlântico é composto por uma (1) comuna Pedra de Feitiço, com índice populacional não expresso uma mapa actualizado não disponível de acordo a nova divisão administrativa de 2024, com duas estações por ano sendo o tempo Chuvoso e o tempo de cacimbo2, Soyo tem uma posição estratégica tanto do ponto de vista geográfico quanto econômico entre as principais actividades dos povos nativos se destaca a agricultura de subsistência, pesca, pequenos comércios e a actividade de extração de petróleo e gás.

Além do setor petrolífero, Soyo possui uma rica biodiversidade, com ecossistemas de manguezais, praias e áreas fluviais que favorecem a pesca e o turismo ecológico. A cidade também tem importância histórica e cultural, sendo uma das primeiras regiões de Angola a ter contato com exploradores europeus, isto é no século XV.

A população do município é diversa, com uma predominância da etnia Bakongo, e a língua kikongo é amplamente falada, além do português. O desenvolvimento da infraestrutura tem sido impulsionado pelos investimentos na indústria energética, mas desafios como saneamento, educação e saúde ainda são questões relevantes para o crescimento sustentável da região.

Figura 1. O Ponto azul marca Porto comercial fluvial artesanal do Kimbumba/ Soyo



Fonte: Autores, porto fluvial artesanal do Kimbumba/ Soyo.
Esta imagem ilustra a localização geográfica do porto fluvial artesanal do Kimbumba/ Soyo.

[2]_ É o nome dado no nordeste de Angola à estação *seca* que decorre de Maio a Agosto. É chamada de estação seca por oposição à estação das chuvas, de Setembro a Abril, mas de facto é bastante húmida. Nesta região, durante este período ocorre com frequência uma névoa intensa, que dá o nome à estação.

RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa se realizou em consonância a metodologia mista mediante as abordagens qualiquantitativa, para mensurar o fluxo financeiro e o impacto económico por meio da análise de dados estatísticos sobre volume de carga, faturamento do porto e geração de empregos diretos e indiretos, associada esta abordagem se aplicou técnicas descritivas e entrevistas presencias através de diálogos com os proprietários dos espaços funcionais do porto fluvial artesanal do Kimbumba e outros intervenientes da actividade comercial informais, portuária e alguns funcionários das instituições públicas do município que funcionam no local.

Quanto a análise percentual da amostra dos entrevistados das instituições públicas por género, o masculino está representado por 69,23% e o feminino por 30,77%, se tratando de um posto fluvial artesanal, as actividade realizadas diariamente no porto em estudo, são exercidas por 69,23% dos indivíduos do género masculino, este valor e significativo para este grupo através da sua complexidade, porque todo processo de carga e descarga tem sido feito manualmente de forma rudimental sem as mínimas condições de segurança no trabalho. Ou seja, as senhoras se ocupam das actividades meramente administrativas no que concernem aos registros e controlo de pessoas e bens.

Apresentação e Discussão dos Resultados

Analisando o impacto econômico das operações portuárias no porto comercial fluvial artesanal do Kimbumba. Os resultados obtidos foram organizados de acordo com os aspectos financeiros, sociais e operacionais, permitindo uma compreensão ampla da relevância do porto para a economia local. A análise baseia-se em dados coletados por meio de entrevistas, observações diretas e levantamento estatístico, fundamentando a discussão com suporte teórico adequado.

Conduzida à luz de teorias sobre logística portuária, economia regional e desenvolvimento sustentável, destacando-se as implicações para políticas públicas e estratégias de aprimoramento da infraestrutura portuária.

Emolumentos diários dos protagonistas do porto fluvial artesanal do Kimbumba/Soyo.

Tabela 1. Valores arrecadados nas instituições públicas por unidade.

Instituições Públicas	Valor da taxa	Quant. Diária AOA	Total Diária em AOA
Serviço de Migração Estrangeiro	50,00 USD, câmbio do dia	2 Estrangeiros por dia no máximo ilegais	92 331,3 AOA
Porto do Soyo	5000,00 AOA	20 Camiões	100 000,00
Capitania do Porto do Soyo	Acta de saída da Embarcação Soyo para Cabinda 17.376,00	11, Acta de saída da Embarcação Soyo para Cabinda	191 136,00
	Acta de saída da Embarcação Soyo para Boma (RDC)	1 Acta de saída da Embarcação	8. 176,00

RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

	Acta de saída da Embarcação Soyo para Muanda Express (RDC) 5 176	2 Acta de saída da Embarcação	10. 352,00
Saúde Púbica/ Inspeção	2.000,00 AOA	15 Indivíduos	30.000, 00
Administração Geral Tributária.	Depende dos rendimentos mensais dos Agentes	Variam de acordo a legislação	========
Total das taxas diárias cobradas pelas instituições do sector público ligado aos transportes.			401 995,3 AOA

Fonte: Elaboração própria, pesquisa de campo no porto fluvial do Kimbumba/ Soyo

Apesar de ser ainda um porto da categoria artesanal e informal a nível nacional, é um importante local que permite as trocas comerciais com a província de Cabinda assim como com a vizinha República Democrática do Congo (R.D.C) o que pode vir a ser classificado como um porto fluvial de carácter internacional através da sua localização geográfica e o benefício às populações assim como para o estado angolano.

De acordo o seu historial obtido das fontes orais, as trocas comerciais entre a localidade do município do Soyo e a região do Baixo Congo (R.D.C) principalmente o Boma e o Muanda, tiveram seu início desde a década de quarenta (40) e intensificou as suas actividades desde mil novecentos noventa e sete (1997), por conta do desenvolvimento demográfico e a ausência de transportes marítimos de cabotagem e de passageiros que poderiam impulsionar as transições entre as regiões citadas.

O porto artesanal fluvial do Kimbumba, independentemente de ter um cais artesanal e que apesar das limitações de infraestruturas, atende a demanda das suas operações diária embora fora dos padrões internacionais mais ainda sim movimentava uma grande quantidade de mercadorias de diversos géneros desde bens alimentícios, material de construção civil e outros bens fundamentais para os beneficiários e as transações comerciais que refletem as taxas que são cobradas pelas instituições públicas ligadas ao sector de transporte para o asseguramento das operações era de até quatrocentos um novecentos noventa e cinco kwanzas e três cêntimos (401 995,3 AOA) por dia.

Tabela 2. Valores arrecadados nas instituições privadas por unidade

Instituições Privadas	**Valor da taxa**	**Quant. Diária AOA**	**Total Diária**
Armadores Artesanais (Agências Transportadoras)	1 500 000,00	11, Embarcações Soyo para Cabinda	16 500 000
Estivadores		Preço Médio 1 Contentor 40 pés 73 333,33 AOA Descarga por dia 20 contentores	1 466 666,6
	Bens alimentares 1 contentor 40 pés 70 000,00		
	Material gastável 1 contentor 40 pés 50 000,00		

RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

	Água e bebidas 1 contentor 40 pés 90 000,00 Material de construção 1 contentor 40 pés 80 000,00		
Proprietário do Espaço	8 000, cada camião.	40 Camiões dia	320 000,00 AOA
Totalidade das operações das instituições privadas			18.286.666,6 AOA

Fonte: Elaboração própria, pesquisa de campo no porto fluvial do Kimbumba/ Soyo

O porto fluvial artesanal do Kimbumba, para além das instituições pública que funcionam no local é propriedade privada pertencente às duas famílias com destaque a família “Muamba” que pertencem todas as infraestruturas com certa inconsistência quanto aos padrões arquitetónicos na configuração portuária que das quais foram erguidas no local.

No sector privado, atendendo a quantidade das operações realizadas diariamente, que se justificam em mais de vinte (20) contentores de quarenta (40) pés, de produtos diversos, onde o sistema de precificação, variam de acordo ao produto e material exportado, a realidade das operações que culminam no processo de cabotagem prevê-se um preço médio por contentor de quarenta (40) pés num valor igual a setenta e três mil trezentos e trinta e três e trinta kwanzas e três cêntimos (73 333,33 AOA). Com um movimento diário em cabotagem em valores monetários igual a um milhão duzentos e oitenta e seis mil seiscentos sessenta kwanzas e seis e cêntimos.

Os grupos de estivadores formados por dezoito (18) a vinte (20) indivíduos, o que significa que pelo menos a cada indivíduo poderia levar setenta mil kwanzas (70 000), por dia em casa.

Segundo o CPC 16 (R1) (2019), no critério do custo médio ponderado “o custo de cada item é determinado a partir da média ponderada do custo de itens semelhantes no começo de um período e do custo dos mesmos itens comprados ou produzidos durante o período.” (Comitê de Pronunciamentos Contábeis, 2019). Citada por Silva, (2021).

Analisando as quantidades dos fretes realizados por dia, que refletem a quantidade de camiões que entravam tanto no quintal e no cais improvisado que por não possuir uma área de aprovisionamento para os contentores, a descarga era feita de forma imediata e manualmente, ou seja, dos camiões contentorizados para as embarcações de fabrico artesanal que variam de 40 à 42 camiões dia e com a possibilidade de descarga de até 20 camiões por dia atendendo o tipo de mercadoria, onde bens como água e bebidas levavam mais tempo e mais caro para a descargas e carregamento por merecer cuidados redobrados. Os donos das embarcações deduzindo todos os custos ficava com pelo menos um milhão (1 000 000) de kwanzas limpo. O senhorio pelo menos trezentos e vinte mil kwanzas (320 000) diários e os donos das embarcações deduzindo todos os custos ficam com pelo menos um milhão de kwazas limpo.

RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

Figura 1. Porto comercial fluvial artesanal do Kimbumba/ Soyo



Fonte: Autores, porto fluvial artesanal do Kimbumba/ Soyo.

Esta imagem ilustra o processo de descarga e carregamento das mercadorias de um camião contentorizado para a embarcação de fabrico artesanal.

O movimento diário totaliza um volume de negócio no valor em kwanzas de dezoito milhões milhão duzentos e oitenta e seis mil seiscentos sessenta kwanzas e seis cêntimos (18.286.666,6 AOA), sem adicionar o valor de combustível que vamos analizar a parte na tabela seguinte. No porto fluvial artesanal estes valores divididos pelos armadores artesanais, tripulação, estivadores e o proprietário.

Tabela 3. Quantidade de Combustível gasto por dia nas embarcações

Número de viagens por dia	Quantidade litros de gasolina	Preço unitário	Total em AOA
Soyo para Cabinda 10 embarcações dia	5000 Litros cada embarcação	300 Kz	1 500 000 AOA
Soyo para Boma (RDC) 1 embarcação	1000 litros	300	300 000 AOA
Soyo para Muanda (RDC) 2 embarcações	1000 Litros	300	300 000 AOA
Total de embarcações. 13	Total L 7000		2 100 000 AOA

Fonte: Elaboração própria, pesquisa de campo no porto fluvial do Kimbumba/ Soyo

Normalmente um porto tem barcos, camiões e outras máquinas que sustentam o fluxo de operações. O porto fluvial do Kimbumba não está fora disso, ou seja, independentemente de ser artesanal, mas sim, as embarcações artesanais são movidas a motores a gasolina a partir de quarenta cavalos em diante e óleo lubrificante de dois tempos. O que mostra 71,4 % de combustível é consumido pelas viagens do Município do Soyo para província de Cabinda e 28,6% usada para as embarcações que seguem viagens para República Democrática do Congo. A tabela 3, ilustra a quantidade diária de sete mil litros de gasolina consumida por dia (7000 L) a preço unitário no valor de trezentos kwanzas (300 AOA) o que totaliza em valores monetários para o combustível de tipo gasolina diariamente de dois milhões e cem mil kwanzas (2 100 000,00 AOA).

RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

Analisando os grupos dados como essenciais se considera os três grupos mais frequentes por trabalharem num período permanente do dia um a trinta e das (1 a 30), ou seja, o mês todo e das oito às dezoito horas (8h às 18h) todos os dias, a vista se observa que os estivadores apresentam maior rendimento de (67,01%), por mês mas, na verdade é o grupo menos remunerado e mais vulnerável por serem muitos e um trabalho que não exige qualificação e suportando muitos riscos, até de morte. Ao passo que as instituições públicas arrecadavam 18,36%, por mês e em quanto que o proprietário ficava com 14,63%, de recordar em bora, um porto artesanal fluvial comercial informal e notado como um dos pontos de entrada de estrangeiros ilegais e outras práticas maléficas, mas sim, arrecadava alguns valores monetários ao estado Angolano.

CONSIDERAÇÕES

A atividade portuária no município do Soyo é realizada em dois portos oficiais, ou seja, temos dois (2), porto um (1), porto comercial localizado na base logística do Kwanda para apoio as operações petrolíferas e o gás associado e um outro porto localizado no centro da cidade junto a foz do rio Zaire ou rio Congo denominado como Terminal Fluvial Marítimo do Soyo. Mas, ainda assim, existe em paralelo o porto comercial fluvial informal, do Kimbumba/Soyo com rendimentos diários e mensais avultados com algumas práticas incomuns.

Os rendimentos diários beneficiavam todos os intervenientes desde proprietários do espaço, armadores artesanais, estivadores, donos de postos de abastecimento de combustíveis e instituições públicas, esta última com um valor bruto estimado de 401 995,3 AOA por dia e 12 059 859 AOA, mês cerca de 18,36% sobre todas as operações realizadas.

O grupo com maior rendimento bruto também o mais vulnerável, constituído cem por cento por jovens de sexo masculino devido à complexidade do trabalho ronda aos 1 466 666,6 AOA por dia e 9 600 000 AOA, por mês correspondente a (67,01%), das arrecadações mensais.

De acordo a pesquisa feita os proprietários do espaço do porto comercial artesanal fluvial do Kimbumba, notavelmente com menos rendimentos diários e mensais, mas, na verdade são os maiores e melhores benificiários, resumindo toda actividade comercial que se desenvolvia naquele local embora não reconhecida legalmente pelas autoridades nacionais. Ficavam com 14,63%, avaliados em valores monetários em kwanzas de até 320 000,00 AOA por dia e 9 600 000 AOA, por mês.

REFERÊNCIAS

ABREU, A. L. **Analise econômica para implantação de um porto fluvial no município de Porto Nacional/TO**. [*S. l.: s. n.*], 2021. p. 61.

BATALHA, M. O.; SOUZA FILHO, H. M. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos e logística.** São Paulo: Atlas, 2007.

DUARTE, M. L. DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DA CIDADE PORTUÁRIA – PORTO DE SANTOS. *In:* **IV Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais,** Porto Alegre, RS, 2016.

RECIMA21 - REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR
ISSN 2675-6218

FERNANDES, M.; COSTA, R. **Gestão portuária e desenvolvimento sustentável**: desafios e perspectivas para portos artesanais. [S. l.]: Editora Marítima, 2022.

GOMES, L. Economia informal e o impacto dos portos fluviais no mercado de trabalho. **Revista de Desenvolvimento Regional**, v. 25, n. 2, p. 45-63, 2019.

NOTTEBOOM, T.; PALLIS, A.; RODRIGUE, J. P. **Port economics, management and policy**. [S. l.]: Routledge, 2022.

OLIVEIRA, P.; SANTOS, R. Infraestruturas portuárias e desenvolvimento socioeconômico em áreas ribeirinhas. **Estudos Marítimos**, v. 18, n. 1, p. 87-104, 2020.

RODRIGUE, J. P. **The geography of transport systems**. 5th ed. [S. l.]: Routledge, 2020.

RODRIGUES, J. O papel da atividade portuária na economia local. **Porto & Comércio**, v. 12, n. 3, p. 112-128, 2018.

SILVA, A. M. **Contabilidade Geral**. 23. ed. Recife: Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), 2018.

SILVA, C.; ALMEIDA, T. A informalidade no setor portuário: impactos e desafios para o crescimento sustentável. **Economia & Sociedade**, v. 30, n. 4, p. 221-239, 2021.

SILVA, F. R. **Logística e desenvolvimento econômico**: Impactos da infraestrutura de transporte. Rio de Janeiro: Elsevier, 2018.

SOUZA, M. Sustentabilidade e logística em portos fluviais: um estudo sobre modelos de gestão eficientes. **Revista Brasileira de Transporte e Logística**, v. 14, n. 2, p. 55-79, 2017.

UNCTAD. Review of maritime transport. *In:* **United Nations Conference on Trade and Development**, 2021