



# 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

*Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia*

23 a 27 de setembro de 2024

GT (Análise Econômica Multissetorial, Estratégica e Conjuntural)

## **O FLUXO DE MERCADORIAS NO PORTO DE SANTOS: UMA ABORDAGEM ECONÔMICA**

Ana Letícia de Aragão Pessoa Duarte<sup>1</sup>

Renata Conceição do Nascimento<sup>2</sup>

### **RESUMO**

O Porto de Santos, segue sendo o maior complexo portuário da América Latina e que desempenha um papel fundamental para o comércio internacional do Brasil, além de favorecer uma maior viabilidade com rotas comerciais estratégicas para exportação e importação de bens de consumo. A partir disso, o objetivo deste artigo é uma compreensão do fluxo de mercadorias, com foco na análise econômica das operações portuárias. Também é discutido a infraestrutura do porto, os desafios logísticos enfrentados pelos trabalhadores e como implicações sociais, ambientais e políticas impactam nas operações do porto, os quais esses agentes podem causar um declínio no progresso econômico, quanto uma melhoria econômica e social. Para alcançar esses objetivos, foi realizado uma série de pesquisas, avaliando dados sobre movimentações de mercadorias, artigos científicos e documentários detalhando a história do porto e dificuldades dos trabalhadores. Diante disso, esse estudo contribui não apenas na perspectiva de visualizar a importância do Porto de Santos como um dos principais alicerces do comércio exterior brasileiro, mais também um espaço com complexas relações de produção e distribuição, esses fatores possibilitam o crescimento econômico nacional e o desenvolvimento regional.

**Palavras-chave:** Porto de Santos; fluxo de mercadorias; análise econômica.

### **1 INTRODUÇÃO**

Este trabalho procura analisar a importância econômica do Porto de Santos. Instituição que contribui para o desenvolvimento econômico e estratégico do comércio nacional brasileiro.

A perspectiva teórica marxista permite uma melhor análise crítica, econômica e social no fluxo de mercadorias e demonstra como as ideias estabelecidas por Marx no século XIX, continuam sendo relevantes para a análise de economia e da sociedade no mundo capitalista atual. Busca-se apresentar e sucintamente descrever aspectos do processo de importação e exportação dos bens de consumo, tal como as condições trabalhistas nas instalações portuárias.

O objetivo desse artigo descritivo-analítico é apresentar como o Porto de Santos agrega valor e dinamismo na economia nacional através dos seus demonstrativos financeiros.

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



# 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia

23 a 27 de setembro de 2024

De acordo com o sítio eletrônico do Porto de Santos (2022), sendo este espaço portuário um maior responsável para o comércio exterior do Brasil, concentrando 28,8% na corrente comercial brasileira em 2022.

O artigo será estruturado em cinco seções principais. A primeira seção apresentará o referencial teórico e fornecerá uma contextualização histórica do Porto de Santos. Em seguida, serão detalhados os métodos de pesquisa empregados para análise. A análise e discussão dos resultados serão organizadas em duas partes: a primeira abordará o fluxo de mercadorias no porto e a segunda examinará os impactos socioeconômicos dessa dinâmica. Por fim, as considerações finais consolidarão os principais resultados, destacando a importância econômica do Porto de Santos para o Brasil.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

Esse segmento tem por objetivo apresentar o referencial teórico da análise e embasar o surgimento do Porto de Santos. Assim, obtiveram as principais teorias e referências no âmbito da economia portuária, com foco nos desafios e impactos econômicos decorrentes das movimentações das mercadorias. Deste modo, abordam-se os processos logísticos da infraestrutura portuária e as adversidades enfrentadas pelos trabalhadores. Em suma, esses conceitos são fundamentais para compreender a importância do porto na conjuntura econômica e o possível aprimoramento na gestão portuária brasileira.

### 2.1 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DO PORTO DE SANTOS

A história do Porto de Santos remonta o despertar do século XVI, funcionando desde essa época com o principal *lócus* exportador brasileiro. Os primeiros esforços para promover o desenvolvimento comercial marítimo no Brasil foram motivados pela crescente oferta de exportação da produção cafeeira, que começou a ganhar destaque na economia brasileira. De acordo com registros históricos, a importância de um Porto como um centro de comércio marítimo começou a se consolidar durante o período colonial, com o aumento do tráfego de navios que transportavam produtos agrícolas, principalmente café para o mercado internacional. Esta época marcou o início da transformação do porto de Santos em um dos principais portos do país, sendo crucial para o comércio exterior brasileiro. (Soares et al., 2014).

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



# 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

*Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia*

23 a 27 de setembro de 2024

O Governo brasileiro, em busca de novos investimentos para o setor portuário, realizou uma concessão para exploração do Porto por 90 anos, o qual um grupo de empresários obteve a concorrência para a construção de um novo cais em 1889. Conseqüentemente, em 1892, ocorreu a inauguração oficial do Porto de Santos, pela Companhia Docas de Santos (CDS), antiga empresa de melhoramentos do Porto de Santos e durante o intervalo de adesão foram edificadas novas instalações, tal como, usina hidrelétrica. A partir de 1980, termina a concessão dos serviços portuários, com isso a administração do porto foi transferida para o controle do governo federal, com o objetivo de nacionalizar a empresa responsável por sua operação. Por meio de uma série de desenvolvimentos e planos operacionais, esse objetivo foi alcançado com sucesso. No entanto, apesar da transição para o controle federal, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) foi constituída como uma empresa de economia mista, sem a participação acionária da prefeitura de Santos.

O Porto de Santos, situado no litoral sul do Estado de São Paulo, é reconhecido como o maior porto da América Latina, conforme destacado em seu site oficial. Desempenhando um papel crucial no escoamento de bens e mercadorias de uma vasta região que abrange São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, o porto assume uma posição central como a principal opção logística e econômica para atividades de exportação e importação, sendo uma das principais fontes de economia para o Brasil. Além de atender à demanda desses estados, sua importância se estende ao comércio exterior de outras regiões de significância no país. (Hilsdorf, Nogueira, 2016)

Sendo historicamente responsável por pelo menos 25% do comércio exterior do Brasil, o porto figura anualmente na metade superior do ranking dos 100 maiores portos da publicação britânica Lloyd's List, destacando sua importância estratégica para a economia nacional e sua eficiência operacional. A modernização contínua de suas infraestruturas e a adoção de tecnologias avançadas garantem sua competitividade e posição de destaque internacional. Ao longo das décadas, o Porto ampliou e modernizou suas instalações, tornando-se o maior complexo portuário do país e destacando-se entre os maiores do mundo (Porto de Santos, 2022)

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



# 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia

23 a 27 de setembro de 2024

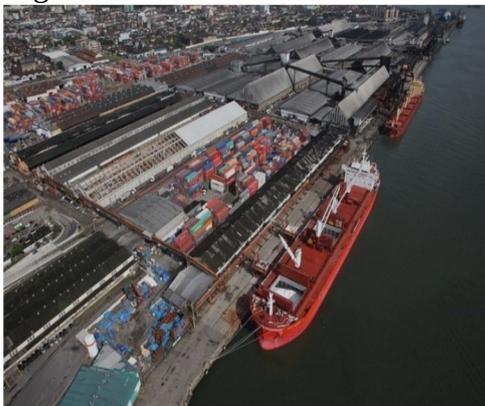
Com o passar do tempo, o Porto de Santos testemunhou diversos marcos históricos que moldaram sua evolução. A inauguração de novos terminais, como os terminais de contêineres e granéis sólidos, representou avanços significativos na capacidade de movimentação de carga do porto. De acordo com relatórios da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP, 2024), em 2023, o Porto de Santos movimentou 173,3 milhões de toneladas de carga, consolidando sua posição como o maior porto da América Latina. Além disso, a implementação de tecnologias inovadoras, como sistemas de automação e monitoramento ambiental, reflete o compromisso contínuo do porto com a eficiência operacional e a sustentabilidade ambiental.

Figura 2.1 – Porto de Santos em 1895.



Fonte: FERREZ, M (1895) *apud* Wikimedia Commons (2011).

Figura 2.2 – Porto de Santos em 2018.



Fonte: Codesp (2018) *apud* SABINO, M; MENEZES, D (2018).

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



# 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

*Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia*

23 a 27 de setembro de 2024

Para se realizar a análise do fluxo de mercadorias do Porto de Santos aderiu-se uma ótica descritiva-analítica com suporte de literaturas acadêmicas, em especial as concepções marxistas, e utilizando-se dados contido no site oficial do Porto. Além disso utilizou-se documentários acerca da temática. Estes recursos forneceram informações detalhadas sobre o fluxo das mercadorias transportadas e sobre a compreensão da jornada dos trabalhadores no Porto, permitindo assim um entendimento nas dinâmicas produtivas, nas relações trabalhistas e nos impactos socioeconômicos associados ao Porto de Santos. A análise realizada apoiou-se nos conceitos teóricos de Marx, em especial, os de mais-valia, exploração do trabalho e dependência econômica.

## **4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS**

### **4.1 ANÁLISE DO FLUXO DE MERCADORIAS NO PORTO DE SANTOS**

A partir do programa jornalístico Profissão Repórter, exibido em 2008, foi aferido as condições de trabalho precárias que os trabalhadores portuários enfrentavam, que acabou contribuindo para o desgaste físico e mental destes. Esses desafios, rotineiros como falta de equipamentos de proteção e de benefícios que lhe proporcionassem conforto durante o trajeto para o trabalho decorriam, em grande parte, da falta de melhorias em máquinas e equipamentos, o que agravava ainda mais a longa jornada de trabalho. A CODESP organizava o trabalho em quatro turnos de seis horas ininterruptas, sem um aumento proporcional no salário o que não condiz com a valorização da força do trabalho, o que evidenciava a persistência dos conceitos de mais-valia, conforme delineado por Karl Marx.

Ao longo das últimas décadas, houve significativas melhorias e modernizações nas instalações portuárias, resultando em maior eficiência nos processos de movimentação de mercadorias. Este aumento de eficiência pode ser interpretado como um crescimento da mais-valia relativa, pois os trabalhadores continuam desempenhando suas funções em menos tempo graças às novas tecnologias. A teoria da mais-valia, central no pensamento marxista, sugere que tais mudanças influenciam diretamente o lucro dos capitalistas, que buscam constantemente maximizar seus ganhos por meio da rápida circulação de mercadorias e da intensificação da exploração do trabalho dos empregados.

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



# 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

*Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia*

23 a 27 de setembro de 2024

O Porto de Santos movimentou um total de 173,3 milhões de toneladas de cargas em 2023, constatando um recorde anual (Porto de Santos, 2024). Esse crescimento significativo está alinhado com o pensamento marxista, uma vez que, apesar do aumento na movimentação de cargas, os trabalhadores não se beneficiavam dos lucros gerados por essa circulação de bens, visto que com o aumento da produtividade eles não obtiveram os devidos retornos proporcionais.

De acordo com o portal oficial do Porto de Santos, as atividades portuárias geram uma média de 33 mil empregos para a Baixada Santista. No entanto, a alta demanda no setor promove uma rotatividade elevada entre os trabalhadores, o que resulta em uma falta de conexão com o local de trabalho e com os colegas, evidenciando a alienação mencionada por Marx. Essa rotatividade dificulta a formação de vínculos significativos e reduz o senso de pertencimento dos trabalhadores ao ambiente de trabalho. A intensa rotina de trabalho e a pressão por produtividade exacerbam essa alienação, com os trabalhadores sendo vistos como meras engrenagens de um sistema focado na maximização do lucro.

A partir da visualização na plataforma oficial do complexo portuário de Santos, será observado uma estrutura organizacional marcada por uma divisão hierárquica clara entre seus diversos segmentos. Tradicionalmente identificados entre proletariado e burguesia, observa-se, contudo, uma distribuição de poder específica nos órgãos colegiados que gerem o porto.

A Assembleia Geral, como órgão decisório máximo e soberano, define as diretrizes principais. O Conselho Fiscal exerce a função de fiscalização das operações, enquanto o Comitê de Pessoas, Elegibilidade, Sucessão e Remuneração assessora acionistas e o Conselho de Administração em questões estratégicas de gestão de pessoal. O Conselho de Administração, por sua vez, é responsável pela deliberação estratégica da organização. O Comitê de Auditoria cumpre funções essenciais de auditoria e controle, ao passo que a Diretoria Executiva gerencia as atribuições cotidianas. Além disso, o Conselho de Autoridade Portuária e o Conaportos Local têm a responsabilidade de avaliar continuamente medidas para a eficiência operacional.

A estrutura de trabalho promovida por essa divisão hierárquica visa a otimização da eficiência das operações portuárias. No entanto, existem disparidades significativas entre os

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



# 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

*Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia*

23 a 27 de setembro de 2024

trabalhadores do Porto. Enquanto os trabalhos portuários combinam esforços físicos e intelectuais, os responsáveis pelas questões administrativas concentram-se em esforços mentais. Essa diferença de responsabilidades se reflete também nas disparidades salariais: um estivador recebe em média, R\$ 3.653,78 por mês, ao passo que o superintendente recebe em média, R\$ 35.930,27 mensais (Porto de Santos, 2024). Essa discussão expõe que mesmo com os avanços sindicalistas e tecnológicos ainda acontece fraturas dentro da classe trabalhadora, que contribui para a manutenção da divisão de classes.

O Porto de Santos, é essencial para inter-relação entre produção e consumo, principalmente por conta da circulação de mercadorias, onde movimenta os bens nacionalmente e internacionalmente. Marx, argumentava que a produção criava os bens para serem consumidos, e era necessário ocorrer o consumo para produzir cada vez mais mercadorias, e a circulação desses bens é onde ocorre a transferência do local de produção para ser transportado para ser consumido. Este Complexo Portuário, é essencial para a produção e exportação de produtos agrícolas, um dos principais investimentos para a economia brasileira, e também facilita para alcançar longas distâncias com um menor custo. O Porto de Santos, possui uma infraestrutura moderna e representa a melhor opção para exportação e importação, visto que tal área concentra-se uma grande parte do mercado consumidor brasileiro. O sistema portuário, é interligado a vida dos consumidores, e que em algumas situações podem até prejudicar, em caso de greves e crises econômicas podem dificultar a circulação de mercadorias, afetando assim a produção, consumo e o lucro dos capitalistas.

## 4.2 ANÁLISE SOBRE O IMPACTO SOCIOECONÔMICO NA CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS NO PORTO DE SANTOS

O Porto de Santos exerce uma função estratégica na economia brasileira, sendo responsável por mais de 25% da movimentação da balança comercial do país e concentrando aproximadamente 67% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional (Garcia, 2022). Com um extenso acesso por vias terrestres e aéreas, além de uma ampla gama de terminais de carga, o porto é o único no Brasil servido por todas as grandes linhas marítimas regulares, oferecendo

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



# 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia

23 a 27 de setembro de 2024

transporte para qualquer parte do mundo (EMBRAPA, s.d.). Esta característica torna o Porto de Santos um ponto crucial para a exportação de *commodities* agrícolas como soja, milho e café, produzidos predominantemente nos estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Em janeiro de 2024, o fluxo de *commodities* brasileiras, como o café, através do Porto de Santos enfrentou atrasos significativos, com 85% dos navios atrasados, o maior índice registrado pelo Boletim Detention Zero, conforme a startup ElloX Digital e o Cecafé. Esse gargalo logístico foi mais severo que nos últimos três meses de 2023, quando os atrasos variaram entre 76% e 81%. Segundo Eduardo Heron, diretor técnico do Cecafé, os atrasos regulares e pátios abarrotados de contêineres são resultado de limitações físicas nos terminais. Em janeiro, apenas 13% dos embarques tiveram mais de quatro dias de *gate* aberto, enquanto 54% tiveram entre três e quatro dias, e 19% menos de dois dias para embarque (Globo Rural, 2024).

De acordo com o IPEA (2024), o agronegócio representou 48,6% do total das exportações brasileiras em 2023, alcançando um recorde histórico de US\$ 16,6 bilhões em maio daquele ano. Este setor não apenas gera divisas significativas para o país, mas também sustenta empregos em toda a cadeia produtiva, fortalecendo a posição do Brasil no mercado global (Hail, 2024). A importância do Porto de Santos para o agronegócio é indiscutível, funcionando como uma plataforma essencial para a escoação de produtos agrícolas brasileiros para o mercado internacional.

Além de impulsionar o agronegócio, o Porto de Santos também desempenha um papel fundamental no desenvolvimento da indústria e do comércio. Como um centro internacional de recebimento e envio de mercadorias, ele atrai investimentos e fomenta oportunidades de emprego em setores específicos como logística, transporte e comércio. Esta atividade econômica intensa contribui para a manutenção da competitividade do Brasil no cenário global, ao mesmo tempo que gera empregos e impulsiona o crescimento econômico local.

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



# 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia

23 a 27 de setembro de 2024

Tabela 4.2.1 – Resumo das Movimentações de Cargas no Porto de Santos Comparativos Mensal e Acumulado.

DESCRIÇÃO	DEZEMBRO			ATÉ DEZEMBRO		
	2022	2023	VAR %	2022	2023	VAR %
EMBARQUES	8.912.846	11.547.384	29,6	118.640.950	130.016.775	9,6
DESEMBARQUES	3.180.114	4.065.918	27,9	43.805.927	43.295.866	(1,2)
<b>Total</b>	<b>12.092.960</b>	<b>15.613.302</b>	<b>29,1</b>	<b>162.446.877</b>	<b>173.312.641</b>	<b>6,7</b>
<b>PRINCIPAIS PRODUTOS</b>						
<b>EMBARQUES</b>						
Açúcar	1.555.289	2.791.579	79,5	20.467.654	22.974.608	12,2
- Em sacos	19.058	40.135	110,6	158.240	250.856	58,5
- Em contêineres	120.254	336.940	180,2	1.621.080	2.867.492	76,9
- Granel sólido	1.415.977	2.414.504	70,5	18.688.334	19.856.260	6,2
Alcool	141.613	77.085	(45,6)	914.609	1.137.497	24,4
Café em grãos	154.714	250.945	62,2	2.142.620	1.822.331	(14,9)
Carnes	163.538	202.962	24,1	2.196.464	1.971.275	(10,3)
- Bovina	106.965	140.777	31,6	1.535.170	1.301.627	(15,2)
- De Aves	55.296	60.712	9,8	643.147	655.152	1,9
- Outras	1.277	1.473	15,3	18.146	14.496	(20,1)
Celulose (solta e containerizada)	701.110	611.521	(12,8)	8.172.667	7.293.763	(10,8)
Complexo soja	710.760	1.630.322	129,4	34.562.390	40.266.271	16,5
- Em grãos a granel	137.079	724.895	428,8	25.524.155	30.611.071	19,9
- Em grãos em contêineres	143	34	(76)	5.418	23.027	325,0
- Farelo a granel	566.922	880.079	55,2	8.904.417	9.454.075	6,2
- Farelo em contêineres	6.616	25.314	282,6	128.400	178.098	38,7
Gasolina	73.845	86.922	17,7	1.020.617	929.348	(8,9)
Milho	2.944.281	2.915.300	(1,0)	16.259.698	21.353.955	31,3
- Em contêineres	868	2.177	150,8	27.601	20.692	(25,0)
- Granel sólido	2.943.413	2.913.123	(1,0)	16.232.097	21.333.263	31,4
Óleo combustível	204.384	312.194	52,7	3.026.359	3.468.330	14,6
Óleo diesel e gasóleo	165.706	224.325	35,4	2.242.117	1.949.473	(13,1)
Sucos cítricos	213.241	246.277	15,5	2.588.246	2.744.831	6,0
- Em contêineres	36.069	39.185	8,6	322.648	283.663	(12,1)
- Granel líquido	177.172	207.092	16,9	2.265.598	2.461.168	8,6
<b>Sub-Total Embarques</b>	<b>7.028.481</b>	<b>9.349.432</b>	<b>33,0</b>	<b>93.593.441</b>	<b>105.911.682</b>	<b>13,2</b>
Outros	1.884.365	2.197.952	16,6	25.047.509	24.105.093	(3,8)
<b>Total Embarques</b>	<b>8.912.846</b>	<b>11.547.384</b>	<b>29,6</b>	<b>118.640.950</b>	<b>130.016.775</b>	<b>9,6</b>
<b>DESEMBARQUES</b>						
Adubo	445.368	1.053.138	136,5	7.833.184	8.358.382	6,7
Alcool	3.189	1.900	(40,4)	31.303	14.689	(53,1)
Amonia	18.812	33.449	77,8	383.145	320.703	(16,3)
Enxofre	240.631	184.808	(23,2)	1.819.751	1.947.101	7,0
Fosfato de cálcio	31.585	0	(100,0)	276.130	243.054	(12,0)
GLP	66.892	6.047	(91,0)	353.568	226.359	(36,0)
Metanol	0	0	-	213.673	214.595	0,4
Nafta	0	2.776	-	4.334	2.776	(35,9)
Óleo diesel e gasóleo	123.465	211.634	71,4	1.530.372	2.132.789	39,4
Sal	45.614	85.978	88,5	1.046.257	1.006.971	(3,8)
Soda caustica	61.607	94.950	54,1	1.206.247	1.083.231	(10,2)
Sulfato dissódico	44.179	37.665	(14,7)	512.531	572.948	11,8
Trigo (grãos e farelo)	47.027	41.936	(10,8)	1.006.616	897.820	(10,8)
<b>Sub-Total Desembarques</b>	<b>1.128.369</b>	<b>1.754.281</b>	<b>55,5</b>	<b>16.217.111</b>	<b>17.021.418</b>	<b>5,0</b>
Outros	2.051.745	2.311.637	12,7	27.588.816	26.274.448	(4,8)
<b>Total Desembarques</b>	<b>3.180.114</b>	<b>4.065.918</b>	<b>27,9</b>	<b>43.805.927</b>	<b>43.295.866</b>	<b>(1,2)</b>
<b>Total Geral</b>	<b>12.092.960</b>	<b>15.613.302</b>	<b>29,1</b>	<b>162.446.877</b>	<b>173.312.641</b>	<b>6,7</b>
<b>CONTÊINERES (EMBARQUES E DESEMBARQUES)</b>						
Unidades	219.174	257.685	17,6	2.935.593	2.861.777	(2,5)
TEU	375.875	434.066	15,5	4.986.397	4.783.897	(4,1)
Tonelagem	3.833.033	4.743.022	23,7	51.571.218	50.602.885	(1,9)
<b>FLUXO DE NAVIOS</b>						
Atracados	434	503	15,9	5.191	5.452	5,0

Fonte: Porto de Santos (2024).

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



# 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

*Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia*

23 a 27 de setembro de 2024

O mês de dezembro de 2023, o Porto de Santos registrou um aumento de 29,1% nas movimentações totais de cargas em comparação com o mês de dezembro de 2022, totalizando em 2023 cerca de 173,3 milhões de toneladas, marcando um novo recorde anual. Os embarques de 2023 tiveram um incremento de 9,6% anual, em comparação com o de 2022, com destaque para os produtos como açúcar (+12,2%) e milho (+31,3%). Por outro lado, os desembarques sofreram um declínio no mês de dezembro de 2023 (-1,2), embora no acumulado anual tenham se mantido praticamente estáveis. Entre os produtos desembarcados anualmente, álcool e trigo registraram quedas significativas de 53,1% e 10,8%, respectivamente. Além disso, a movimentação de contêineres, medida em TEUs, apresentou uma leve redução de 4,1% no total acumulado do ano de 2023, apesar de uma redução de 1,9 na tonelagem anual de 2023 (Porto de Santos, 2024).

Com base na análise da tabela, é possível observar que os dados revelam tanto a capacidade crescente do porto em lidar com volumes maiores de exportação quanto os desafios logísticos e de espaço enfrentados nas operações diárias. Conforme relatado pelo diretor técnico do Cecafé, Eduardo Heron, “tais problemas estão resultando em adiamentos regulares de embarques e pátios abarrotados de contêineres nos terminais portuários, que estão com dificuldades para receber cargas devido a limitações físicas de espaço do terminal” (Cecafé, 2024).

No entanto, a circulação intensa de mercadorias pelo Porto de Santos acarreta diversas implicações sociais, ambientais e políticas. Socialmente, o porto é um grande gerador de empregos diretos e indiretos, sustentando a economia local e contribuindo para o crescimento urbano na Baixada Santista. O desenvolvimento urbano, decorrente da modernização e expansão do porto, traz consigo melhorias na infraestrutura local e na qualidade de vida da população. No entanto, este crescimento também pode gerar conflitos socioambientais, como a desapropriação de terras, poluição e a degradação do meio ambiente.

As implicações ambientais do porto são significativas. A expansão das suas operações pode levar a problemas como a poluição do ar e da água, além de impactos negativos sobre a fauna e a flora locais. Para mitigar esses impactos, é fundamental que haja um planejamento ambiental rigoroso e a implementação de práticas de desenvolvimento sustentável. Questões

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



## 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

*Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia*

23 a 27 de setembro de 2024

como licenciamento ambiental e a gestão de resíduos tornam-se centrais para garantir que o porto opere de maneira responsável e sustentável.

No âmbito político, o Porto de Santos é crucial para a competitividade internacional do Brasil. Manter e aprimorar a eficiência do porto é essencial para atrair investimentos e garantir a fluidez na entrada e saída de mercadorias. As decisões políticas relacionadas ao porto influenciam diretamente a sua capacidade de competir no mercado global. Além disso, a necessidade de conciliar o crescimento econômico com a preservação ambiental coloca desafios adicionais para os formuladores de políticas.

Todavia, nem sempre a autoridade governamental será um estímulo para garantir uma política adequada para o desenvolvimento socioeconômico. Um caso disso é a greve ocorrida em 1991, na gestão do então Presidente do Brasil Fernando Collor, em que a classe trabalhadora buscava por melhorias salariais. A paralização perdurou por cerca de 20 dias e, conseqüentemente, trouxe várias reações negativas para Santos, na época o Presidente da CODESP Paulo Peltier enviou telegramas dispensando 5.372 portuários, mais de 50% dos operários empregados pela empresa, com a assinatura do Ministro da Infraestrutura Ozires Silva. Como resultado, a prefeita Telma de Souza decretou calamidade pública e procurou resolver estes embates sociais e econômicos indo para Brasília conversar com os Ministros, para discutir a forma mais adequada de solucionar tais questões. Contudo, ocorreu no dia 28 de fevereiro, uma ligação do Ministro da Justiça Jarbas Passarinho, notificando que não iriam ocorrer demissões e que eles seriam readmitidos. Esse episódio é fundamentado no documentário *A Vitória da Resistência*, dirigido por Fernando Alberto (2019).

O Porto de Santos não se limita à sua função logística; é um motor de desenvolvimento econômico e social, exercendo influência direta sobre as comunidades locais e as políticas nacionais. A modernização e expansão contínuas são cruciais para manter a competitividade do Brasil no mercado global. No entanto, é fundamental equilibrar esses esforços com estratégias robustas de sustentabilidade e preservação ambiental. Essas iniciativas não apenas promovem um crescimento econômico sustentável, mas também mitigam os impactos adversos, garantindo que o desenvolvimento do Porto de Santos seja benéfico para todas as partes interessadas, agora e no futuro.

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



# 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

*Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia*

23 a 27 de setembro de 2024

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da circulação de mercadorias no Porto de Santos à luz da teoria marxista revela-se essencial para compreender as dinâmicas econômicas e sociais desse centro logístico crucial. Sob essa perspectiva, o porto não é apenas um ponto de transição de mercadorias, mas um espaço onde se desenrolam complexas relações de produção, distribuição e consumo, características do sistema capitalista global.

A infraestrutura portuária não apenas facilita o comércio internacional e o crescimento econômico regional, mas também levanta questões críticas como a exploração do trabalho, condições laborais desiguais e desafios ambientais. A teoria marxista oferece uma análise crítica desses aspectos, destacando a necessidade de políticas públicas que promovam uma distribuição mais equitativa dos benefícios econômicos e melhores condições de trabalho para os trabalhadores portuários.

Além da intensificação da divisão do trabalho, as relações de produção no Porto de Santos também refletem impactos sociais e ambientais significativos, evidenciando desigualdades estruturais que desafiam os ideais de justiça social e sustentabilidade.

Em conclusão, o Porto de Santos não é apenas um centro logístico vital para a economia nacional, é um ambiente onde se entrelaçam as interações complexas entre capital, trabalho e meio ambiente. A análise marxista oferece uma perspectiva crítica que não só esclarece as dinâmicas econômicas em jogo, mas também aponta para a necessidade urgente de reformas que promovam um desenvolvimento econômico sustentável e inclusivo para todos os envolvidos na cadeia de circulação de mercadorias.

## 6 REFERÊNCIAS

Carvalho, Marcos da Silva. Aspectos históricos do Porto de Santos e sua logística. Disponível em:

<[https://www.researchgate.net/publication/282443214\\_Aspectos\\_historicos\\_do\\_Porto\\_de\\_Santos\\_e\\_sua\\_Logistica](https://www.researchgate.net/publication/282443214_Aspectos_historicos_do_Porto_de_Santos_e_sua_Logistica)>. Acesso em: 25 jul. 2024.

Carvalho, Marcos da Silva. Porto de Santos: Prospecção sobre as causas das dificuldades de acesso. Disponível em:

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



## 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

*Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia*

23 a 27 de setembro de 2024

<[https://www.researchgate.net/publication/282525569\\_Porto\\_de\\_Santos\\_prospeccao\\_sobre\\_as\\_causas\\_das\\_dificuldades\\_de\\_acesso](https://www.researchgate.net/publication/282525569_Porto_de_Santos_prospeccao_sobre_as_causas_das_dificuldades_de_acesso)>. Acesso em: 25 jul. 2024.

Cecafé. Atraso de navios no Porto de Santos chega a 85% em janeiro de 2024. Disponível em: <<https://www.cecafe.com.br/publicacoes/noticias/atraso-de-navios-no-porto-de-santos-chega-a-85-em-janeiro-de-2024-20240207/>>. Acesso em: 25 jul. 2024.

Embrapa. Porto de Santos. Portal Embrapa: A Embrapa. Disponível em: <[https://www.embrapa.br/macrologistica/exportacao/porto\\_santos](https://www.embrapa.br/macrologistica/exportacao/porto_santos)>. Acesso em: 19 jul. 2024.

Garcia, Carlos Eduardo Nagatani et al. Modelo colaborativo de compras para o transporte autônomo de cargas. 2022.

Globo. Jornal Nacional - Atraso de navios no Porto de Santos chega a 85% em janeiro de 2024. Disponível em: <<https://globoplay.globo.com/v/906791>>. Acesso em: 25 jul. 2024.

Hai International. Balança Comercial do Agronegócio: Qual a importância e os principais produtos. Hai International Logistics - Movendo Seu Sucesso, 6 mar. 2024. Disponível em: <<https://hailogistics.com.br/balanca-comercial-do-agronegocio-qual-a-importancia-e-os-principais-produtos/>>. Acesso em: 19 jul. 2024.

Intranet Porto de Santos. Remuneração. Disponível em: <[https://intranet.portodesantos.com.br/lei\\_acesso/remuneracao.asp?reg=36928](https://intranet.portodesantos.com.br/lei_acesso/remuneracao.asp?reg=36928)>. Acesso em: 25 jul. 2024.

Porto de Santos. Conheça o Porto: História. Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/historia-2/>>. Acesso em: 25 jul. 2024.

Porto de Santos. Recuperação do contêiner e safra recorde elevam movimentação no Porto de Santos. Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br/2024/01/25/recuperacao-do-conteiner-e-safra-recorde-elevam-movimentacao-no-porto-de-santos/#:~:text=Em%20dezembro%2C%20os%20gran%C3%A9is%20s%C3%B3lid, no%20m%C3%AAs%20tamb%C3%A9m%20%C3%A9%20expressivo>>. Acesso em: 25 jul. 2024.

Sabino, M; Menezes, B. Governo deixou de investir R\$ 3,6 bi em portos públicos entre 2013 e 2017. Poder 360, 2018. Disponível em: <<https://www.poder360.com.br/poder-economia/economia/governo-deixou-de-investir-r-36-bi-em-portos-publicos-entre-2013-e-2017/>>. Acesso em: 31 jul. 2024.

Salário.com.br. Estivador - Santos/SP. Disponível em: <<https://www.salario.com.br/profissao/estivador-cbo-783220/santos-sp/>>. Acesso em: 25 jul. 2024.

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com



# 26º Seminário de Pesquisa do CCSA

*Crise Climática, Desenvolvimento e Democracia*

23 a 27 de setembro de 2024

Wikimedia Commons. Ficheiro: Porto de Santos 1895. Disponível em: <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Porto\\_de\\_Santos\\_1895.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Porto_de_Santos_1895.jpg)>. Acesso em: 31 jul. 2024.

YouTube. Aspectos históricos do Porto de Santos e sua logística. Disponível em: <<https://youtu.be/Fi5dbPHxdIg?si=qtj8ra1BFr4MU5OT>>. Acesso em: 25 jul. 2024.

<sup>1</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: leticiaaragaopessoa@icloud.com

<sup>2</sup> Ciências Econômicas em andamento, UFRN. Email: renatanascimento200409@gmail.com