

## **O CRESCIMENTO DO PORTO DE ITAJAÍ E SUA IMPORTÂNCIA PARA O CENÁRIO BRASILEIRO: UM COMPARATIVO COM O PORTO DE SANTOS.**

### **PORT OF ITAJAI GROWTH AND ITS IMPORTANCE TO THE BRAZILIAN SCENARIO: A COMPARATIVE WITH PORT OF SANTOS.**

**Joyce Felipe Passos dos Santos** - Fatec Rubens Lara

[Joyce.santos13@fatec.sp.gov.br](mailto:Joyce.santos13@fatec.sp.gov.br)

**Hamilton Pozo** - Fatec Rubens Lara

[hamilton.pozo2@fatec.sp.gov.br](mailto:hamilton.pozo2@fatec.sp.gov.br)

#### **Resumo**

O Brasil encontra-se em processo de redistribuição da sua logística como forma de escoamento das movimentações de carga do Porto de Santos. De acordo com os dados emitidos através do boletim anual da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, os Portos Organizados e de Uso Privado movimentaram 375,22 milhões de toneladas em 2018, o Porto de Santos foi responsável por aproximadamente 107,50 milhões de toneladas movimentadas, representando 28,64% comparado com todo o país, sendo seguido pelo Porto de Itajaí que vem demonstrando grande potencial de produção e que movimentou um total de 109,58 milhões de toneladas, representando 15,09%. O estudo apresenta um comparativo de crescimento do Porto de Itajaí com o Porto de Santos e, sua importância para o Brasil. A pesquisa utiliza-se de dados secundários de portais oficiais e fontes de informações bibliográficas. Os resultados obtidos demonstram como o Porto de Itajaí cresceu, em termos de containers, o dobro do Porto de Santos.

Palavras-chave: transporte marítimo, logística portuária, hinterlândia, portos.

### **Abstract**

Brazil is in the process of redistributing its logistics as a way of transporting cargo movements at the Port of Santos. According to data issued through the annual bulletin of the National Waterway Transport Agency - ANTAQ, the Organized and Private Use Ports handled 375.22 million tons in 2018, the Port of Santos was responsible for approximately 107.50 million tons handled, representing 28.64% compared to the whole country, followed by the Port of Itajaí, which has shown great production potential and handled a total of 109.58 million tons, representing 15.09%. The study presents a growth comparison between the Port of Itajaí and the Port of Santos and, its importance for Brazil. The research uses secondary data from official portals and sources of bibliographic information. The results obtained demonstrate how the Port of Itajaí grew, in terms of containers, twice as much as the Port of Santos.

Keywords: maritime transportation, port logistic, hinterland, ports.

## **1. INTRODUÇÃO**

O comércio internacional e os modais de transporte cresceram esponencialmente nos últimos anos devido Globalização, e para os agentes logísticos se manterem de forma competitiva no mercado, sendo eles públicos ou privados, aceitaram o desafio de buscar sua excelência operacional com o acesso mais eficiente das últimas tecnologias em suas estruturas e gestões.

A correta utilização dos modais disponíveis beneficiam todo o mercado brasileiro e internacional, aumenta o investimento da área privada para o crescimento da economia, visto que em condições extremas como: desastres naturais, greves, acidentes, sempre haverá uma nova alternativa para que o curso da carga seja desviado e o recebedor não sofra com atrasos.

O Porto de Santos é responsável por aproximadamente 28% de todas as movimentações do Brasil, por outro lado, o porto de paulista ainda sofre com a falta de infraestrutura tecnológica e na ausência da cultura da intermodalidade e multimodalidade. Segundo (HILSDORF, W.C apud. BRITO; BOTTER, 2012), apesar dos investimentos, diversos problemas ainda comprometem a competitividade dos portos no mundo, tais co-

mo a baixa interligação de modais, falta de investimentos nos equipamentos de movimentação, burocracia regulatória e ainda a ausência de efetividade nos acessos terrestres.

Em contrapartida ao desafio logístico apresentado acima, o porto de Itajaí tem demonstrado grandes investimentos históricos, de acordo com o portal EMBRACA (2019) no início dos anos 70, com a indústria catarinense necessitando exportar seus produtos, foi criado os *decks* e cais acostáveis. No período de 1990 a 2000 o porto de Itajaí foi administrado pela Companhia Docas de São Paulo (CODESP) e, posterior a essa data até o presente momento permanece sob gestão municipal, que licenciou grande parte das suas áreas portuárias para empresas privadas, empresas que têm respondido com grandes investimentos e planos de otimização das áreas. Com sua localização estratégica, o porto de Itajaí está próximo de entroncamentos importantes do Sul do Brasil como BR-101 e BR 470 o que facilita seu acesso.

Diante desse cenário imenso da logística brasileira, o objetivo central deste trabalho, é analisar o desenvolvimento do porto de Itajaí em comparativo com o porto de Santos nos últimos anos, em questão de crescimento de movimentações em toneladas, zonas de influências portuárias ou hinterlândias e seus acessos logísticos. Demonstrando a importância da evolução do Porto de Itajaí para a economia brasileira.

O método de análise dos dados empregados no presente estudo, consiste, primeiramente, tomando os atenuadores encontrados nos portais oficiais dos Portos de Santos e Itajaí em relatórios anuais como áreas do estudo comparativo, informações obtidas através de artigos científicos, livros correspondentes e portais oficiais do governo. Na perspectiva de remetê-las a uma análise crítica de acordo com o desenvolvimento do porto Itajaiense, visto que o porto já obteve destaque nacional após o seu notório crescimento em movimentações.

## **2. REFERENCIAL TEÓRICO**

Tradicionalmente, tem sido argumentado com ênfase o papel da logística e do transporte de mercadorias, que se faz necessário em todas as parte do mundo, e que devido a globalização, iniciou-se a aproximação entre diversas culturas e nações. A troca de mercadorias e serviços no comércio mundial é realizada de forma dinâmica e oferece a tendência de se tornar mais comum no dia a dia das pessoas, essa relevância também foi constatada por (PENGINE, 2017):

O transporte de cargas é uma das etapas mais fundamentais para qualquer tipo de negócio ligado à produção ou distribuição de elementos. É somente graças a ele que o cliente, seja ele uma empresa ou uma pessoa física, poderá ter em mãos aquilo que comprou.

Em complemento a citação acima, os portos têm como função o escoamento da produção interna para o mercado competitivo através da exportação, com intuito de gerar lucro na economia do país e atender as necessidades do consumidor nacional. Os portos se fazem imprescindíveis na economia da nação, e funcionam como portas para escoar as cargas ou injetar produtos para o mercado interno, através da importação (ALBERTIN, 2011).

Com a facilidade de acesso às informações e avanço na tecnologia, o investimento na modernização de setor portuário passou a ser essencial caso um país queira tornar-se competitivo no mercado. Tópico importante e não diferente para o Porto de Santos, também notado como o maior porto do Brasil e da América Latina, que apesar dos títulos, ainda está bem atrás em comparação com os gigantes mundiais, como: Porto de Xangai, na China, Porto de Singapura, em Singapura; e o Porto de Rotterdam, nos Países Baixos. O Brasil ocupa a 84ª posição entre os 140 países analisados no critério de “Qualidade da Infraestrutura Portuária” (*Global Competitiveness Report*, 2018). E em adição à busca pela eficiência e modernização do setor portuário justifica-se, que, os atuais custos de transportes causem tanto impacto nas tarifas logísticas e de seus fretes. (SANTOS, apud CASTRO, 2013, p.19).

Tendo em vista que esse crescimento em modernização de infraestrutura portuária é de extrema importância no cenário mundial, em 5 de julho de 1993 foi criada a Lei nº 8.630/1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos. A Lei nº 8.630/1993 teve o intento de melhorar os portos do Brasil e a situação econômica nacional. A lei dividiu as instalações portuárias entre os Terminais Públicos e os Terminais de Uso Privado, o que gerou uma concorrência entre ambos modelos. Durante a vigência dessa lei, ocorreu um aumento significativo na burocracia para com os Terminais de Uso Privado, e acusações iniciadas pelas partes investidoras (TUP) de concorrência desleal, uma vez que a lei obrigava que os Terminais de Uso Privado movimentassem sua própria carga em volume maior que os de terceiros, eliminando a possibilidade de privatização dos serviços ou abertura de mercado, com isso, as empresas privadas começaram a perder o interesse e vantagem em investir no país. (MIRANDA, 2017).

Mesmo com a Lei de Modernização dos Portos, atrair o investimento privado no Brasil era desafiador, segundo a IPEA (2005) existiam dificuldades pontuais como liberações dos licenciamentos ambientais e falta de dragagem nos canais de navegações, com isso, governo decidiu-se em apresentar a algumas ações como o Incentivo Fiscal, através do Regime Tributário para Incentivo de Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO, que reduzia de 25% a 30% os custos das máquinas.

Em 5 de junho de 2013, foi promulgada a Lei nº 12.815/2013, também conhecida como Nova Lei dos Portos, esta lei, que retirou a necessidade da movimentação majoritária de cargas do Terminal de Uso Privado, removeu a restrição de movimentação de carga de terceiros, que antes só poderia ser realizada em caráter eventual, complementar e/ou subsidiário.

O Porto de Itajaí, que junto com os demais portos nacionais, foi favorecido desta lei, mas sendo tratado de forma distinta, uma vez que sua administração é realizada pelo município. O porto Itajaiense tem demonstrado grande potencial em crescimento de movimentação, a exportação é responsável em média 80% de todo o serviço. Por ser o único porto municipalizado do Brasil, apresenta um papel singular junto à população do município de Itajaí, sendo tratado de forma maternal pelos moradores locais. Em contrapartida, existe uma dependência da cidade para com o porto no quesito de economia e desenvolvimento. O Porto de Itajaí possui sistemas integrados de processamento de dados e investiu em sua especialização em movimentação de contêineres, atualmente é o maior porto de exportação de congelados, sendo eles: frangos, peixes e carnes em geral (ALBERTIN, 2011).

### **2.1. Porto de Itajaí, localização e histórico.**

O Porto de Itajaí está localizado no município de Itajaí, no estado de Santa Catarina, à margem direita do Rio Itajaí-Açú e a 3,2 quilômetros da barra. Estrategicamente localizado em um dos principais entroncamentos rodoviários do Sul e do Brasil. A posição geográfica faz com que seu raio de ação facilite o acesso aos estados e regiões que juntos congregam aproximadamente 46% do PIB nacional.

De acordo com o Portal Oficial do Porto de Itajaí (2019), os primeiros apontamentos históricos foram realizados pela “Comissão de Melhoramento dos Portos e Rios”, o que ocorreu em 1905. Após 9 anos, foi registrado a primeira obra realizada no porto, 700 metros do molhe Sul e Norte. Em 1938, foram iniciados os primeiros metros de cais e

armazém no território portuário. Entre 1950 e 1956, construiu-se uma nova extensão do cais e a incrementação do primeiro armazém frigorífico, voltado às necessidades pesqueiras. Em 1966, o Porto de Itajaí foi considerado como “Porto Organizado” e instituída uma nova Junta Administrativa que respondia diretamente ao Departamento Nacional de Porto e Vias Navegáveis.

Posteriormente, em 1976, foi criada a PORTOBRÁS (Portos do Brasil S.A.), que passou a gerenciar o terminal itajaiense através da Administração do Porto de Itajaí. Posteriormente a mudança de gestão, ocorreu um crescimento acentuado em suas movimentações, visto que houve uma organização administrativa e novo método de gerenciamento portuário. Somente em 1990, a PORTOBRÁS foi retirada das atividades portuárias em Itajaí, e a Administração do Porto de Itajaí passou a ser subordinada à Companhia Docas do Estado de São Paulo – CODESP, que continuou no exercício até 1995, quando o Ministério dos Transportes concedeu ao Município de Itajaí a administração do porto local no prazo de 25 anos, conhecido atualmente como Superintendência do Porto de Itajaí através da Lei Municipal 3.513.

Em julho de 1983, o Vale do Itajaí sofreu com uma das suas maiores enchentes decorrente a um grande volume de chuvas encabeçado em sua nascente, com isso, metade do cais do porto foi destruído pela correnteza do rio Itajaí-Açú. Como forma de amenizar este grande problema, nos anos 2000 o Governo Federal editou uma medida provisória para garantir a entrega de recursos da União para a reconstrução do porto de Itajaí e para as cidades atingidas pelo temporal, sendo toda reconstrução apenas concluída em 2010 (PORTO DE ITAJAÍ, 2019).

Além de sua vantagem geográfica, o Porto de Itajaí passou por duas grandes crises, em 1983 e 2008, ambas provocadas pelas enchentes e alagamentos causados pelo Rio Itajaí-Açu, mas também por sua marcante recuperação, no ano em exercício já era responsável pela segunda posição no ranking nacional em movimentação de contêineres, posição que mantém até os dias atuais, apenas atrás do Porto de Santos (ALBERTIN, C.C, 2011).

## **2.2. Porto de Santos, localização e histórico.**

De acordo com o site da CODESP (2019), o Porto de Santos é o maior complexo portuário do Brasil e América latina, é responsável por aproximadamente um terço de toda movimentação comercial de carga brasileira, gera cerca de 33 mil empregos e tem

grande influência no desolvimento da Baixada Santista. O porto paulista conecta-se à sua área de influência que abrange estados que congregam aproximadamente 63% do PIB nacional. Com suas margens direita e esquerda, entre o município de Santos e Guarujá, respectivamente, ambas cidades localizadas no estado de São Paulo. Administrado pela Companhia de Docas do Estado de São Paulo, subordinado ao Ministério da Infraestrutura.

Com seus primeiros marcos históricos registrados no início do século XVI, foi operado de forma precária até por volta do final do século XIX, tornou-se o primeiro Porto Organizado do Brasil, a exportação de café foi a grande responsável por esse crescimento. Números esses que refletem até os dias atuais (CODESP, 2019).

Nas últimas décadas, o Porto de Santos registrou investimentos e melhoramentos no seu funcionamento com a entrada de terminais privados, em contrapartida aos investimentos, o grande centro de movimentações portuárias nacional têm sofrido com os altos volumes e safras, já que não comportam totalmente o escoamento dessas mercadorias. Em comparação com os Estado Unidos da Americas, o Brasil, pode armazenar por volta de 60% da sua colheita, enquanto os Estados Unidos da Américas têm uma capacidade de 130% (COELHO, S. 2013).

### **3. MÉTODO**

O estudo apresenta um comparativo de crescimento do Porto de Itajaí com o Porto de Santos e, sua importância para o Brasil. A pesquisa é um estudo de caso e utiliza-se de dados secundários de portais oficiais e fontes de informações bibliográficas. Sendo uma pesquisa investigativa, espera-se que ofereça uma contribuição para melhoria nos processos portuários. Para Yin (2001) que cita a pesquisa tem seus conceitos fundamentados na avaliação de campo, pois as investigações ocorridas para observar os fatos e fenômenos de forma real, somadas as revisões bibliográficas e documentais, com coleta de dados junto a pessoas e instituições, surge como uma metodologia consolidada para esse trabalho de pesquisa.

Já que o objetivo é compreender e entender os processos da realidade. É neste sentido que se destaca a coleta de dados, tornando essa pesquisa qualitativa e quantitativa na busca por respostas ao problema citado por Lakatos e Marconi, (2010). A pesquisa bibliográfica constitui o ato de ler, selecionar, fichar, organizar e arquivar tópicos de interesse para a pesquisa em pauta. É a base para as demais pesquisas sendo uma

síntese referente ao tema abordado. Consiste em apresentar e comentar o que os outros autores escreveram sobre o tema, enfatizando as diferenças ou semelhanças que existem entre os conceitos (FURASTÉ, 2008).

O trabalho desenvolve uma comparação da constante crescente dos portos de Itajaí e Santos e demonstra em números o cenário de crescimento em movimentações, suas hinterlândias e/ou áreas de influências e seus acessos rodoviários aos portos, dando ênfase na importância do porto Itajaiense para o Brasil.

## **4. ANÁLISE E RESULTADOS**

### **4.1. Movimentação:**

A movimentação de carga dentro do terminal portuário refere-se a todo tipo de movimento realizado com a mercadoria, utilizando-se de diversos equipamentos. O processo engloba diversos riscos para que a carga não sofra avarias ou seja penalizada com danos. O número de unidades movimentadas é traduzido em parte a eficiência nas operações de carga e descarga (POZO, 2019; TEIXEIRA, M; PEREIRA, M. 2006).

De acordo com os dados estatísticos do Porto de Itajaí (2017), a revista britânica “*Container Management – CM*”, através da pesquisa *World Top 120 Container 2017*, realizou *ranking* entre os 120 maiores portos do mundo em movimentações de contêineres, o Porto de Itajaí localizava-se em 114º, enquanto o Porto de Santos encontrava-se na 41º, os únicos portos brasileiros listados.

### **4.2. Hinterlândia**

Diz-se da cidade ou localidade onde se instala o porto, região de influência ou servida por vias ou meios de transportes, sendo eles fluviais, lacustres ou terrestres. Compreende o Decreto-lei 83/66 de 26 de dezembro de 1966, que “Art. 1º, inc. II – As faixas litorâneas ou marginais, contíguas às instalações do porto ou à baía ou a enseada em que elas se encontram, e confrontantes com zonas ligadas, efetiva ou previsivelmente, à sede daquelas instalações ou à região interior da hinterlândia”.

#### **4.2.1. Hinterlândia do Porto de Itajaí**

Sendo assim, já área de influência ou hinterlândia do Porto de Itajaí está diretamente ligado com os estados de Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio Grande do Sul, Goi-

ás e Mato Grosso do Sul. É o principal local de escoamento da economia para as províncias argentinas que fazem limite de fronteira com o estado do que se localiza o porto (ALBERTIN, 2011).

O Porto de Itajaí caracteriza-se por ser um porto fundamentalmente de exportação, representando certa de 80% de toda a sua movimentação, a produção agroindustrial do Estado de Santa Catarina, é o grande responsável pela influência desses números, seus maiores consumidores estão localizados na Europa, América do Norte, Oriente Médio e extremo Oriente (ALBERTIN, 2011).

A Figura 1, como forma de facilitar essa visualização, demonstra a região de captação do Porto de Itajaí em toneladas, que através da cor mais escura se faz possível a interpretação das zonas de influências mais significativas do porto Itajaiense, sendo seguida pelas demais condições.



Figura 1 –Hinterlândia do Porto de Itajaí em toneladas.

Fonte: Plano Mestre – Governo Federal (2018)

#### 4.2.2. Hinterlândia do Porto de Santos

A área de influência do Porto de Santos, a hinterlândia primária, aquela que detêm maior influência, é responsável por aproximadamente 67% do PIB do país, sendo composta por Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, São Paulo e Goiás (Hilsdorf, W. C. et al., 2017).

Abaixo encontra-se a Figura 2, que demonstra a zona de influência do porto de Santos em zonas, sendo elas: Primária, Secundária e Terciária.



Figura 2 –Hinterlândia do Porto de Santos.

Fonte: *Santos Port Authority* (2019)

### 4.3. Acessos logísticos

Um dos fatores de crescimento econômico eficaz de um país está diretamente relacionado a uma matriz de transporte ligado diretamente às exportações. No Brasil a maioria das cargas são transportadas pelo modal rodoviário (IBGE, 2014), causando um desequilíbrio logístico e um total desgaste da malha terrestre, consequentemente gerando congestionamentos e desgastes nas vias terrestres. Segundo a CNT (2012), conforme citado por Hilsdorf e Neto (2016), os motivos desses congestionamentos estão diretamente ligados à incapacidade de estocagem nos locais de produções.

Os exportadores de *commodities* não conseguem compatibilizar as viagens com as atracções dos navios destinados. E esse engarrafamento pode piorar caso o terminal portuário não forneça o serviço de agendamento prévio, que em períodos de safra, um caminhão que levaria em média 3 horas de operação dentro do terminal portuário, desde seu *gate-in* até seu *gate-out*, pode chegar até 36 horas na espera de filas de embarque e desembarque. Nos dias atuais, a movimentação de carga é realizada através da seguinte condição aproximada: 62% pelo modal rodoviário, 21% pelo modal ferroviário e 14% pelo modal aquaviário e 3% representados pelos modais dutoviário e aéreo. (COLAVITE, A; KONISHI, F. 2015).

Em contrapartida, a matriz de transporte equilibrada de um país economicamente desenvolvido, demonstra a sua capacidade de investimento e otimização de infraestrutura, sendo possível a continuidade de um serviço em casos de condições extremas, como: greves; desastres naturais; acidentes; entre outros (CHINELATO, F. 2019).

#### **4.4. Acessos logísticos do Porto de Itajaí**

Os acessos logísticos do Complexo Portuário de Itajaí são compostos pelas rodovias BR-101, BR-470, BR486, BR-282 e SC-412, por onde todas as cargas com destino ou origem ao Porto de Itajaí são transportadas, as rodovias BR-101 e BR-470 são as mais próximas às áreas urbanizadas do município de Itajaí e pertencem a zona de influência. (SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS, 2018),

O Porto de Itajaí conta com acessos marítimos e terrestres. Seu acesso aquaviário é efetuado através da foz do rio Itajaí-Açu e conta com cerca de 260 metros de barra, entre os molhes norte e sul, com uma extensão aproximada de 6.330 metros, largura de 120 metros, e profundidade máxima é de 11.5 metros, que por segurança, foi reduzido pela Marinha Brasileira para 7.1 metros após as enchentes ocorridas em 2008.

Já seu acesso terrestre, conta com uma das principais rodovias brasileiras, a BR-101, que dá acesso direto ao Porto de Itajaí, e dispõe de conexões entre a SC-470 e BR-486, fazendo interligação com Balneário Comburui e o oeste do Estado de Santa Catarina, atualmente, o porto de Itajaí causa problemas nos tráfegos locais devido ao grande fluxo de cargas, e como forma de solucionar este gargalo, foi desenvolvido o PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, com ênfase de acelerar as obras de acesso ao porto com via exclusiva à zona portuária, totalizando um investimento de 16 milhões de reais. Também é importante ressaltar que o porto Itajaiense não conta com acesso ferroviário, entretanto há estudos sobre a possibilidade da restauração da Ferrovia Leste-Oeste, que ligaria o porto de Itajaí à Argentina. (ALBERTIN, 2011).



Figura 3. Acessos logísticos rodoviários do Complexo Portuário de Itajaí

Fonte: Google Mapse, elaborado por LabTrans, 2015

#### 4.5. Acessos logísticos do Porto de Santos

O Porto de Santos liga-se a diversos acessos rodoviários por todo o estado de São Paulo, como os destacados a seguir: Sistema Anchieta-Imigrantes, BR-101 ou Rio-Santos, Rodovia Padre Manoel da Nóbrega, como seus principais acessos logísticos rodoviários. Atualmente o Porto de Santos também conta com acessos ferroviários, dutoviários e hidroviários. Único porto brasileiro servido por todas as grandes linhas marítimas regulares.

A Figura 4 nos exhibe os acessos logísticos rodoviários do Porto de Santos, sendo possível notar as interligações urbanas de acesso ao ambiente do cais.



Figura 4 – Acessos Logísticos Rodoviários do Porto de Santos

Fonte: Google Maps, elaborado por Hilsdorf, W. C. et al. (2012)

#### 4.6. Resultado e discussão

A figura 5, a seguir, apresenta o crescimento anual dos portos de Santos e Itajaí no período de 2010 a 2018 tendo como base o ano de 2009 que ajuda a entender melhor a desigualdade de crescimento dos portos.

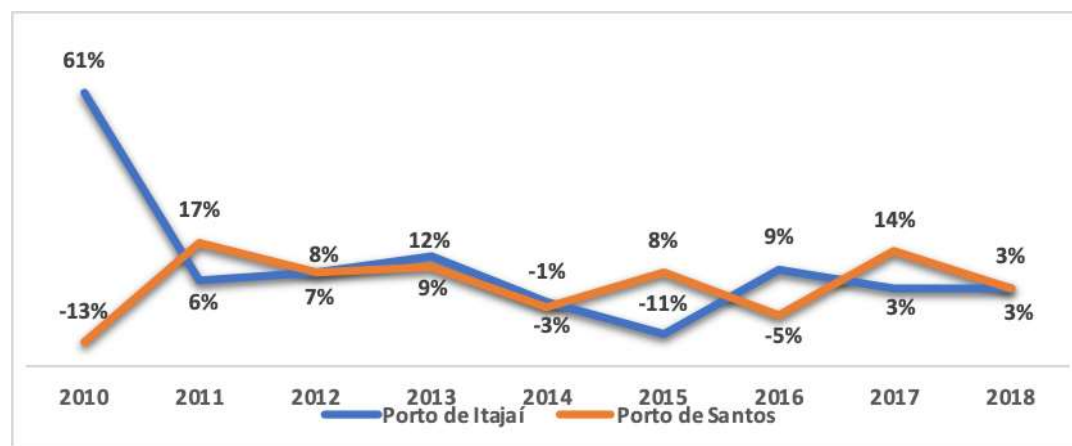


Figura 5 – Porcentagem de crescimento em movimentações do Porto de Itajaí e Porto de Santos

Fonte: Elaborado pelo Autor (2019) Base 2009.

As Tabelas 1 e 2 apresentam a movimentação de cargas em toneladas ocorridas nos portos de Itajaí e de Santos no período de 2009 até 2018.

Tabela 1 – Movimentação de mercadorias em toneladas do Porto de Itajaí, 2009 A 2018.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
JAN	204.526	620.711	794.874	900.254	815.013	959.152	873.876	937.005	1.022.499	943.631
FEV	283.121	697.246	746.986	884.549	851.053	988.629	876.114	927.685	963.477	981.913
MAR	391.083	819.288	873.287	922.739	1.069.812	1.099.416	983.499	893.119	977.075	1.067.740
ABR	386.249	649.601	829.277	903.902	996.154	1.057.377	923.475	1.012.856	1.164.791	1.107.409
MAI	513.715	879.774	925.889	927.417	1.086.454	1.117.486	946.726	977.589	797.223	988.365
JUN	477.882	760.173	883.190	872.748	1.079.359	853.088	892.940	869.256	932.825	1.002.558
JUL	538.783	903.783	995.584	963.463	1.188.184	1.139.214	992.876	1.049.377	1.106.400	1.123.726
AGO	532.347	872.989	922.349	1.031.807	1.062.984	1.070.503	1.097.737	1.104.594	1.196.888	1.163.149
SET	534.797	935.173	789.773	941.908	953.074	1.059.205	774.868	1.033.922	1.075.207	1.091.510
OUT	818.504	998.908	966.354	1.053.060	1.364.007	1.104.608	816.806	1.113.140	1.164.141	1.092.133
NOV	709.184	893.915	741.707	827.927	1.046.309	1.034.919	999.340	1.070.928	1.007.926	1.166.522
DEZ	749.150	868.220	977.704	995.752	1.099.783	943.528	894.283	1.060.080	1.027.928	1.093.614
<b>TOTAL</b>	<b>6.139.341</b>	<b>9.899.781</b>	<b>10.446.974</b>	<b>11.225.526</b>	<b>12.612.186</b>	<b>12.427.125</b>	<b>11.072.540</b>	<b>12.049.551</b>	<b>12.436.380</b>	<b>12.822.270</b>

Fonte: Porto de Itajaí (2019).

Tabela 2 – Movimentação de mercadorias em toneladas do Porto de Santos, 2009 a 2018.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
JAN	6.089.904	5.026.004	6.317.778	6.281.231	7.974.877	6.893.157	7.507.230	7.834.883	7.364.575	8.996.324
FEV	6.269.339	5.233.532	6.129.410	7.180.001	7.499.750	7.802.702	8.541.527	9.018.599	9.676.623	9.676.243
MAR	7.849.870	6.689.897	7.794.313	8.595.005	9.399.252	10.444.475	10.312.506	10.905.367	10.862.308	12.243.080
ABR	7.389.073	6.801.268	8.484.823	8.404.551	9.710.768	9.058.232	9.461.437	9.754.582	10.700.406	11.746.598
MAI	8.945.912	7.457.265	7.874.468	8.232.209	9.867.657	8.870.003	10.083.859	10.399.451	11.397.641	10.951.693
JUN	8.268.617	7.218.051	9.020.908	8.356.443	9.324.917	9.825.879	9.293.424	9.865.200	11.042.382	10.851.746
JUL	8.650.821	6.816.884	9.433.967	9.539.805	10.469.552	10.081.424	11.080.400	10.182.378	12.053.697	11.872.362
AGO	9.419.653	8.309.897	9.249.963	10.547.861	11.358.354	10.733.581	11.365.789	10.661.252	12.342.511	12.482.543
SET	8.910.299	7.734.434	8.916.812	9.733.933	10.189.864	9.296.500	11.000.769	9.906.676	12.243.774	11.579.406
OUT	9.494.619	7.724.369	8.739.509	10.149.401	10.662.052	10.246.082	11.313.396	9.146.027	11.368.212	10.253.845
NOV	7.535.815	7.243.991	7.564.946	8.950.252	9.123.952	8.884.773	9.855.418	7.754.698	10.903.041	11.662.742
DEZ	7.201.336	6.938.537	7.643.411	8.573.091	8.496.889	9.022.677	10.116.125	8.386.639	9.909.852	10.843.180
<b>TOTAL</b>	<b>96.025.258</b>	<b>83.194.129</b>	<b>97.170.308</b>	<b>104.543.783</b>	<b>114.077.884</b>	<b>111.159.485</b>	<b>119.931.880</b>	<b>113.815.752</b>	<b>129.865.022</b>	<b>133.159.762</b>

Fonte: CODESP, (2019).

Pode-se verificar através dos números obtidos, que o crescimento de movimentações do Porto de Itajaí entre o período de 2009 até 2018, representou um aumento de 109% em uma década, de 6.139.341 milhões de toneladas (2009) para 12.822.270 milhões de toneladas (2018) movimentadas, demonstrando seu poder econômico para com o país. Já o porto de Santos, considerando o mesmo período de análise, proporcionou um crescimento de 39% em suas movimentações de mercadorias, passando de 96.025.258 milhões de toneladas para 133.159.762 mil milhões de toneladas. Ainda que os números demonstrem um aumento em ambos os portos comparados, se faz evidente o desempenho em destaque do Porto de Itajaí, que mesmo após uma grande crise em 2008, conseguiu recuperar-se e dobrar a capacidade de movimentações de cargas no porto.

O Porto de Itajaí, com aproximadamente um século de criação, ainda está diretamente ligado ao município de Itajaí, atualmente, é gerenciado pela prefeitura local, mas está demonstrando grande capacidade de captação e crescimento na zona de influência. Ainda que, aproximadamente, 80% de toda sua movimentação seja de responsabilidade da produção do estado de Santa Catarina, o porto já detém influência em regiões como Rondônia, Goiás, Mato Grosso.

Já o Porto de Santos, tem como sua hinterlândia, grande parte do país, o porto paulista tem com sua zona primária todo o Centro-Oeste e parte do Sudeste, seguido pela região do Sul e as demais partes do Sudeste e Nordeste. Através do estudo apresentado, compreenda-se que o Porto de Itajaí está em constante crescimento da sua área

de captação, com o intuito de alcançar novos mercados internos e externos, visto que já existe uma rota de escoamento com províncias argentinas que são fronteiriças com o estado de Santa Catarina (ALBERTIN, 2011).

É de senso comum que o Brasil ainda sofre com as suas dimensões geográfica e de-sequilíbrio da divisão de sua logística no transporte de mercadorias, o que tem afetado o desempenho das empresas e a qualidade dos serviços oferecidos (CHINELATO, 2018).

Com isso, os acessos rodoviários se fazem imprescindíveis para o escoamento das mercadorias transportadas com destino aos portos, podemos concluir através dos dados obtidos, que o Porto de Santos, por se localizar dentro de uma ilha, ainda sofre com sua demanda e acessos, mas que o Governo está trabalhando em projetos para amenizar essa carência logística na região, em contrapartida, o porto de Santos é o único porto do Brasil que conta com os modais dutoviários, ferroviários e hidroviários, além de ser o único porto do país a servir todas as linhas regulares dos armadores de cabotagem e de longo curso (CODESP, 2019). Já o porto de Itajaí, em comparativo com o porto de Santos, atualmente, comporta apenas o acesso rodoviário, com sua posição estratégica, está diretamente na rota da BR-101, uma das maiores rodovias nacionais, que se interliga com outras duas nacionais e uma estadual, o que facilita sua movimentação (PORTO DE ITAJAI, 2019).

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Os dados obtidos durante todo o trabalho, permitiram a realização de um comparativo entre os Portos de Santos e Itajaí, entre quantidade de movimentações de mercadorias, zonas de influência e acessos rodoviários. Com a promulgação da Nova Lei dos Portos, foi possível atrair novamente os investimentos privados nas infraestruturas portuárias e adição de tecnologia na região do cais.

Conforme exposto no estudo, o crescimento do porto de Itajaí mais que dobrou nos últimos 10 anos, obteve um crescimento aproximado de 109%, enquanto o de Santos aumentou 36,5% no mesmo período números que proporcionaram um destaque nacional para o Porto de Itajaí e, que é reconhecido mundialmente pela revista britânica “*Container Management – CM*”, estando junto com o Porto de Santos no cenário mundial de cargas containerizadas.

E, é através dessa constante crescente, o porto tem demonstrado sua importância para a economia brasileira. Entretanto a este crescimento, verificou-se que o Porto de Itajaí ainda sofre com a falta de acessos ferroviários, hidroviário e/ou dutoviários, mas que o município trabalha de forma estratégica no estudo da recuperação da Ferrovia Leste-Oeste, que com seu integral funcionamento, auxiliaria no transporte internacional entre Brasil e Argentina.

Já o Porto de Santos, mesmo sendo o único porto brasileiro beneficiado com os demais modais hidroviários, ferroviários, e dutoviários, ainda sobre com a cultura rodoviária em períodos de safra, o que acaba gerando morosas filas de embarques e desembarques e congestionamentos em suas vias de acessos.

Também se concluiu que a zona de influência do Porto de Itajaí ainda se encontra muito centralizada no estado de Santa Catarina, mas tem demonstrado potencialidade para alcançar outras regiões federativas do país, até mesmo de outras nações, como a Argentina.

A pesquisa foi realizada através de números e informações disponíveis em portais oficiais e artigos correlatos ao tema e a visita técnica ao Porto de Itajaí. Recomenda-se ampliar a pesquisa com e aprofundamento das informações envolvendo todas as variáveis sobre a temática.

## REFERÊNCIAS

ALBERTIN, C. **Porto de Itajaí em Santa Catarina**. Piracicaba, 2011. Disponível em: <https://esalqlog.esalq.usp.br/upload/kceditor/files/2015/05/Porto-de-Itajai-SC> Acessado em: 26 de outubro de 2019.

ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). **Evolução Recente do Transporte Terrestre**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/>>. Acessado em: 30 de setembro de 2019.

ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). **Anuário de movimentação portuária**. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Anuario/>> Acessado em: 25 de setembro de 2019.

CHINELATO, F. **Transporte Rodoviário e o desequilíbrio logístico no Brasil**. Disponível em: <<https://administradores.com.br/artigos/transporte-rodoviario-e-o-desequilibrio-logistico-no-brasil>> Acessado em: 25 de setembro de 2019.

CNT. Pesquisa Aquaviária – **Relatório Gerencial**. Brasília: Confederação Nacional do Transporte. Disponível em:<[www.cnt.gov.br](http://www.cnt.gov.br) >. Acessado em: 28 de setembro de 2019.

CODESP (Companhia de Docas do Estado de São Paulo). **O Porto de Santos**. Disponível em: < <http://www.portodesantos.com.br/institucional/o-porto-de-santos/>>. Acessado em: 28 de setembro de 2019.

COLAVITE, A; KONISHI, F. A Matriz do Transporte no Brasil: uma análise Comparativa para a competitividade. **SEGeT**, Resende – RJ. 2015.

FURASTÉ, P. A. **Normas Técnicas para o Trabalho Científico: elaboração e Formatação**. Explicações da Normas da ABNT. 14<sup>a</sup> ed. – Porto Alegre: s.n., 2008.

HILSDORF, W; NETO, M. Porto de Santos: prospecção sobre as causas das dificuldades de acesso. **Revista Gestão da Produção**, v.23, n1,p.1-13. 2016.

IBGE. **Mapeamento da infraestrutura dos transportes no Brasil**. Brasília, 2014. Disponível em: <<http://legado.brasil.gov.br/noticias/infraestrutura/2014/11/ibge-mapeia-a-infraestrutura-dos-transportes-no-brasil#wrapper>> Acessado em: 14 de outubro de 2019.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A.; **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2010.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Movimentação Portuária**. Disponível em < <http://legado.brasil.gov.br/noticias/infraestrutura/2014/11/ibge-mapeia-a-infraestrutura-dos-transportes-no-brasil#wrapper>>. Acessado em: 5 de outubro de 2019.

PENGINE, W. **Transporte de cargas – analisando o passado para entender o presente e projetar o futuro**. Disponível em: <<https://cargox.com.br/blog/transporte-de-cargas-analisando-o-passado-para-entender-o-presente-e-projetar-o-futuro>>. Acessado em: 25 de outubro de 2019.

PORTO DE ITAJAÍ. **Fevereiro registra 9% de aumento na movimentação de cargas no Complexo Portuário de Itajaí**. Disponível em <<http://www.portoitajai.com.br/novo/noticia/1223>>. Acessado em: 5 de outubro de 2019.

POZO, H. Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: uma introdução. São Paulo, Atlas. 2019.

SANTOS, G. **Nova Lei dos Portos, déficit de infraestrutura e desenvolvimento nacional**. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-publica/justica-e-direito/artigos/nova-lei-dos-portos-deficit-de-infraestrutura-e-desenvolvimento-nacional-1yjb7x8ogh6cbj5u23evq74n8/>>. Acessado em: 4 de outubro de 2019.

TAVARES, G. A relação dos indicadores de desempenho da logística portuária com os indicadores de desempenho da logística internacional. **IV CIDESPORT**, Florianópolis/SC, 2017.

TEIXEIRA, M; PEREIRA, M. **A Modernização dos portos e o comércio exterior do Brasil**. 44th Congress of Ports, July 23-27. Fortaleza, 2006.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Porto Alegre: Bookman, 2001.

WORLD ECONOMIC FORUM. **The Global Competitiveness Report 2008 - Quality of Road Infrastructure**. USA. Disponível em: <<http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2018/competitiveness-rankings/-series=EOSQ057>> > Acessado em: 25 de outubro de 2019.