

ETEC DONA ESCOLÁSTICA ROSA
ENSINO MÉDIO COM HABILITAÇÃO TÉCNICA PROFISSIONAL EM
ADMINISTRAÇÃO

**(Programa de Articulação da Formação Profissional Média e
Superior – AMS)**

**A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE SANTOS PARA A BALANÇA COMERCIAL
BRASILEIRA**

Giovanna Rosa Ramos*
Gustavo Abreu de Lima Galvão**
Luan Gonçalves de Souza***
Manuela Cristina de Souza Alves****
Nicolly Santos de Oliveira*****

Resumo: O Porto de Santos desempenha um papel fundamental no comércio exterior e, conseqüentemente, na balança comercial brasileira. Ao analisar o trânsito total de toneladas brutas de seus terminais, ele se sobressai em relação aos demais portos brasileiros, que não acompanham o mesmo nível de relevância. Diante desse cenário, a presente pesquisa tem como objetivo analisar a contribuição do Porto de Santos para o desempenho econômico nacional, a partir da sua condição geográfica e o volume total das exportações e importações do período, bem como os principais produtos movimentados. A metodologia adotada baseou-se em pesquisas bibliográficas para compreensão deste cenário. Em sua área de influência, o Porto de Santos representa a principal opção logística para movimentação de cargas, considerando que concentra grande parte do mercado consumidor brasileiro. Em 2024, tanto o Porto de Santos quanto o de Paranaguá bateram recordes históricos de movimentação, com destaque para Santos, que alcançou 179,8 milhões de toneladas brutas, enquanto Paranaguá registrou 66,7 milhões, evidenciando uma disparidade entre os dois portos. Os resultados da pesquisa mostram que o Porto de Santos se consolidou como um dos principais responsáveis pela movimentação de cargas do Brasil, tendo papel decisivo nas decisões logísticas, contribuindo significativamente no equilíbrio da balança comercial. Além disso, observa-se uma clara superioridade de movimentação de cargas em relação a outros portos com modelos de exportação semelhantes ao Porto de Santos. A superioridade supracitada evidencia sua importância para a balança comercial brasileira, mas também expõe a necessidade de fortalecer outros portos, equilibrando o sistema logístico nacional.

Palavras-chave: Porto de Santos. Balança Comercial. Economia. Análise. Desempenho Econômico.

*Aluna do curso Técnico em Administração, na Etec Dona Escolástica Rosa – giovanna.ramos18@etec.sp.gov.br

** Aluno do curso Técnico em Administração, na Etec Dona Escolástica Rosa – gustavo.galvao2@etec.sp.gov.br

*** Aluno do curso Técnico em Administração, na Etec Dona Escolástica Rosa – luan.souza99@etec.sp.gov.br

**** Aluna do curso Técnico em Administração, na Etec Dona Escolástica Rosa – manuela.alves8@etec.sp.gov.br

***** Aluna do curso Técnico em Administração, na Etec Dona Escolástica Rosa – Nicolly.oliveira30@etec.sp.gov.br

*****Prof. José Mario, na Etec Dona Escolástica Rosa – jose.mario01@etec.sp.gov.br

*****Prof. Fátima Rocha, na Etec Dona Escolástica Rosa – fatima.silva43@etec.sp.gov.br.

1 INTRODUÇÃO

Os Portos desempenham um papel crucial para a economia, funcionando como pontos estratégicos e impulsionando a relação comercial com outros países. A origem dos portos se dá a partir das antigas civilizações, como os gregos e romanos, que usavam estruturas parecidas para realizar o comércio entre si e outras civilizações. No contexto Brasileiro, os Portos estão presentes desde o início do período colonial, onde a colonização portuguesa impulsionou a criação dos primeiros pontos de distribuição de produtos como, cana-de-açúcar, ouro e posteriormente, o café.

Com a abertura dos portos brasileiros no século XIX e o crescimento industrial no século XX, os portos brasileiros passaram por grandes investimentos e ascensão de crescimento durante esse período, contribuindo para a integração do país com o mercado internacional, e consequentemente, refletindo na sua participação na balança comercial brasileira.

Hoje os principais portos do país estão localizados na região sudeste, sul e nordeste. Na região Sudeste, o Porto de Santos se destaca, com uma área de influência que abrange os estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás.

Dados da Autoridade Portuária de Santos (APS), afirmam que o Porto de Santos é o maior porto do Brasil, em termos de movimentação de cargas, atingindo o recorde de movimentação em 2024, totalizando um aumento de 3,8% em relação ao ano de 2023. Sua ampla área de influência e condição geográfica privilegiada, fazem dele um importante ponto de conexão entre o escoamento de mercadorias nacionais e os principais mercados internacionais. Sob esse viés, qual a movimentação de importação e exportação do Porto de Santos e sua importância para a Balança Comercial em comparação a outros portos? Com base em estudos bibliográficos, utilizando livros, artigos, relatórios e sites dos órgãos governamentais, além de um estudo de caso do porto de Santos, a presente pesquisa busca analisar a participação do porto na movimentação de cargas e sua relevância para a balança comercial brasileira.

Analisar o crescimento logístico do período, bem como, as principais cargas movimentadas e o impacto da sua localização, se faz fundamental para compreender

as características que o diferencia dos demais portos e explicam tamanha relevância. Com essa análise, alcançamos o objetivo de estabelecer relações entre o perfil de movimentação do porto e sua importância para a balança comercial brasileira.

2 IMPORTÂNCIA DO PORTO DE SANTOS

Ao longo de sua história, o Porto de Santos se consolidou como um dos principais pilares para o crescimento e desenvolvimento da economia brasileira, sendo responsável pela exportação e importação de produtos fundamentais para a balança comercial do país. Segundo o Instituto Brasil Logística (IBL), entre os principais produtos exportados pelo Porto de Santos se destacam as *commodities* agrícolas, como soja, açúcar, milho, e a celulose. Além desses, a movimentação de grãos líquidos tem crescido, com destaque para o óleo diesel e gasolina.

O novo recorde alcançado em 2024 referente ao crescimento de 3,8% na movimentação de cargas reforça a crescente participação e influência do porto na economia e crescimento logístico do país.

“Este recorde histórico reforça a importância estratégica do Porto de Santos para o Brasil. Alcançamos resultados extraordinários graças à eficiência das operações, aos investimentos em infraestrutura e ao empenho de todos os envolvidos. O crescimento expressivo em diferentes segmentos, como contêineres, agronegócio e combustíveis, demonstra nossa capacidade de adaptação às demandas do mercado global. Este é um marco que nos motiva a buscar ainda mais avanços em 2025.” (ANDERSON POMINI, APS, 2025).

2.1 Participação do Porto de Santos Para o Desenvolvimento Socioeconômico

O impacto do Porto de Santos vai além da movimentação de mercadorias, sua presença desempenha um papel crucial para o desenvolvimento socioeconômico da região e do país.

A cidade de Santos é diretamente privilegiada pela infraestrutura portuária, que não apenas impulsiona a economia local, mas também influencia nas oportunidades de emprego e de crescimento que o porto oferece.

Segundo dados divulgados pela APS, em 2020 o porto gerou cerca de 50 mil empregos diretos, abrangendo as áreas de serviços operacionais, logística, de transporte e serviços correlatos. O dado reforça a importância do Porto de Santos para

o aumento dos índices de empregabilidade da Baixada Santista. Além disso, projeções constantes no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto indicam que, até 2030, a expansão das operações e a implantação de novos terminais poderão gerar cerca de 21,6 mil novos empregos diretos.

“O porto para o Brasil é vida. Sem portos, não há economia, vida, desenvolvimento econômico, nada.”, afirmou José Augusto de Castro, presidente executivo da Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB, 2024.

Dessa maneira, o Porto de Santos se torna muito mais do que um simples ponto de escoamento de mercadorias: ele é um motor essencial para o desenvolvimento socioeconômico da região. Além de gerar milhares de empregos e impulsionar o crescimento das cidades ao redor, o porto também melhora a infraestrutura local e fortalece a presença do Brasil no comércio mundial, conectando nosso país a mercados em todos os continentes.

3 CONDIÇÃO GEOGRÁFICA DO PORTO DE SANTOS E SEU IMPACTO NA COMPETITIVIDADE NACIONAL

O porto, como já dito anteriormente, retém um destaque mundial que nenhum outro porto nacional alcançou. Portanto, é importante compreender os fenômenos que ocorrem para alcançar tamanha importância e seu grande volume de movimentações de cargas, para que se possa compreendê-lo por completo e identificar possíveis furos ou oportunidades de crescimento. Ao analisá-lo, é nítido que seu grande número de exportações e importações se deve principalmente ao seu grande número de terminais que, segundo a APS, ele contém um total de 53 terminais, sendo 39 do Porto organizado, 8 terminais retro portuários e 6 de uso privado (TUPs).

Outro fator importante para explicar sua tamanha relevância em um contexto mundial é sua condição geográfica “privilegiada”. Embora o porto não seja o melhor no quesito localização, afinal, ele se encontra em uma região urbana densa e sofre problemas em relação à sua expansão operacional, ele também abre portas para um comércio exterior mais eficaz, sendo um porto que contém uma proximidade tanto com o interior do país quanto com outros países. Sua localização influencia principalmente quando se trata do transporte de cargas, pois ele está próximo dos principais centros comerciais do Brasil, como o estado de São Paulo que, segundo a

APS, além de aproximadamente 90% do parque industrial do Estado localizar-se a menos de 200 km do Porto de Santos, em 2020 o estado atingiu um PIB de 2,38 trilhões de reais, superando a produção nacional de importantes países da América Latina somados, tais como Argentina e Chile juntos, por exemplo. Essa proximidade com grandes centros produtivos facilita o trâmite de cargas, aumentando sua produtividade e competitividade no mercado nacional.

Segundo dados divulgados pela APS, em julho de 2025, foram movimentadas cerca de 17 milhões de toneladas, ultrapassando todas as suas marcas históricas. Isso se deve ao aumento das exportações de grãos e de todas as categorias de cargas. De acordo com o dado, o crescimento foi impulsionado devido ao aumento das exportações após o anúncio dos EUA em relação às tarifas de 50% impostas aos produtos brasileiros. A medida levou empresas a anteciparem os embarques, o que gerou um intenso fluxo de navios rumo à Europa e aos EUA, com destaque para cargas agrícolas e industriais.

"O crescimento no volume de cargas demonstra que a infraestrutura dos portos brasileiros é capaz de suportar esses aumentos pontuais verificados em julho. O Ministério de Portos e Aeroportos está trabalhando para ampliar a capacidade e eficiência operacional dos portos com os leilões que estamos preparando para este ano, como o do canal de acesso ao Porto de Santos e o do terminal de contêineres, Tecon Santos 10", afirmou o ministro Silvio Costa Filho, de acordo com a prefeitura de Santos, segundo o site do Governo Federal (gov.br).

3.1 Limites e Desafios

Infelizmente, sua posição geográfica não traz somente benefícios, mas também alguns desafios. Por ser um porto próximo à centros urbanos, os meios de acesso rodoviário ao porto ficam sujeitos a grandes congestionamentos, que, segundo Resende & Souza (2009, p. 09.), uma via pode ser considerada congestionada se a velocidade média estiver abaixo da capacidade para a qual foi projetada. Essa situação limita o pleno aproveitamento do potencial produtivo do Porto de Santos, uma vez que as restrições no tráfego afetam não apenas a circulação de cargas nas vias de acesso, mas também o funcionamento dos terminais marítimos, que acabam operando em condições de subutilização por conta do gargalo logístico.

"Os acessos rodoviários ao Porto de Santos sofrem constantes congestionamentos decorrentes de filas de caminhões que tentam chegar aos terminais portuários para descarregar, transformando as vias de acesso aos terminais marítimos em um gigantesco estacionamento a céu aberto." (Hilsdorf, Neto, 2016, n.p.)

No início de 2025, o governo de São Paulo divulgou um projeto para o traçado da terceira pista da Imigrantes, uma nova ligação entre o Planalto e a Baixada Santista. O projeto prevê uma nova pista no trecho de serra com 21,5 quilômetros de extensão, compostos prioritariamente por túneis, que somam 17 quilômetros (80% de todo trajeto), além de 4 quilômetros de viadutos. Esse projeto pode aumentar em até 145% a capacidade para a circulação de ônibus e caminhões. Outro ponto importante também será sua segurança, onde sua inclinação média será de 4%, possibilitando o tráfego seguro de veículos pesados.

A criação dessa pista não resolverá todos os problemas de gargalos logísticos rodoviários, porém é uma forma de amenizar os congestionamentos, aumentando o fluxo de caminhões e gerando um maior potencial logístico e econômico no Porto de Santos.

“O Sistema Anchieta-Imigrantes recebe um grande fluxo de veículos diariamente e essa demanda cresce ao longo dos anos. Agora estamos dando mais um passo para que essa obra tão importante para o Estado de São Paulo possa ser realizada. Estamos planejando ações estruturais de longo prazo para solucionar gargalos de mobilidade entre a Baixada Santista e o Planalto”, afirma o secretário de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini, segundo a Agência de notícias do governo do estado de São Paulo.

Além do projeto para a construção da terceira pista da Imigrantes, no final de março de 2025 foi iniciada a remodelação da principal entrada do Porto de Santos, na Alemoa Industrial, por onde passam todas as cargas rodoviárias movimentadas no complexo. Esta obra promete garantir maior conforto e segurança para cerca de 14 mil caminhoneiros que trafegam em direção aos terminais portuários e à área industrial do município. O projeto prevê a reforma completa da Rua Augusto Scaraboto, do entorno do Viaduto Paulo Bonavides (Viaduto da Alemoa) até a curva que direciona o trânsito para a Avenida Engenheiro Augusto Barata (Retão da Alemoa). A remodelação dessa estrada também será um fator essencial para amenizar a criação de congestionamentos, aumentando os ganhos operacionais e expandindo a movimentação de cargas, além de gerar mais empregos e atrair maiores investimentos para a cidade.

“O Brasil precisa de obras como essa, que vão gerar emprego, melhorar a qualidade de vida para os trabalhadores e 26 empresas desse distrito industrial. A gente está trabalhando pelo porto-indústria, geração de emprego e a melhoria da vida para todos, o que vai refletir também na balança comercial brasileira”, comentou o prefeito Rogério Santos.

4 BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA

A Balança Comercial é um importante indicador econômico usado para registrar os índices de movimentação em relação ao comércio exterior do país. Ela registra a diferença sobre os valores de exportações e importações de determinado período, auxiliando na análise de superavit e déficit comercial.

Superavit se refere ao fenômeno econômico que ocorre quando o valor das exportações é superior ao valor das importações, resultando em um saldo positivo na balança.

Esse excedente pode resultar na valorização da moeda nacional e crescimento econômico do país, mas também está ligado à alta demanda dos produtos exportados, podendo refletir significativamente em seus valores e impulsionar a geração de empregos. Quando o valor da balança é negativo, ou seja, quando o resultado das importações é maior do que o valor das exportações, ocorre o que chamamos de Déficit Comercial.

Manter a balança comercial brasileira em superávit é crucial para a economia, pois aumenta a entrada de dólares, fortalece o real, aumenta as reservas cambiais e contribui para o cálculo do PIB. Um superávit indica que o país está vendendo mais para o exterior do que comprando, o que melhora a competitividade econômica e a confiança dos investidores.

4.1 Papel dos Portos na Dinâmica do Comércio Exterior

Os portos são fundamentais para a dinâmica do comércio exterior, pois são responsáveis por grande parte das entradas e saídas de mercadorias. A eficiência logística e o número de movimentações de carga são fatores decisivos para determinar o sucesso logístico e financeiro do país no mercado internacional, influenciando diretamente nas importações e exportações, além de atrair investimentos importantes para o meio logístico.

Dados da APS afirmam que a participação acumulada do Porto de Santos em Julho de 2025, registrou o aumento de 1,4% na Corrente Comercial Brasileira em comparação com o mesmo período em Julho de 2024. Durante o período, a China foi o principal parceiro comercial, representando 30,3% das transações feitas no Porto de Santos. O Estado de São Paulo é a principal origem das operações, com

participação de 51,4%.

A infraestrutura e qualidade de operação são fatores determinantes para garantir a agilidade de exportação e importação, permitindo a participação do Brasil na competitividade global. Além disso, os portos possuem impacto direto nos custos logísticos, já que podem representar uma parte significativa no preço final dos produtos exportados.

4.2 Principais Parceiros Comerciais

O comércio exterior brasileiro é caracterizado por relações estratégicas com diversos países, refletindo a diversidade de produtos e setores da economia nacional. Entre os principais parceiros comerciais do Brasil, destacam-se a China, os Estados Unidos e a Argentina.

A China é o principal parceiro comercial do Brasil, sendo o maior destino das exportações brasileiras, com destaque para produtos primários como soja, petróleo bruto e minério de ferro. Além disso, a China também figura entre os principais fornecedores de produtos importados pelo Brasil, incluindo adubos, fertilizantes, eletrônicos e medicamentos.

Os Estados Unidos ocupam a segunda posição, com uma relação comercial que abrange tanto exportações quanto importações. O Brasil exporta para os EUA produtos como petróleo bruto, café, aeronaves e carne bovina, enquanto importa óleos combustíveis, aeronaves, motores e máquinas.

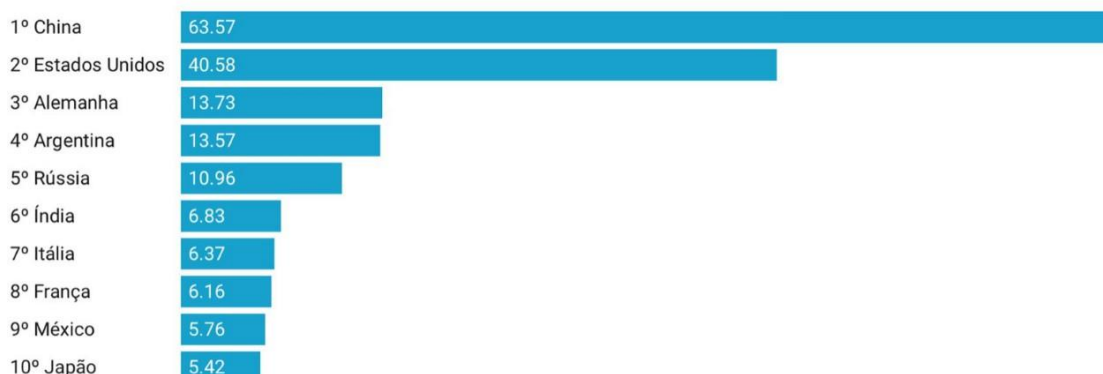
A Argentina, como terceiro maior parceiro comercial, mantém uma relação predominantemente industrial com o Brasil, com destaque para o setor automotivo, incluindo veículos de passeio, caminhões e autopeças. Além disso, a Argentina exporta para o Brasil produtos agrícolas e veículos.

Outros parceiros comerciais relevantes incluem a Holanda, Espanha, México, Canadá, Cingapura, Chile e Alemanha, que desempenham papéis significativos nas exportações brasileiras. Essas relações comerciais moldam o crescimento econômico, influenciam o câmbio, geram empregos e afetam diretamente o poder de compra da população.

Gráfico 1 – Ranking dos países que o Brasil mais importa

Ranking dos países que o Brasil mais importa

Total acumulado de janeiro a dezembro de 2024. Valores em bilhões de US\$



Fonte: COMEX STAT (2025)

5 METODOLOGIA

A presente pesquisa caracteriza-se como um estudo de natureza descritiva, com fundamentação bibliográfica e documental. Para a construção do referencial teórico e da análise dos dados, foram consultados artigos acadêmicos, relatórios oficiais, documentos institucionais e sites governamentais, incluindo materiais disponibilizados pela APS, Ministério de Portos e Aeroportos, ComexStat/MDIC, ANTAQ e demais órgãos relacionados à logística portuária e ao comércio exterior.

Como procedimento metodológico complementar, realizou-se um estudo de caso do Porto de Santos, contemplando a análise dos principais indicadores de movimentação de cargas no período de 2015 a 2025, com base em relatórios anuais, boletins estatísticos, notícias oficiais e bases públicas de dados. Esse estudo permitiu compreender a evolução do porto, sua participação na balança comercial brasileira e os fatores que explicam seu desempenho superior no cenário nacional.

Além disso, foi desenvolvida uma análise comparativa entre o Porto de Santos e outros portos relevantes, como Pecém e Paranaguá, com o objetivo de identificar diferenças estruturais, operacionais e estratégicas. Essa comparação foi realizada por meio da análise de dados oficiais de movimentação, características de infraestrutura e informações divulgadas por portos e órgãos governamentais.

6 ANÁLISE COMPARATIVA COM DEMAIS PORTOS

6.1 Porto de Santos X Pecém

O Terminal Portuário do Pecém é um elo na cadeia logística do transporte marítimo e tem como um de seus objetivos viabilizar a operação de atividades portuárias e industriais integradas, imprescindíveis ao desenvolvimento de um Complexo Industrial do Pecém, assumindo por isso as características de Porto Industrial no Ceará, de acordo com o próprio Porto de Pecém.

A preferência em escolher o Porto do Pecém como termo de comparação para o Porto de Santos se fundamenta na diferença estratégica de seus modelos de infraestrutura, planejamento e desenvolvimento. Enquanto o Porto de Santos representa o modelo de porto tradicional e mega complexo no Brasil, o Porto de Pecém é um modelo de “porto planejado moderno”. A relevância que Pecém oferece é um contraponto para a avaliação, visando suas diferenças.

Assim, enquanto Santos, apesar de seu volume colossal, enfrenta complexidades estruturais que limitam a velocidade de seu crescimento, já Pecém é consistentemente um porto que cresce muito no Brasil, beneficiado por sua posição geográfica privilegiada para o Nordeste.

Dessa forma, a comparação entre o Porto de Pecém e o Porto de Santos é crucial, pois permite que a pesquisa contraste seus desempenhos, reforçando a análise sobre como o planejamento e o investimento moderno impactam o desenvolvimento portuário nacional.

O Porto do Pecém, em ascensão no cenário nacional, atingiu 19,6 milhões de toneladas, registrando crescimento expressivo e recordes setoriais, conforme dados divulgados pelo site Datamar News em 2025. O terminal também alcançou 555 mil *TEUs (Twenty-Foot Equivalent Unit)* movimentados, tendo um aumento de 15% em relação a 2023, refletindo sua expansão no setor de contêineres.

Enquanto isso, o Porto de Santos foi considerado o maior complexo portuário da América Latina, movimentando 179,8 milhões de toneladas em 2024, segundo informações fornecidas pelo próprio Porto de Santos. No que se refere às *commodities*, o Pecém possui um perfil multimodal e industrial, destacando-se pela exportação de placas de aço, minérios, frutas e pela expansão acelerada na

movimentação de contêineres, de acordo com informações do Complexo do Pecém em 2025. Já Santos tem como principal perfil o agronegócio, exportando soja, milho, açúcar, celulose e outros grãos agrícolas, além de uma grande movimentação de contêineres, segundo dados apresentados pelo site NovaCana em 2024.

Em infraestrutura, Santos apresenta um complexo amplo, com cerca de 53 terminais, 16 km de cais e dezenas de berços, além de projetos de aprofundamento do canal para até 17 metros, a fim de receber navios de maior porte, conforme divulgado pelo Porto de Santos em 2025. Pecém, por sua vez, possui 10 berços disponíveis e 3 píeres, e é um porto offshore, com profundidade natural elevada, píeres modernos e uma ZPE (Zona de Processamento de Exportação) integrada ao Complexo Industrial, o que impulsiona operações industriais e logísticas, segundo informações do site Portos e Navios em 2025.

Por fim, no ponto de vista estratégico, Santos é o hub central do comércio exterior brasileiro, responsável por uma parcela significativa das exportações agrícolas do país. O Pecém, por outro lado, desponta como alternativa ao Sudeste, beneficiando o Nordeste brasileiro e atraindo indústrias, além de oferecer rotas mais curtas para a Europa e Ásia, o que aumenta sua competitividade, segundo apontado pelo site Trends CE em 2025.

6.2 Porto de Santos X Paranaguá

Atualmente, o Porto de Paranaguá é um dos mais importantes centros de comércio marítimo do mundo, unindo localização estratégica a uma das melhores infraestruturas portuárias da América Latina, de acordo com o site Portos do Paraná em 2024. Ele está localizado na cidade de Paranaguá, no Estado do Paraná, na margem sul da Baía de Paranaguá.

A escolha do Porto de Paranaguá como termo de comparação para o Porto de Santos se baseia na similaridade de suas matrizes de carga, com foco no segmento de *commodities*. Ambos os portos se destacam como hubs logísticos cruciais para a produção agrícola, sendo que Paranaguá se configura entre os maiores portos exportadores de grãos do mundo e *commodities* do Brasil. Essa combinação no perfil de movimentação de grãos sólidos e líquidos é o fator primordial que torna a comparação relevante, permitindo a análise.

Reconhece-se que existem diferenças significativas entre os dois complexos portuários em termos de infraestrutura geral, nível de tecnológica, diversidade e quantidade de terminais e volume total de carga movimentada. No entanto, a comparação é válida porque o objetivo principal é analisar as estratégias, a eficiência e o desempenho no nicho de *commodities*.

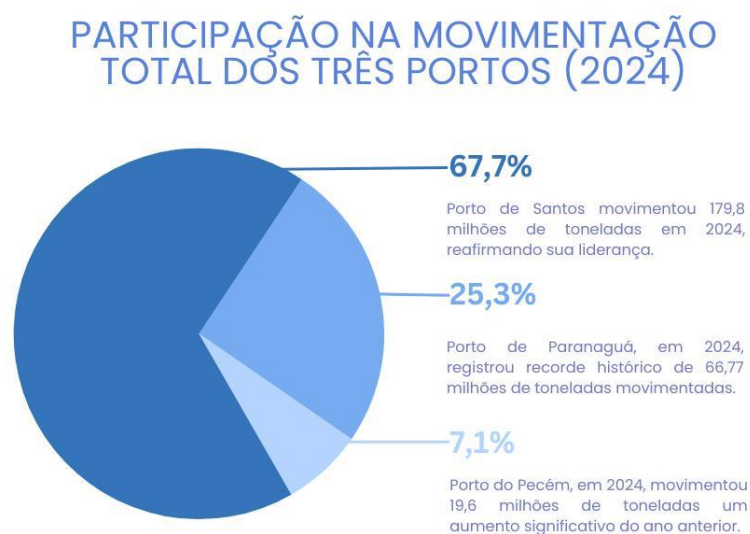
No mesmo dado de 2024, Paranaguá registrou 66,77 milhões de toneladas movimentadas, atingindo recorde histórico e consolidando-se como um dos maiores portos do país, segundo o Datamar News. Embora Santos seja muito maior em volume, Paranaguá desempenha papel fundamental para a economia do Sul do Brasil. Assim como Santos, o porto paranaense tem forte vocação agrícola, especialmente para soja, farelo de soja, açúcar e fertilizantes, além de movimentar carnes (aves e bovina) e contêineres, consolidando-se como porta de saída da produção paranaense, conforme apontado pela Embrapa em 2024.

Na infraestrutura, Santos conta com dezenas de terminais e berços distribuídos em uma área extensa, sendo o porto mais diversificado e moderno do país, segundo informações do Porto de Santos em 2025. Já Paranaguá possui terminais especializados para grãos, contêineres, fertilizantes e cargas refrigeradas, com investimentos contínuos em modernização e equipamentos de alta eficiência, segundo o site Portos do Paraná em 2024.

No ano de 2024, o porto também bateu recorde diário, movimentando 146 mil toneladas em apenas 24 horas, o que reforça sua eficiência operacional, conforme divulgado pelo Governo do Paraná.

Estrategicamente, Santos é o principal porto do Brasil e da América Latina, com impacto direto nas cadeias globais de suprimentos. Paranaguá, embora menor, é essencial para o agronegócio paranaense e brasileiro, especialmente pela exportação de grãos e carnes, além de ser grande importador de fertilizantes, fundamentais para a produção agrícola nacional.

Gráfico 2 – Participação na movimentação de cargas dos portos de Santos, Pecém e Paranaguá.



Fonte: Adaptado pelos autores com base nos dados fornecidos pelo Relatório Integrado 2024 da APS.

6.3 Porto de Santos como referência

O Porto de Santos é considerado referência entre os portos brasileiros por sua escala, diversidade e infraestrutura consolidada, concentrando a maior parte das exportações agrícolas do país e mantendo forte impacto no comércio exterior, segundo informações da agência investe SP em 2025. Sua capacidade de adaptação e os constantes investimentos em expansão e modernização, como a ampliação de terminais e melhorias logísticas, reforçam seu papel de modelo operacional, conforme divulgado pela operadora DP World em 2025.

Além disso, o porto aumentou sua participação na corrente comercial brasileira para 29,9% e assumiu a liderança latino-americana em movimentação de contêineres, com crescimento de 14,7% em 2024, segundo dados do site Gov.br. Enquanto Pecém e Paranaguá se destacam em nichos específicos, como industrial e agrícola, Santos permanece como o principal centro logístico e de exportação do país, servindo de parâmetro estratégico para os demais portos nacionais.

Tabela 1: Resumo comparativo dos Portos



	PORTO DE SANTOS	PORTO DE PECÉM	PORTO DE PARANAGUÁ
Quantidade de terminais e berços	53 Terminais e 60 Berços	10 Terminais e 24 Berços	3 Piers e 10 Berços
Quantidade de cargas movimentadas por ano	179,8 milhões de toneladas	19,6 milhões de toneladas	66,77 milhões de toneladas
Principal carga	Agronegócio - Soja	Agronegócio - Soja	Industrial - Placas de aço

Fonte: Adaptado pelos autores com base nos dados disponibilizados pela APS, Porto de Pecém e Porto de Paranaguá

7 RESULTADOS E DISCUSSÕES

7.1 Análise do Crescimento da Participação do Porto de Santos na Balança Comercial nos últimos 10 anos

O Porto de Santos desempenha um papel fundamental na balança comercial do Brasil, e sua participação nesse contexto tem mostrado uma trajetória de variações ao longo dos últimos anos. Em 2015, a participação do porto era de 28,18%, com volumes de exportação e importação equilibrados. Contudo, ao longo dos anos seguintes, essa participação experimentou oscilações, com alguns anos apresentando uma queda, como observado em 2017 e 2018, quando o índice caiu para 27,52% e 27,27%, respectivamente. No entanto, a partir de 2020, o porto iniciou uma recuperação, atingindo novamente níveis superiores a 28%. O ano de 2025, por exemplo, é projetado para alcançar 31,04%, o maior valor registrado na série histórica, evidenciando um crescimento consistente e notável na sua importância para o comércio exterior brasileiro.

Gráfico 3 – Participação do Porto na Exportação da Balança Comercial



Fonte: Adaptado pelos autores com base nos dados disponibilizados pelo site COMEX STAT (2025)

Gráfico 4 – Participação do Porto na Importação da Balança Comercial



Fonte: Adaptado pelos autores com base nos dados disponibilizados pelo site COMEX STAT (2025)

Além da evolução da participação relativa, o Porto de Santos também experimentou um aumento substancial no volume de transações comerciais ao longo dos anos. Em 2024, o valor das exportações movimentadas pelo porto atingiu R\$ 102 bilhões, enquanto as importações somaram R\$ 72,3 bilhões, representando 41,09% de lucratividade total. Esses números indicam não apenas a grande quantidade do fluxo de mercadorias, mas também a crescente relevância do Porto de Santos como um centro estratégico para as transações comerciais do Brasil. Em 2023, por exemplo, a lucratividade do porto tinha atingido uma marca de 45,91%, marcando um aumento considerável em relação aos anos anteriores.

7.2 Análise do Porto de Santos na balança comercial: últimos 5 anos

Ao observar o desempenho do Porto de Santos no primeiro bimestre dos últimos cinco anos, é possível identificar oscilações relevantes em sua participação na balança comercial brasileira, refletindo não apenas as dinâmicas do mercado internacional, mas também os impactos de fatores conjunturais como a pandemia de COVID-19, crises logísticas globais e a recuperação econômica subsequente. Em 2025, o porto alcançou sua maior participação no período, com 31,63% nas exportações e 27,89% nas importações, demonstrando um crescimento consistente em relação aos anos anteriores.

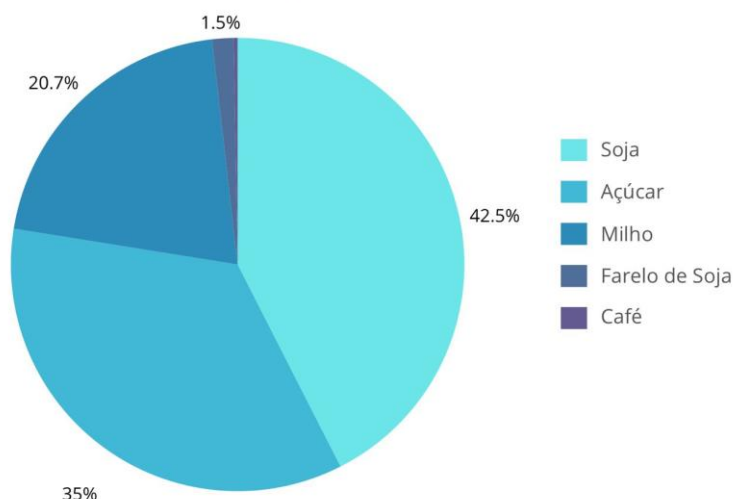
Nos anos anteriores, especialmente em 2023, é perceptível uma retração na participação do Porto de Santos, com as exportações recuando para 28,51% e as importações para 27,90%. Essa queda pode estar associada à desaceleração econômica global registrada no período, agravada por problemas logísticos ainda herdados da pandemia e instabilidades geopolíticas, como os efeitos da guerra na Ucrânia e flutuações cambiais, também podem ter influenciado diretamente os fluxos comerciais brasileiros, redirecionando parte das operações para outros portos ou resultando em adiamentos de embarques e desembarques. Em contraste, 2022 apresentou uma recuperação melhor, com crescimento expressivo nas exportações (30,20%) e importações (27,76%), indicando uma tentativa de retomada das atividades comerciais em meio ao cenário de reabertura econômica pós pandemia.

O impacto da pandemia em 2020 e 2021 também é visto nos dados. Ainda que o Porto de Santos tenha mantido um desempenho relevante (com exportações de 30,19% e 26,92%, respectivamente), a instabilidade provocada pelo fechamento de mercados, restrições sanitárias e incertezas econômicas limitou o crescimento durante esse período. Contudo, o fato de o porto ter mantido percentuais superiores a 26% mesmo em momentos críticos evidencia sua resistência e papel central na logística nacional.

7.3 Principais Cargas Movimentadas do Período de 2015 à 2025

Gráfico 5 – Participação Total das Commodities

Participação Porcentual das Principais Commodities na Movimentação Total do Porto de Santos



Fonte: Adaptado pelos autores com base em dados disponibilizados pela APS (2025)

- **2015:** Aumento Impulsionado pelas *Commodities*

Em 2015, o Porto de Santos registrou uma movimentação de 119,9 milhões de toneladas, um crescimento de 5,1% em relação ao recorde de 2013 (114 milhões de toneladas), e 7,9% superior ao total de 2014. Esse aumento foi impulsionado principalmente pelas exportações de *commodities*, que cresceram 14,4% em comparação com o ano anterior, com destaque para açúcar, complexo de soja e milho.

- **2016:** Queda nas Exportações de Milho e Impactos Econômicos

Em 2016, o Porto de Santos experimentou uma queda de 5,1% na movimentação de cargas, totalizando 113,8 milhões de toneladas. Esse declínio foi causado pela queda nas exportações de milho, que sofreram uma redução expressiva devido a fatores climáticos e econômicos adversos. A diminuição das movimentações também refletiu o impacto da crise econômica nacional.

Apesar da redução geral, as exportações de açúcar e soja conseguiram compensar a queda nas movimentações de milho. A recuperação dos preços internacionais do açúcar ajudou a mitigar os impactos negativos da crise econômica, evidenciando a importância das *commodities* agrícolas para o Porto de Santos,

especialmente em tempos de recessão.

- **2017:** Novo Recorde Histórico de Movimentação de Cargas

Em 2017, o Porto de Santos atingiu um novo recorde histórico de 129,9 milhões de toneladas, um aumento de 14,1% em relação ao ano anterior e 8,3% superior ao recorde de 2015. Esse crescimento foi impulsionado principalmente pelas exportações de soja, açúcar e milho, que continuaram a se destacar nas operações do porto.

A recuperação das exportações de milho foi um dos principais fatores que contribuíram para o recorde de movimentação de cargas em 2017.

- **2018:** Novo Recorde de Movimentação

Em 2018, o Porto de Santos estabeleceu outro recorde de movimentação de cargas, com 133,16 milhões de toneladas, um aumento de 2,5% em relação a 2017. Esse crescimento foi impulsionado principalmente pelas exportações de soja, embora o açúcar tenha registrado uma queda significativa no volume movimentado.

O desempenho do açúcar foi impactado negativamente pela competição com outros fornecedores internacionais e a queda nos preços globais. No entanto, a soja manteve-se como a principal carga movimentada.

- **2019:** Superando as Expectativas e Recordes para o Milho e Café

Em 2019, o Porto de Santos atingiu 134,01 milhões de toneladas, superando o recorde de 2018 em 0,64%. O aumento foi impulsionado principalmente pelas exportações de milho, café e carnes, que tiveram desempenhos excepcionais durante o ano.

O crescimento de 31,1% no milho e o aumento expressivo nas exportações de café e carnes refletiram a recuperação do mercado externo, especialmente com a retomada da demanda por alimentos e produtos agrícolas.

- **2020:** Impactos da Pandemia e Estabilidade no Mercado

Em 2020, a movimentação de cargas no Porto de Santos foi impactada pela pandemia de COVID-19, mas ainda assim a movimentação total foi de 142 milhões de toneladas, com um crescimento moderado.

A crise sanitária global teve impacto nas cadeias de produção e comércio, mas o agronegócio brasileiro se manteve resiliente, com destaque para a soja e o açúcar, que continuaram a ser pilares fundamentais das exportações do Brasil.

- **2021:** Recuperação Pós-Pandemia e Novo Recorde de Movimentação

Em 2021, o Porto de Santos alcançou 147 milhões de toneladas, com um crescimento de 0,3% em relação a 2020. O aumento foi impulsionado pelo crescimento nas movimentações de contêineres, soja e fertilizantes.

A recuperação das exportações de soja após a pandemia foi um fator determinante para o crescimento do Porto de Santos. A queda no milho refletiu dificuldades na produção e nos mercados externos, mas a diversificação das cargas ajudou a manter a estabilidade do porto.

- **2022:** Crescimento Sustentado e Destaque para o Agronegócio

Em 2022, o Porto de Santos registrou 162,4 milhões de toneladas, marcando um aumento de 10,5% em relação ao ano anterior. O crescimento foi impulsionado pelas exportações de soja e pelo aumento de farelo de soja.

O crescimento do farelo de soja reflete a expansão da demanda internacional por subprodutos da soja, impulsionados pelo aumento do consumo global de proteínas e rações.

- **2023:** Crescimento Sustentado e Expansão do Agronegócio

Em 2023, o Porto de Santos registrou 173,3 milhões de toneladas, representando um aumento de 6,7% em relação ao total de 2022. Esse crescimento

foi impulsionado pela safra recorde de grãos e cana-de-açúcar, além da recuperação na movimentação de contêineres.

O ano de 2023 foi marcado pela continuidade do ciclo de alta nas exportações do agronegócio brasileiro. A soja e o açúcar continuaram a ser os principais produtos exportados, com o milho apresentando recuperação após uma queda em 2021 e 2022. A safra recorde de grãos, combinada com o aumento na demanda externa, foi crucial para o crescimento contínuo da movimentação de cargas.

- **2024:** Novo Recorde Histórico e Expansão do Mercado Externo

Em 2024, o Porto de Santos alcançou 179,7 milhões de toneladas, um aumento de 3,8% em relação a 2023, consolidando o maior resultado anual da história do porto.

O recorde de 2024 foi impulsionado por uma forte demanda externa, especialmente para o açúcar, que teve um crescimento expressivo. A soja se manteve como uma das principais *commodities* exportadas, enquanto o milho também registrou um bom desempenho, apesar da volatilidade nos preços globais. A expansão do mercado externo, especialmente com novos mercados emergentes, foi um fator fundamental para esse desempenho.

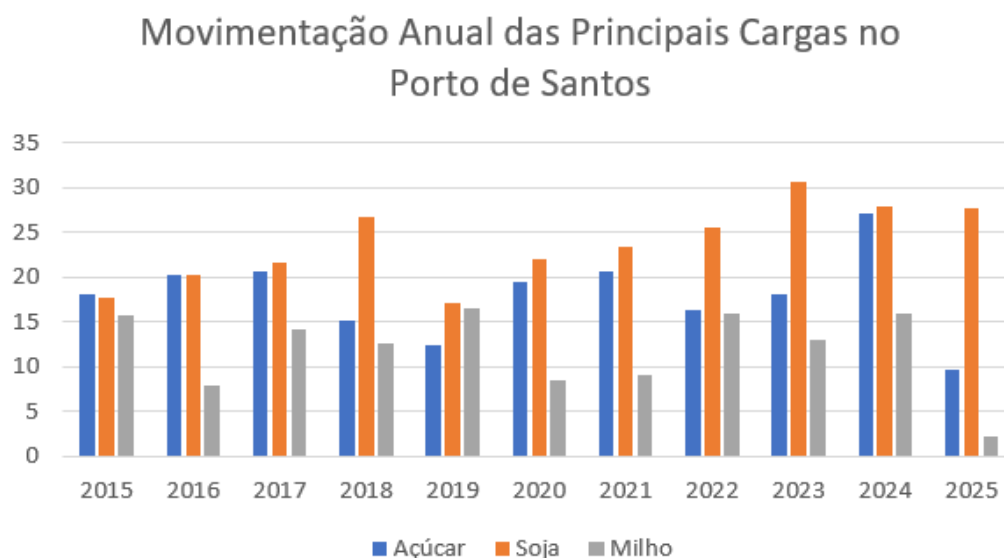
- **JUL/2025:** Recorde Mensal e Performance Consistente

No primeiro semestre de 2025, o Porto de Santos superou pela primeira vez a marca de 17 milhões de toneladas movimentadas em um único mês, estabelecendo um recorde histórico. Até julho, a movimentação de cargas já mostrava um crescimento significativo em relação aos anos anteriores.

O recorde mensal histórico de 17 milhões de toneladas em julho de 2025 reflete a recuperação e a adaptação do Porto de Santos ao ambiente pós-pandemia, com o aumento da demanda por grãos sólidos (como soja e milho) e contêineres. O fato de o porto ter atingido esse marco em meio a um ambiente econômico desafiador, incluindo os impactos de tarifas comerciais e mudanças nas dinâmicas do mercado global, demonstra a flexibilidade e a resiliência do porto. A movimentação de cargas soltas, que inclui produtos como café, carne e grãos, também se manteve consistente,

reforçando o papel estratégico do Porto de Santos como uma das principais portas de saída do Brasil para o comércio internacional.

Gráfico 6: Movimentação Anual das Principais Cargas no Porto de Santos (2015-2025)



Fonte: Adaptado pelos autores com base nos dados disponibilizados pela APS e COMEX STAT (2025)

8 CONSIDERAÇÕES

O estudo realizado com base no período de 2015 à 2025 demonstrou que o Porto de Santos obteve participação ativa durante toda a década analisada, o que evidencia sua importância e magnitude logística. Sua condição geográfica próxima a grandes polos industriais, favorece o escoamento de *commodities* e produtos comercializados, além de abrir portas para um comércio exterior mais eficaz, tendo um elevado número de importações e exportações.

Ao comparar os dados de movimentação de cargas do Porto de Santos com os de Pecém e Paranaguá, identificamos uma evidente superioridade do Porto de Santos, demarcada principalmente por sua elevada diversidade de produtos exportados e grande quantidade de terminais. Essa performance evidencia a participação do Porto de Santos para a harmonia e envolvimento logístico brasileiro no mercado internacional, assegurando uma balança comercial de alta atividade e favorecendo o crescimento operacional do Porto, mas também demonstra a dependência nacional ao porto de Santos. A partir da análise, foi perceptível que o Porto de Santos possui grande potencial econômico, o que garante a competitividade

nacional e possibilidade de investimentos portuários.

THE IMPORTANCE OF PORTO DE SANTOS FOR THE BRAZILIAN TRADE BALANCE

Abstract: The Port of Santos plays a fundamental role in foreign trade and, consequently, in Brazil's trade balance. When analyzing the total gross tonnage throughput of its terminals, it stands out compared to other Brazilian ports, which do not share the same level of importance. Given this scenario, this research aims to analyze the Port of Santos' contribution to national economic performance, based on its geographic location and the total volume of exports and imports during the period, as well as the main products handled. The methodology adopted was based on bibliographic research to understand this scenario. Within its area of influence, the Port of Santos represents the main logistics option for cargo movement, considering that it concentrates a large portion of the Brazilian consumer market. In 2024, both the Port of Santos and the Port of Paranaguá broke historical movement records, with Santos standing out, reaching 179.8 million gross tonnage, while Paranaguá registered 66.7 million, highlighting a disparity between the two ports. The survey results show that the Port of Santos has established itself as one of the main cargo handlers in Brazil, playing a decisive role in logistics decisions and contributing significantly to the balance of trade. Furthermore, it clearly outperforms other ports with export models similar to the Port of Santos in cargo handling. This superiority highlights its importance to the Brazilian trade balance, but also highlights the need to strengthen other ports, balancing the national logistics system.

Keywords: Port of Santos. Trade Balance. Economy. Analysis. Economic Performance.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA PORTO. **Porto de Santos dá passo estratégico rumo à inovação com rede privativa 5G. Agência Porto, [data?]. Disponível em:** <https://agenciaporto.com/noticias/porto-de-santos-da-passo-estrategico-rumo-a-inovacao-com-rede>

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. Estatística. Disponível em: <https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/estatistica>. Acesso em: 28 set. 2025

BRASIL. ComexStat / MDIC. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: 28 set. 2025.

BRASIL. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. Base de Dados Bruta – comércio exterior. Disponível em:

<https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/comercio-exterior/estatisticas/base-dados-bruta>. Acesso em: 28 set. 2025.

BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. Porto de Santos bate recorde com mais de 17 milhões de toneladas movimentadas em julho. *gov.br*, 22 ago. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/08/porto-de-santos-bate-recorde-com-mais-de-17-milhoes-de-toneladas-movimentadas-em-julho>. Acesso em: 27 set. 2025.

BUENO, Sinara. *O que é a Balança Comercial?*. Fazcomex, 25 set. 2025. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/comex/balanca-comercial/>. Acesso em: 30 set. 2025.

COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO (CONAB). Safra de grãos 2014/15 pode variar de 194 e 201,6 mi toneladas. Conab — Notícias, 09 out. 2014. Disponível em: <https://www.gov.br/conab/pt-br/assuntos/noticias/safra-de-graos-2014-15-pode-variara-de-194-e-201-6-mi-toneladas>. Acesso em: 02 out. 2025.

COMPLEXO DO PECÉM. Porto do Pecém fecha 2024 com crescimento de 13% e novos recordes. Complexo do Pecém, 2025. Disponível em: https://www.complexodopecem.com.br/porto-do-pecem-fecha-2024-com-crescimento-de-13-e-novos-recordes/?utm_source. Acesso em: 28 set. 2025.

CONFEDERAÇÃO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA DO BRASIL (CNA). Porto de Santos atinge em 2016 seu terceiro maior movimento anual. CNA Notícias, 24 jan. 2017. Disponível em: https://cnabrasil.org.br/noticias/porto-de-santos-atinge-em-2016-seu-terceiro-maior-movimento-anual?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 02 out. 2025.

EMBRAPA. Porto de Paranaguá. Macrologística – Exportação. Disponível em: https://www.embrapa.br/macrologistica/exportacao/porto_paranagua. Acesso em: 28 set. 2025.

HILSDORF, Wilson de Castro; NOGUEIRA NETO, Mário de Souza. **Porto de Santos: prospecção sobre as causas das dificuldades de acesso.** Gestão & Produção, São Carlos, v. 23, n. 1, p. 219–231, jan./mar. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0104-530X1370-14>. Acesso em: 27 set. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE LOGÍSTICA. Portos movimentam mais de 90% do comércio exterior; Porto de Santos se destaca. *IBL*, [2024?]. Disponível em: <https://ibl.org.br/portos-movimentam-mais-de-90-do-comercio-exterior-porto-de-santos-se-destaca>. Acesso em: 24 set. 2025.

INVESTSP. Porto de Santos tem movimentação recorde de 173,3 milhões de toneladas em 2023. InvestSP, [s.d.]. Disponível em: <https://investsp.org.br/porto-de-santos-tem-movimentacao-recorde-de-173-3-milhoes-de-toneladas-em-2023/>. Acesso em: 3 out. 2025.

INVESTSP. *Porto de Santos vai gerar 21,6 mil empregos diretos nos próximos*

dez anos. InvestSP, 12 jun. 2020. Disponível em:
<https://investsp.org.br/porto-de-santos-vai-gerar-21-6-mil-empregos-diretos-nos-proximos-dez-anos>. Acesso em: 27 set. 2025.

MAIA, Leandro. **O surgimento da Companhia Docas de Santos.**
Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/o-surgimento-da-companhia-docas-de-santos> Acesso em 23 set. 2025.

NOVACANA. *Porto de Santos registra recorde de movimentação de cargas em 2024; açúcar se destaca.* NovaCana, 17 jan. 2024. Disponível em:
https://www.novacana.com/noticias/porto-santos-registra-recordemovimentacao-cargas-2024-acucar-destaca-170124?utm_source. Acesso em: 27 set. 2025.

PORTO DE PECÉM. Sobre o Porto. Disponível em:
<https://www.complexodopecem.com.br/porto/>. Acesso em: 27 set. 2025.

PORTO DE SANTOS, 16 jan. 2025. Disponível em:
<https://www.portodesantos.com.br/2025/01/16/porto-de-santos-bate-recorde-historico-de-movimentacao-de-cargas-em-2024/>. Acesso em: 24 set. 2025.

PORTO DE SANTOS. Autoridade Portuária de Santos registra superávit histórico em 2024. *Porto de Santos*, 3 fev. 2025. Disponível em:
https://www.portodesantos.com.br/2025/02/03/autoridade-portuaria-de-santos-registra-superavit-historico-em-2024/?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 24 set. 2025.

PORTO DE SANTOS. História. Porto de Santos, s.d. Disponível em:
<https://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/historia-2/>(<https://www.portodesantos.com.br/conheca-o-porto/historia-2/>). Acesso em: 23 set. 2025.

PORTO DE SANTOS. Porto de Santos bate recorde anual de movimentação. *Porto de Santos*, 23 jan. 2018. Disponível em:
<https://www.portodesantos.com.br/2018/01/23/porto-de-santos-bate-recorde-anual-de-movimentacao/>. Acesso em: 02 out. 2025.

PORTO DE SANTOS. Porto de Santos bate recorde histórico de movimentação de cargas em 2024. -privativa-5g?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 24 set. 2025.

PORTO DE SANTOS. Porto de Santos bate recorde histórico de movimentação de cargas em 2024. *Porto de Santos*, 16 jan. 2025. Disponível em:
<https://www.portodesantos.com.br/2025/01/16/porto-de-santos-bate-recorde-historico-de-movimentacao-de-cargas-em-2024/>. Acesso em: 3 out. 2025.

PORTO DE SANTOS. Porto de Santos registra em julho maior movimento de cargas da história. *Porto de Santos*, 5 ago. 2025. Disponível em:
<https://www.portodesantos.com.br/2025/08/05/porto-de-santos-registra-em-julho-maior-movimento-de-cargas-da-historia/>. Acesso em: 3 out. 2025.

PORTO DE SANTOS. Porto de Santos registra novo recorde anual em 2021, puxado pelo aumento de contêineres, soja e fertilizantes. Porto de Santos, 25 jan. 2022. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/2022/01/25/porto-de-santos-registra-novo-record-e-anual-em-2021-puxado-pelo-aumento-de-containers-soja-e-fertilizantes/>. Acesso em: 02 out. 2025.

PORTO DE SANTOS. Porto de Santos registra novos recordes em 2019. Porto de Santos, 22 jan. 2020. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/2020/01/22/porto-de-santos-registra-novos-recordes-em-2019/>. Acesso em: 3 out. 2025.

PORTO DE SANTOS. Porto de Santos supera expectativas de carga movimentada em 2018. Porto de Santos, 22 jan. 2019. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/2019/01/22/porto-de-santos-supera-expectativa-s-de-carga-movimentada-em-2018/>. Acesso em: 02 out. 2025.

PORTO DE SANTOS. Principais cargas fecham 2022 com recorde no Porto de Santos. Porto de Santos, 25 jan. 2023. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/2023/01/25/principais-cargas-fecham-2022-com-recorde-no-porto-de-santos/>. Acesso em: 3 out. 2025.

PORTO DE SANTOS. Relatório 2015. Santos, [s. n.], 2015. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Relatorio2015.pdf>. Acesso em: 02 Out. 2025.

PORTO DE SANTOS. Relatório de Gestão 2016. Santos: Autor, 2016. Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/relatorio-de-gestao-2016-1.pdf>. Acesso em: 02 out. 2025.

PORTO DE SANTOS. Relatório Integrado 2024. Santos: Autoridade Portuária de Santos, 2025. Disponível em: https://www.portodesantos.com.br/wpcontent/uploads/Relatorio-integrado-2025-v-30-05-2025-.pdf?utm_source. Acesso em: 27 set. 2025.

PORTOS DO PARANÁ. Porto de Paranaguá mostra eficiência e bate recorde de movimentação em 2024. Portos do Paraná, 2024. Disponível em: https://www.portosdoparana.pr.gov.br/Noticia/Porto-de-Paranagua-mostra-eficiencia-e-bate-recorde-de-movimentacao-em-2024?utm_source. Acesso em: 28 set. 2025.

RESENDE, Paulo Tarso Vilela de; SOUSA, Paulo Renato de. Mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras: um estudo sobre os impactos do congestionamento. Nova Lima, MG: Fundação Dom Cabral, 2009. (Caderno de Ideias, CI0910).

SANTOS (Município). Prefeitura Municipal. Começa a remodelação para melhorar principal acesso de caminhões ao Porto de Santos. *Prefeitura de Santos*, 28 mar. 2025. Disponível em: <https://www.santos.sp.gov.br/?q=noticia/comeca-a-remodelacao-para-melhorar-principal-acesso-de-caminhoes-ao-porto-de-santos>. Acesso em: 27 set.

2025.

SÃO PAULO (Estado). Governo do Estado de São Paulo. Governo de SP lança projeto para a construção da terceira pista da rodovia dos Imigrantes. *Agência SP*, [s.d.]. Disponível em: <https://www.agenciasp.sp.gov.br/governo-de-sp-lanca-projeto-para-a-construcao-da-terceira-pista-da-rodovia-dos-imigrantes>. Acesso em: 27 set. 2025.

SCHANDERT, Sylvia. *Portos respondem por mais de 90% do comércio exterior do Brasil, e Santos exerce papel estratégico nisso*. DatamarNews, 7 abr. 2025. Disponível em: <https://datamarnews.com/pt/noticias/portos-respondem-por-mais-de-90-do-comercio-exterior-do-brasil-e-santos-exerce-papel-estrategico-nisso/>. Acesso em: 27 set. 2025.

SETCESP. Porto de Santos: movimentação de cargas cresce 8 % em 2015. Setcesp Notícias, 26 jan. 2016. Disponível em: <https://setcesp.org.br/noticias/porto-de-santos-movimentacao-de-cargas-cresce-8-em-2015/>. Acesso em: 02 out. 2025.

SILVA, Danilo Rocha da; SOUZA, Ricardo Alexsandro de Medeiros; PIRES, Silvio Aparecido. **Modelo para análise da atratividade dos terminais portuários: um estudo para o porto de Santos**. *Gestão & Produção*, São Carlos, v. 28, n. 4, p. e5775, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/gp/a/HLJ7KJXgpDnffhS57yxwQhc/?format=html&lang=pt>. Acesso em: 27 set. 2025.

SILVA, Sinara Bueno. **Exportações de Santos: produtos mais exportados em 2025**. FazComex, 04 jul. 2025. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/comexstat/sp/exportacao-santos/>. Acesso em: 24 set. 2025.

TRENDS CE. **Porto do Pecém cresce 13% e bate recorde em 2024**. Trends CE, 30 jan. 2025. Disponível em: https://www.trendsce.com.br/2025/01/30/porto-do-pecem-cresce-13-e-bate-recorde-em-2024/?utm_source. Acesso em: 27 set. 2025.

VILERA, Denise. **Porto de Paranaguá bate recorde histórico de movimentação em 2024, destacando eficiência e investimentos**. Datamar News, 2024. Disponível em: https://datamarnews.com/pt/noticias/porto-de-paranagua-baterecorde-historico-de-movimentacao-em-2024-destacando-eficiencia-e-investimentos/?utm_source. Acesso em: 27 set. 2025.

WOLFENSTEIN, Konrad. **Compensação do Balanço Comercial: A importância de um balanço comercial equilibrado e quando um déficit comercial é prejudicial**. Xpert.Digital, 21 nov. 2024. Disponível em: <https://xpert.digital/pt/balanca-comercial-equilibrada/>. Acesso em: 30 set. 2025.